



## Plan de politique environnementale SNCB-Holding **Version actualisée de février 2010**

### **1 Introduction**

Le présent document complète l'Article 53 du Contrat de gestion.

“

*Art. 53. (Plan de politique environnementale)*

*En ce qui concerne la gestion de l'environnement et le développement durable, la SNCB-Holding prendra toutes les mesures appropriées pour appliquer correctement les lois et règlements européens, fédéraux, régionaux et communaux. La SNCB-Holding entretient un dialogue avec tous les niveaux politiques concernant l'impact environnemental de ses activités.*

*La SNCB-Holding collabore à un système de transport plus durable en offrant une infrastructure de gare de qualité et en promouvant le transport par rail afin que la part du train dans la demande sans cesse croissante de déplacements puisse augmenter au cours des prochaines années.*

*L'Etat contribue à un système de transport plus durable en s'efforçant d'instaurer des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, si possible dans un cadre européen.*

*Au plus tard douze mois après l'approbation du contrat de gestion, la SNCB-Holding soumettra un plan de politique environnementale pour approbation aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, au Ministre fédéral compétent pour l'environnement, ainsi qu'à la DGTT. Ce plan cite les actions choisies et les objectifs à atteindre et comprend un plan par étapes, y compris le planning relatif à une certification EMAS ou le cas échéant, en attendant celle-ci, une certification ISO 14001.*

*Selon ce plan par étapes, tous les bâtiments importants de la SNCB-Holding obtiendront au moins une certification ISO 14001 pour fin 2012.*

“

## Tables des matières

1	Introduction.....	1
2	Contexte général .....	3
2.1	La protection de l'environnement, l'affaire de tous .....	3
2.2	Le cadre législatif de la protection environnementale.....	3
2.3	Transport ferroviaire et protection de l'environnement .....	4
2.4	Contenu succinct du plan de politique environnementale .....	4
2.5	Acteurs environnementaux internes et externes .....	5
3	Le plan de politique environnementale par thème.....	6
3.1	Energie et émissions de CO <sub>2</sub> .....	6
3.2	Bruits et vibrations .....	13
3.3	Gestion de l'eau (des eaux usées) .....	18
3.4	Permis d'environnement.....	19
3.5	Nature et paysage – gestion de la végétation .....	22
3.6	Protection du sol.....	23
3.7	Gestion des déchets.....	28
3.8	Respect de l'environnement : communication et sensibilisation, certification environnementale (ISO 14001 ou EMAS), actions transversales de protection de l'environnement. ....	31

## Liste des annexes

1	Mémoire Rail meets road
2	Plan pour une plus grande efficacité énergétique de la traction ferroviaire
3	Liste des 100 sites les plus énergétivores
4	Non traction energy consumption and related CO2 emission from European Railway sector
5	Explication d'Envirobase
6	Plan d'action récapitulatif

## 2 Contexte général

### 2.1 La protection de l'environnement, l'affaire de tous

Durant la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle, l'humanité a pris de plus en plus conscience de l'impact de ses activités sur l'environnement, ainsi que des limites des ressources de la planète. Le Rapport du Club de Rome publié en 1973 a induit une volte-face dans les mentalités. Les progrès de la recherche scientifique nous en apprennent toujours plus sur les conséquences dommageables de certains produits et processus pour la qualité de l'air, du sol et de l'eau. En même temps, la recherche scientifique et technologique peut aussi fournir son lot d'inventions et de nouveaux procédés susceptibles de réduire l'impact négatif sur l'environnement.

Peu à peu, les autorités ont attaché plus d'importance à la politique environnementale.

A l'échelle mondiale, la principale préoccupation depuis quelques années porte sur les dangers du réchauffement de l'atmosphère à la suite des trop fortes concentrations des gaz à effet de serre.

En 1997, un **protocole** a été rédigé à Kyoto sous les auspices des Nations Unies. Les pays industrialisés participants, dont la Belgique, ont alors convenus de réduire, d'ici 2012, les émissions globales de gaz à effet de serre de 5,2 % en moyenne par rapport à 1990.

L'Union Européenne a signé le Protocole de Kyoto en 2002 et transposé les engagements mondiaux en objectifs pour chaque état membre. Pour la Belgique, l'objectif a été fixé à -7,5 %.

En décembre 2009, la Conférence des Nations Unies sur le Changement Climatique sera organisée à Copenhague en vue de définir de nouveaux accords pour la période après 2012.

Plus spécifiquement pour le secteur des transports, la Commission Européenne a publié le "**Greening Package**" en date du 8 juillet 2008. L'accent est mis, d'une part, sur l'élaboration de mesures de réduction du bruit pour le matériel roulant existant utilisé pour le transport ferroviaire et, d'autre part, sur le développement d'une méthodologie pour l'internalisation des coûts externes (congestion, pollution de l'air et nuisances sonores) suivant le principe du "pollueur payeur".

Toujours au niveau européen, le Conseil a approuvé, le 12 décembre 2008, le "Climate Change Package", confirmant ainsi la "stratégie 20-20-20". Cela implique que d'ici 2020 :

- il conviendra de réduire la consommation énergétique de 20 % par rapport à 2005; ce taux passera à min. 30 % si les autres pays industrialisés y adhèrent lors de la Conférence des NU sur le Changement Climatique en décembre 2009;
- il conviendra de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 20% par rapport à 2005;
- 20 % de l'énergie devront être produits à partir de sources renouvelables (en 2005, ce pourcentage n'atteignait que 8,5 %). De plus, 10 % de l'énergie utilisée pour les services de transport devront être d'origine durable.

Pour la Belgique, les objectifs européens se traduisent comme suit :

- 15 % d'émissions de CO<sub>2</sub> en moins;
- 15 % d'économie d'énergie;
- 13 % d'énergie issus de sources renouvelables.

### 2.2 Le cadre législatif de la protection environnementale

Les dispositions générales en matière de droit environnemental trouvent pour la plupart leur origine dans le droit européen. La majeure partie d'entre elles sont contenues dans ce que l'on appelle des Directives, qui visent essentiellement une harmonisation de la législation. Les Directives doivent être transposées dans la législation nationale.

En Belgique, la politique en matière environnementale est essentiellement devenue une compétence régionale en vertu de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Par conséquent, ces directives européennes doivent être transposées par les trois régions. Pour un certain nombre de domaines, le droit environnemental demeure (partiellement) une compétence fédérale.

Outre les Directives, il existe encore des Règlements européens, qui sont comparables à des lois nationales et entendent introduire une véritable réglementation européenne uniforme.

## **2.3 Transport ferroviaire et protection de l'environnement**

Le transport constitue l'élément clé du développement économique et de la prospérité humaine. Toutefois, les activités de transport ont des conséquences négatives pour l'homme et son environnement. Le secteur des transports dans son ensemble est responsable d'environ 25 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> en Europe. Au sein de l'UE-15, les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports ont en outre augmenté de 26 % entre 1990 et 2005.

Le chemin de fer constitue un maillon incontournable dans un système de transport durable grâce à ses atouts environnementaux intrinsèques :

- le train produit 5 fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> par voyageur-kilomètre parcouru que la voiture (sur la base d'une moyenne de 1,4 personne par véhicule);
- le train consomme globalement 2 fois moins d'énergie que la voiture;
- le train n'utilise qu'un tiers de l'espace nécessaire aux autres moyens de transport pour transporter un nombre comparable de personnes;
- **le train utilise essentiellement de l'énergie électrique.**

Au fur et à mesure que la demande de transport continuera de croître, et donc aussi l'impact négatif sur l'environnement et la consommation d'énergie, le chemin de fer continuera d'offrir une alternative sans cesse plus attrayante pour absorber cette croissance. L'environnement constitue le thème central dans le débat sur la mobilité et dans le choix des modes de transport les plus adéquats. La prise des bonnes décisions peut favoriser l'estime pour les services de la SNCB-Holding et renforcer la volonté d'y travailler ou d'y investir.

Le transport ferroviaire en Belgique a fortement augmenté au cours des 5 dernières années. L'objectif est de maintenir cette croissance sans amplifier l'impact sur l'environnement.

La définition d'un plan de politique environnementale offre des possibilités afin d'influencer positivement la perception de tous les stakeholders (clients, personnel, autorités, riverains) quant aux préoccupations de la SNCB-Holding en matière environnementale.

L'énergie est un bien rare et cher. Changer les choses exige bien plus qu'un certain nombre d'interventions techniques. Un changement de mentalité est avant tout indispensable. Cette prise de conscience prend du temps, mais cela vaut largement la peine de s'y investir.

La protection de l'environnement constitue l'un des trois piliers d'un Entreprenariat Sociétalement Responsable (ESR).

A l'occasion de la conférence MobilyS – Rail Meets Road des 10 et 11 mai 2009 ayant pour thème le "greening transport", la SNCB-Holding a signé le Mémorandum joint à l'annexe 1. Les engagements qui y sont décrits, sont confirmés dans le présent plan de politique environnementale.

## **2.4 Contenu succinct du plan de politique environnementale**

Les **aspirations de l'Etat**, telles que formulées dans les articles 53 à 61 du contrat de gestion actuel, ont été prises en compte.

Des mesures sont proposées afin de suivre de plus près la gestion de l'énergie et d'augmenter l'efficacité énergétique de toutes les activités et de tous les services fournis par le Groupe SNCB. Le Masterplan, approuvé en mai 2009 par le Comité de Direction du Holding : "*Efficacité énergétique et émissions de CO<sub>2</sub> de la traction ferroviaire*" fait partie intégrante du présent plan de politique environnementale.

Au sein du Groupe SNCB, la SNCB-Holding coordonne les actions à entreprendre par les autorités concernées en exécution de la Directive européenne 2002/49/CE qui entend limiter l'exposition au bruit dans l'environnement.

Des mesures ont été avancées en vue d'une gestion efficace des déchets (tri et recyclage), d'une consommation rationnelle de l'eau et pour construire et exploiter toutes les installations conformément au cadre réglementaire applicable.

La SNCB-Holding entretiendra les espaces verts qui relèvent de sa compétence, conformément à un code de bonne pratique et de bon voisinage avec les riverains.

Compte tenu du principe BATNEEC (Best Available Technique Not Entailing Excessive Cost), il y a lieu de prendre toutes les mesures afin d'éviter une nouvelle pollution du sol. Dans le cas où une catastrophe surviendrait néanmoins, les mesures adéquates seront prises rapidement. Le passif écologique existant doit être géré conformément à la législation régionale applicable.

La politique environnementale fait partie intégrante de la gestion stratégique et journalière de la SNCB-Holding. Pour les activités dans les 37 gares principales, un système de gestion de l'environnement ISO 14001 est proposé.

La SNCB-Holding entend transmettre le bonus environnemental de ses activités à tous les collaborateurs et au monde extérieur. La SNCB-Holding veut se profiler comme une entreprise soucieuse de l'environnement et comme un acteur important sur la voie d'une mobilité plus durable. C'est pourquoi une attention particulière est également accordée à des actions de sensibilisation et des initiatives de communication.

## **2.5 Acteurs environnementaux internes et externes**

Bon nombre de **stakeholders externes** ont une influence sur les contours à l'intérieur desquels la SNCB-Holding définit sa politique environnementale :

- ✓ au niveau européen, les grandes lignes directrices sont tracées sur proposition de la Commission Européenne et après approbation par le Parlement Européen et/ou le Conseil;
- ✓ la SNCB-Holding collabore étroitement sur le plan environnemental avec l'organisation sectorielle faitière : UIC, CCFE, EIM, UNIFE;
- ✓ les autorités nationales, régionales ou locales définissent les règles d'obtention des permis requis;
- ✓ par le biais de la Commission d'Accompagnement Environnement (contrat de gestion art.60), le Groupe SNCB entretient un dialogue avec les mouvements environnementaux;
- ✓ les citoyens, soit en tant que clients de services ferroviaires, soit en tant que voisins d'installations ferroviaires.

***La protection de l'environnement requiert, tout comme la sécurité du travail et la démarche qualité, l'implication de tous les collaborateurs. Les mesures proposées dans le présent plan de politique environnementale en vue d'améliorer les performances environnementales de la SNCB-Holding doivent renforcer et consolider l'implication de chacun.***

### 3 Le plan de politique environnementale par thème

Les mesures proposées dans le présent plan de politique environnementale sont classées en fonction des 8 thèmes suivants :

1. Energie et émissions de CO<sub>2</sub>
2. Bruits et vibrations
3. Gestion de l'eau (des eaux usées)
4. Permis d'environnement
5. Nature et paysage – gestion de la végétation
6. Protection du sol
7. Gestion des déchets
8. Protection de l'environnement : communication et sensibilisation, certification environnementale (ISO 14001 ou EMAS), actions transversales de protection de l'environnement.

#### 3.1 Energie et émissions de CO<sub>2</sub>

##### 3.1.1 Introduction et contexte

Le Groupe SNCB est l'un des plus grands consommateurs d'énergie de Belgique. En 2008, il a utilisé au total 20,2 PJ d'énergie **primaire**, soit 0,8% de la consommation totale d'énergie primaire en Belgique.

L'énergie est un bien rare et cher. Un changement dans la consommation énergétique peut être obtenu par le biais d'interventions techniques, mais un changement de mentalité est également requis.

L'efficacité énergétique et les émissions de CO<sub>2</sub> sont des thèmes politiques et des indicateurs économiques importants. Les discussions actuelles à propos de l'approvisionnement en énergie, du coût croissant de l'énergie et de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> placent les chemins de fer devant des défis majeurs, mais offrent également des opportunités particulières.

En Belgique, le rail détient une part de marché de 7 % dans le transport de voyageurs et de 10 % dans le trafic marchandises. Néanmoins, les chemins de fer ne consomment que 3,3 % de l'énergie primaire utilisée par tous les moyens de transport confondus. La faible consommation d'énergie spécifique du transport ferroviaire est un atout qui doit être développé.

Energie consommée par le Groupe SNCB en 2008, par vecteur énergétique :

	Energie finale (GWh)	Energie primaire (PJ)	Coûts (millions EUR)
Electricité (traction)	1407	14,9	97,38
Mazout (traction)	462	1,9	27,58
Electricité (hors traction)	224	2,4	20,04
Gaz naturel	150	0,6	5,29
Gasöil	76	0,3	4,45
Charroi automobile	33	0,1	3,2
<b>TOTAL</b>		<b>20,2</b>	<b>157,94</b>

Le 8 juillet 2005, le Groupe SNCB s'est engagé à accroître, d'ici 2012, le rendement énergétique des gares, ateliers et autres bâtiments de 7,5 % par rapport à 2005, et de 20 % à l'horizon 2020.

Sous l'impulsion de la Directive européenne 2002/91/CE du 16 décembre 2002 sur la performance énergétique des bâtiments, la législation dans chaque région évolue très fortement.

### 3.1.2 Objectif

**L'augmentation de l'efficacité énergétique de toutes les activités et de tous les services proposés par la SNCB-Holding**

### 3.1.3 L'efficacité énergétique des services train

Un Masterplan a été élaboré au sein du Groupe SNCB en vue de promouvoir l'efficacité énergétique de la traction ferroviaire (y compris les pertes électriques dans les sous-stations de traction et caténaires). **Ce plan fait partie du plan de politique environnementale, voir annexe.**

### 3.1.4 L'efficacité énergétique des autres activités

#### 3.1.4.a Gestion de l'énergie, comptabilité énergétique

En vue d'assurer le suivi des engagements précités (-20 % à l'horizon 2020), il existe depuis 2005 une comptabilité énergétique, gérée par H-SE.03.

**Le Groupe SNCB reçoit de l'énergie via les "points de fourniture" suivants (situation mars 2009) :**

- 421 points de fourniture de gasoil,
- 328 points de fourniture de gaz naturel;
- 417 raccordements haute tension (environ 52 % de la consommation électrique hors traction);
- quelque 1200 raccordements haute tension (environ 5% de la consommation électrique hors traction);
- 8 boucles haute tension + consommation chauffage d'aiguillage et signalisation alimentée via les sous-stations de traction (environ 43 % de la consommation énergétique hors traction);
- 3 charrois automobiles;
- le parc de machines d'Infrabel;
- pour la traction électrique des trains : via 79 sous-stations de traction;
- pour la traction diesel : livraisons de mazout aux stands d'approvisionnement en gasoil de la SNCB ou d'Infrabel ou directement par camions aux locomotives.

Toutes les données relatives à la consommation "hors traction" sont reliées aux installations correspondantes via la base de données ENVIROBASE : citernes de gasoil, chaudières et transformateurs de manière à permettre, en définitive, un suivi de la consommation par établissement. Si un point de fourniture alimente plusieurs établissements, des clés de répartition déterminent provisoirement, et dans la mesure des disponibilités, la consommation par établissement.

Jusqu'à présent, seules les consommations à hauteur du point de facturation sont suivies. Parfois, il s'agit d'un seul mesurage pour tout un site ferroviaire (par ex., services de gare, concessions, cabine de signalisation, atelier, etc.). Le suivi adéquat de la consommation énergétique requiert des informations plus détaillées.

#### Action

- Avec l'introduction de SAP, l'importation du flux de données doit être adapté. Les procédures internes requises à cette fin **ont été actualisées** avec les services concernés du Holding, d'Infrabel et de la SNCB (H-SE.03 **a pris** l'initiative).

**Action**

- **En 2010**, l'inventaire de tous les compteurs intermédiaires existants de gasoil, gaz naturel et électricité, et leur mise en corrélation avec les installations correspondantes, **a lieu** (H-ST prend l'initiative en collaboration avec I-I.4 en ce qui concerne les compteurs électriques).

**Action**

- Installation de compteurs intermédiaires supplémentaires de gasoil, gaz naturel et électricité aux endroits pertinents et qui le permettent (H-ST en collaboration avec I-I.4 en ce qui concerne les compteurs électriques).

**3.1.4.b Gestion énergétique, reporting périodique en matière de consommation et de coûts**

La consommation énergétique "hors traction" est évaluée chaque mois, et les données détaillées par établissement font l'objet d'un rapport mensuel adressé aux services concernés du Groupe SNCB (relais énergie, services patrimoine).

La consommation énergétique est évaluée chaque semestre et rapportée aux Comités de Direction de la SNCB, de la SNCB-Holding et d'Infrabel.

La consommation énergétique est évaluée annuellement et présentée dans le rapport sur le développement durable.

**Action**

- Les évaluations et reportings existants sont maintenus (H-SE.03).

**KPI**

- **Diminution (en %) de la consommation en mazout+gaz naturel = la consommation moyennée sur une année par rapport à 2005, 90% de la consommation est corrigée en fonction du nombre de degrés-jours;**
- **Diminution (en %) de la consommation en électricité = la consommation moyennée sur une année par rapport à 2005, 10% de la consommation est corrigée en fonction du nombre de degrés-jours;**
- **Le baromètre énergie = diminution (en %) de la consommation totale en énergie (par rapport à 2005) moyennée sur une année.**

**3.1.4.c Gestion de l'énergie, campagne de conscientisation pour une utilisation plus rationnelle de l'énergie**

Des "relais énergie" ont été désignés pour environ 100 sites très énergivores **du Groupe SNCB (voir annexe 3)** afin de suivre de près la consommation énergétique et d'entreprendre des actions locales.

L'attention est focalisée sur l'efficacité énergétique par le biais d'affiches, de brochures, via l'intraweb et tous les autres canaux de communication interne.

**Action**

- La campagne actuelle est poursuivie tout en mettant l'accent sur les résultats obtenus et des exemples de bonne pratique (H-CO).

**3.1.4.d Efficacité énergétique des nouvelles constructions**

Sous l'impulsion de la Directive européenne 2002/91/CE du 16 décembre 2002 sur la performance énergétique des bâtiments, la législation dans chaque région évolue très rapidement et, en fonction de la région où se situe le bâtiment, et de l'utilisation (bâtiment "résidentiel", "non résidentiel", "public"), la réglementation est différente.

Il va de soi qu'il convient avant tout d'observer les dispositions légales ; mais pour chaque projet, des mesures additionnelles doivent au moins être prises en considération. Lors de toute évaluation



d'investissements, le principe "Trias Energetica" soutenu par le CSTS (*Centre Scientifique et Technique de la Construction*) sera respecté.

- Etape 1 : réduire au maximum la demande d'énergie;
- Etape 2 : investir dans des équipements à grande efficacité énergétique;
- Etape 3 : pour la consommation d'énergie qui en découle inévitablement, solliciter au maximum les sources d'énergie renouvelable.

**Le principe TRIAS Energetica doit être appliqué par :**

- **les services internes compétents pour la gestion et la définition des investissements nécessaires dans les bâtiments et installations;**
- **les bureaux d'études à qui le projet de nouveau bâtiment ou la rénovation d'un bâtiment existant a été confié. Il s'agit du service d'étude H-ST.23 ou d'Eurostation ou d'Euro-Liège TGV ou de Tuc-Rail.**

Pour les gares, ce principe doit sans aucun doute être concilié avec une amélioration continue de l'accessibilité, de l'attractivité et du sentiment de sécurité pour les visiteurs. Plus le nombre de citoyens qui choisissent de se déplacer en train sera élevé, plus l'efficacité énergétique du transport dans ce pays sera importante.

Au sein du Groupe SNCB, la SNCB-Holding est essentiellement responsable des immeubles de bureaux, d'un certain nombre de bâtiments techniques de plus grande envergure et des 37 grandes gares. Elle est en outre propriétaire des plus petites gares et se charge aussi de les rénover en profondeur ou de les moderniser. De plus, H-ST.22 fournit des services d'étude pour les bâtiments de la SNCB et d'Infrabel.

**Les bâtiments voyageurs neufs ou rénovés suivants sont en cours d'étude ou d'exécution:**

**Roeselare, Dendermonde, Oostende, Brussel- Nationaal- Luchthaven, Brussel-Zuid, Gent- Sint-Pieters, Brugge, Brussel-Noord, Leuven, Brussel-Centraal, Kortrijk, Denderleeuw, Vilvoorde, Mons, Charleroi-Sud, Tournai, Liège-Palais, Gembloux, Mechelen, Mouscron, Jette, Brussel-Congres, Etterbeek, Hasselt, Schaarbeek (nieuw museum), Neerpelt, Tienen, Mechelen-Nekkerspoel, Turnhout, Aarschot, Sint-Joris-Weert, Wetteren, Beernem, Eeklo, Blankenberge, Wondelgem, Asse, Liederkerke, Buggenhout, Deinze, Gent-Dampoort, Ieper, Izegem, Lichtervelde, Veurne, Zottegem, Arlon, Huy, Marbehan, St Ghislain, Braine-le-Comte, Ath, Mons, Charleroi-sud, Liège-Palais, Gembloux en Mouscron.**

Afin de concevoir des projets énergétiquement rentables, le manuel de projet de la direction Stations (REVALOR) a été complété par un chapitre consacré à ce sujet. Ce manuel est adapté et peaufiné chaque année.

#### **Action**

- *Dans le cadre de l'étude de la rénovation ou de la construction de bâtiments, H-ST respectera le principe "TRIAS Energetica". H-ST complètera chaque année son vade-mecum "REVALOR" par des directives relatives à des projets énergétiquement rentables.*

#### **3.1.4.e Efficacité énergétique dans les établissements existants**

En exécution de cette même Directive européenne 2002/91 sur la performance énergétique des bâtiments, certaines gares doivent satisfaire aux dispositions relatives aux bâtiments publics. En vertu de cette directive, les bâtiments publics<sup>1</sup> doivent disposer d'un certificat de performance énergétique qui doit être affiché de manière visible pour le public.

<sup>1</sup> Il s'agit des bâtiments d'une superficie utile totale de plus de 1000 m<sup>2</sup> occupés par des pouvoirs publics ou des institutions fournissant des services publics à un grand nombre de personnes (article 7 point 3 de la directive).

Cette directive européenne a été transposée par l'Arrêté du Gouvernement flamand *instaurant le certificat de performance énergétique pour les bâtiments publics*, approuvé le 20 avril 2007. Un CPE a été établi uniquement pour les gares dans lesquelles 1 ou plusieurs des trois sociétés du Groupe SNCB utilisent plus de 1000 m<sup>2</sup>. Le CPE indique la consommation énergétique par m<sup>2</sup> de superficie utile du bâtiment.

Pour la RBC, cette directive européenne a été transposée par l'ordonnance du 07/07/2007, mais aucun arrêté d'exécution n'a encore été pris en ce qui concerne les bâtiments publics.

Pour la Région Wallonne, cette directive européenne a été transposée par le décret du 19/04/2007, mais il n'y a pas encore non plus d'arrêté d'exécution concernant les bâtiments publics.

Début 2009, un CPE a été affiché dans les bâtiments des gares de Gent-Sint-Pieters, Oostende, Brugge, Sint-Niklaas, Kortrijk, Blankenberge, Lokeren, Antwerpen-Centraal, Hasselt, Essen, Mechelen, Leuven, Mol et Turnhout.

#### Action

- Dans des délais qui restent à déterminer, un CPE devra également être établi et affiché aux endroits requis pour les gares bruxelloises et wallonnes (H-SE.03).

Toutefois, :

- la fonction publique d'une gare va au-delà de ce qui est proposé dans le bâtiment de la gare (les accès menant aux quais avec les escalators, ascenseurs, tapis roulants et les quais proprement dits ne font pas partie du bâtiment);
- seule une partie limitée du bâtiment de la gare est généralement accessible au public;
- les concessions (boutiques, buffet) occupent souvent une plus grande part du bâtiment de la gare, mais ne sont pas gérés par une organisation publique.

L'indicateur figurant sur le CPE convient moins bien à l'évaluation de l'efficacité énergétique d'une gare.

#### Action

- En concertation avec l'UIC, un indicateur plus approprié pour les gares est recherché (H-SE.03). **Une ébauche de définition de KPI's plus adéquats est décrite dans le document à l'annexe 4.**

### Examen des mesures URE dans tous les bâtiments existants

**Par des mesures d'Utilisation Rationnelle de l'Energie, on entend un meilleur réglage des installations, un relighting, de nouvelles chaudières à condensation, d'éventuelles installations de cogénération, plus de chaleur par l'isolation des fenêtres, façades et toits, des building management systems, etc...**

La SNCB-Holding est propriétaire d'environ **700 bâtiments qui sont encore utilisés par le secteur ferroviaire. Il y a seulement 328 points de livraison SNCB-Holding au mazout et au gaz naturel. Le nombre de bâtiments où des mesures URE peuvent être envisagées est donc limité à un peu plus de 300.** En 2008, 19 GWh de gasoil, 47 GWh de gaz naturel et 67 GWh d'électricité ont été consommés dans les bâtiments de la SNCB-Holding.

**En application de la Directive Européenne 2002/91**, toutes les chaudières de chauffage centrale d'une puissance de minimum 20 kW **de Flandre** doivent être soumises à un audit de chauffage unique. Pour les chaudières comptant plus de 15 ans au 01/06/07, le délai avait été fixé à 2009. Pour les appareils plus récents, l'audit de chauffage doit être exécuté dans un délai de 2 ans à compter du 15<sup>ème</sup> anniversaire de la chaudière.

**En Wallonie, la même réglementation est en principe en vigueur mais on attend les arrêtés d'exécution avant que cette obligation puisse être exécutée.**

**A Bruxelles, on attend une réglementation similaire.**

**Action**

- Scanning de tous les rapports d'audit de chauffage et mise à disposition via Envirobase (H-ST en collaboration avec H-SE.03).

**Action**

- Relevé de la date d'installation de toutes les chaudières gérées par la SNCB-Holding et, aux endroits requis, organisation de l'audit de chauffage unique (H-ST).

**Action**

- Sélection d'une série de bâtiments **du Groupe SNCB** dans lesquels 80 % de la consommation énoncée **a été enregistrée en 2009. Voir en annexe 3 la liste des points de livraison au mazout et au gaz naturel concernés.** Organisation de scans énergétiques ou d'audits énergétiques pour les bâtiments repris sur la liste et aux endroits opportuns. (H-SE.03)
- Remplacement systématique des chaudières vétustes et à faible rendement énergétique dans le parc immobilier de la SNCB-Holding. (H-ST)

### **3.1.4.f Faciliter les projets de production de courant vert**

**Envisager la pose de panneaux solaires photovoltaïques n'a un sens que pour les bâtiments qui satisfont aux conditions techniques suivantes:**

- **Le bâtiment est dans un état excellent et restera encore minimum 20 à 25 ans en activité;**
- **Un toit plat ou une inclinaison du toit de maximum 45° orientée SSE à SSO;**
- **La toiture est en bon état et ne doit donc pas être renouvelée dans les 20 à 25 années à venir;**
- **La surface sans ombre disponible pour la pose des panneaux photovoltaïques comporte au minimum 100 m<sup>2</sup> ; en Flandre, de préférence plus de 500 m<sup>2</sup>;**
- **Le toit est suffisamment solide que pour supporter la charge supplémentaire éventuelle;**
- **Il y a une consommation locale importante par rapport à la taille de l'installation photovoltaïque;**
- **Le classement éventuel du bâtiment n'est pas un obstacle.**

Pour les bâtiments existants, on a examiné **ceux qui** répondent aux conditions techniques permettant l'installation de panneaux solaires photovoltaïques sur la toiture. **La majeure partie des bâtiments du Groupe SNCB ne satisfait déjà pas à ces critères.**

Dans une première phase, les bâtiments de la SNCB-Holding qui remplissent les conditions, sont les suivants :

- Les bâtiments de gare de Bruges (uniquement la toiture située au-dessus du hall d'accueil) et de Gand-Dampoort;
- Le bâtiment Flots-de-Senne dans la Rue de France, éventuellement avec une légère extension au bâtiment Delta adjacent;
- Les bâtiments de gare de Charleroi-Sud, Virton et Arlon et le bâtiment administratif d'Arlon.

De plus, les projets de rénovation des gares de Gand-Saint-Pierre et d'Ostende et les projets immobiliers à Gand – Fabiolalaan et à Liège – Rue du plan incliné tiendront compte de la pose ou de l'intégration de panneaux photovoltaïques ; **cela signifie que la pose d'une installation**

photovoltaïque est prévue dans l'étude préparatoire ou qu'elle est prise en compte dans le développement ultérieur des projets concernés.

En accord avec les contrats existants au sein du Groupe, Infrabel centralise l'achat de toute l'électricité. Le prix total est le facteur déterminant dans l'adjudication des contrats. La provenance (oui ou non de source renouvelable) n'est pour l'instant pas un critère d'attribution. C'est la responsabilité des producteurs d'électricité de réaliser les quotas de production d'électricité verte précisés par les instances régionales et européennes.

**Action**

- H-SE.03 organise un audit énergétique pour les bâtiments existants cités afin de respecter le principe "Trias Energetica".

**Action**

- H-SE.03 lance, en concertation avec H-F et H-ST, un marché pour la pose de panneaux solaires photovoltaïques sur les toits des bâtiments existants précités. Deux formes de partenariat : (1) l'octroi d'une concession domaniale et (2) la signature d'un contrat de leasing sont autorisés.

**Action**

- H-SE.03 se concerte avec Infrabel et SNCB pour savoir si un marché commun peut être lancé.

## 3.2 Bruits et vibrations

### 3.2.1 Introduction et contexte

Le trafic génère inévitablement du bruit. La sensibilité sociétale à l'égard du bruit (généré par le trafic) s'est nettement renforcée au cours des dernières décennies. La *Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement* (JO L 189 du 18.07.2002) vise à établir en Europe une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. Le bruit généré par le trafic est au centre de cette directive.

L'approche de la directive est basée sur :

- l'établissement de cartes du bruit selon des méthodes d'évaluation communes aux Etats membres;
- l'adoption de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit et sur les limites fixées par les Etats membres;
- l'information du public.

La directive porte sur 4 thèmes : les axes routiers, les axes ferroviaires, les aéroports et les agglomérations.

En Belgique, l'exécution de cette directive relève de la responsabilité des autorités régionales. Dans une première phase, des cartes du bruit ont été dressées le long des lignes ferroviaires empruntées par plus de 60 000 trains par an **et dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants**. Cette opération devra être répétée à l'horizon 2012 pour toutes les lignes ferroviaires comptant plus de 30 000 trains par an, soit un total de quelque 1450 km de voies ferrées ou près de la moitié du réseau de voies principales d'Infrabel : 755 km en Flandre, 650 km en Wallonie, toutes les lignes ferroviaires dans les agglomérations d'Antwerpen, Gent, Brugge, Liège et Charleroi comprises + toutes les lignes ferroviaires de la RBC.

**Cette obligation européenne est initiée par:**

- **En Flandre: De Vlaamse Overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu&Gezondheid;**
- **A Bruxelles: Bruxelles Environnement, Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Division Energie, Air, Climat et Bruit;**
- **En Wallonie: Direction Générale des Transports, Direction des Transports de Personnes, Cellule ferroviaire ;**
- **Pour l'agglomération anversoise: la Ville d'Antwerpen;**
- **Pour l'agglomération gantoise: la Ville de Gent.**

**Dans chacune des trois régions et des deux agglomérations, un consultant spécialisé en bruit a été engagé pour la réalisation de ces cartes.** Le Groupe SNCB met à disposition les données concernant la localisation de ces tronçons, les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire et le nombre, ainsi que le type de trains par période de 24 heures; la division H-SE.03 coordonne l'apport du Groupe SNCB **et représentait le Groupe SNCB dans les différents comités d'accompagnement de ces missions d'étude.**

**Ces cartes de bruit régionales ont été finalisées dans la période mars-mai 2009. Les cartes de bruit de la Région Flamande sont consultables depuis juin 2009 via le site internet <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn>.**

**L'Administration Flamande a rédigé un projet de plan d'action qui a tout d'abord été présenté à la SNCB-Holding pour avis. Cet avis a été rendu en juin 2009 après concertation interne. Le Gouvernement Flamand a ensuite pris connaissance le 23/10 du projet de plan d'action et, fin 2009, l'Autorité Flamande a organisé une consultation populaire (du 15/11 au 15/12/2009) en rapport avec ce document. Pour plus d'informations, nous renvoyons au site de l'Autorité Flamande susmentionné.**

**Ce plan d'action est seulement un plan provisoire. A l'heure actuelle, une 2<sup>ème</sup> mission d'étude est organisée par l'Autorité Flamande: « Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaaï ». En plus des représentants des différents services de l'administration Flamande impliqués, la Division H-SE.03 et Infrabel (I-I.5) prennent aussi part à la concertation.**

**Les cartes de bruit bruxelloise et wallonne ne sont pas encore publiées. Aucune concertation au sujet d'un plan d'action n'a encore eu lieu non plus.**

**Les cartes pour les agglomérations anversoise et gantoise sont encore en cours de finalisation.**

L'étude européenne STAIRRS (Strategies and Tools to Assess and Implement noise Reducing measures for Railway Systems) a démontré qu'il est beaucoup plus rentable de réduire le bruit à la source que de construire des murs et des bermes antibruit aux endroits où les voies traversent des zones résidentielles.

Le bruit généré par les chemins de fer comprend trois éléments :

1. Le bruit de moteurs, ventilateurs, compresseurs, transmissions et autres équipements techniques à bord du train;
2. Le bruit de roulement, principalement influencé par l'aspérité de la surface de la roue et du rail.
3. Le bruit aérodynamique, important pour des vitesses supérieures à 250 km/h.

Avec des vitesses situées entre 50 et 300 km/h, le bruit de roulement est dominant. Le bruit de roulement est la principale source de bruit et est essentiellement influencé par la rugosité de la surface de la roue et du rail. Le passage de roues lisses sur des rails lisses constitue la solution la moins bruyante, sans toutefois compromettre la sûreté du freinage. Traditionnellement, les wagons de marchandises et les essieux entraînés des engins de traction sont freinés par la pression de sabots de frein en fonte contre la surface de roulement de la roue. Mais la fonte rend la surface de la roue extrêmement rugueuse et entraîne, dès lors, un bruit de roulement important.

L'une des clés essentielles pour parvenir à diminuer le bruit généré par le trafic ferroviaire se trouve dans la politique européenne adoptée à l'égard de la source. D'après la Commission, une diminution effective du bruit généré par les chemins de fer passe inévitablement par des mesures communautaires visant à réduire le bruit du trafic ferroviaire sans porter atteinte à la compétitivité du secteur.

Dans la *Communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur les Mesures de réduction du bruit ferroviaire concernant le parc existant* de juillet 2007, la Commission Européenne plaide en faveur du **remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles de frein composites (appelées semelles K ou LL)**. L'utilisation de semelles K sur le matériel existant requiert une adaptation importante de la timonerie de frein étant donné que les caractéristiques de frottement sont différentes de celles de la fonte. Les semelles LL ne présentent pas cet inconvénient, mais n'ont pas encore été définitivement admises pour un usage général. L'influence sur les coûts d'entretien (usure des roues et semelles de frein) est moyennement neutre pour les semelles K, mais dépend du parcours sur lequel le wagon est utilisé et du nombre de km/an. Les semelles LL testées actuellement augmentent sensiblement l'usure de la roue.

Moyennant l'application générale de ces semelles de frein composites, le bruit causé par le trafic marchandises sera réduit de 8 à 10 dBA. Cet effet est comparable à celui d'un écran antibruit de 2 à 3 m de haut, installé partout où ces wagons circuleront.

Le nouveau matériel roulant doit désormais satisfaire à des normes de bruit strictes. Le 23/12/2005, la Commission Européenne a donné son aval à la Décision concernant **"les Spécifications techniques d'Interopérabilité relatives au sous-système "matériel roulant – émissions de bruit du Système ferroviaire transeuropéen conventionnel"**.

Cette Décision a été publiée le 08/02/2006 et est entrée en vigueur en juillet 2006. Cette STI fait désormais office de norme légale; une transposition dans le droit belge n'est pas nécessaire. Ces

normes de bruit sont uniquement valables pour le nouveau matériel roulant ou si du matériel existant est transformé de telle sorte qu'une nouvelle certification soit requise.

Grâce au renouvellement graduel du matériel roulant, tant les trains de marchandises que les trains de voyageurs seront, à terme, plus silencieux.

### 3.2.2 Objectif

La SNCB-Holding (Infrabel / SNCB) participe à l'application de la Directive européenne 2002/49/CE qui entend limiter l'exposition au bruit dans l'environnement.

La SNCB-Holding (Infrabel / SNCB) se concerta avec l'Etat et les Régions sur les possibilités de soutenir le financement de mesures visant à atténuer le bruit des wagons de marchandises existants. Cela se fera dans le cadre des initiatives prises par la Commission européenne.

### 3.2.3 Mesures SNCB-Holding

La SNCB-Holding exerce surtout une fonction de coordination et de pilotage en accord avec les autres acteurs concernés : autorités européennes, fédérales, régionales et communales, le gestionnaire d'infrastructure Infrabel et les services d'étude de l'infrastructure ferroviaire, la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires, les autres gestionnaires de voirie et, last but not least, les nombreux riverains.

#### Action

- H-SE.03 prend part à la concertation organisée par les instances régionales à propos de l'élaboration des plans de prévention du bruit (en exécution de la Directive 2002/49).

Comme exposé dans l'introduction, il est plus efficace, tant sur le plan acoustique que du point de vue économique, de réduire le bruit à la source. La pose, l'entretien et le renouvellement d'écrans antibruit sont jusqu'à 10 fois plus chers, assurément dans un pays comme la Belgique qui compte de nombreuses zones d'habitat linéaire.

La réduction du bruit des trains de marchandises exige principalement des mesures communautaires. Ce n'est que lorsqu'une grande partie des wagons de marchandises interopérables utilisés en Europe généreront moins de bruit, que la réduction annoncée de 8 à 10 dB(A) pourra être atteinte. Pour cela, des mesures similaires doivent être prises dans tous les Etats membres, à l'instar de la Suisse. Les Pays-Bas sont le premier Etat membre dans lequel la proposition de la Commission relative à l'octroi d'une réduction sur la redevance d'utilisation, a été mise en pratique. Jusqu'ici, sans beaucoup de succès. Les incitants financiers offerts sont trop faibles pour convaincre les titulaires de wagons d'investir dans l'adaptation de leurs wagons.

Une adaptation du parc de wagons de marchandises n'est possible que si elle n'engendre pas de coûts supplémentaires pour les opérateurs, assurément dans le contexte économique actuel.

Afin de pouvoir évaluer la situation belge en connaissance de cause, la SNCB-Holding plaide en faveur d'une étude et d'un projet pilote. L'étude porte sur tous les wagons immatriculés en Belgique et doit apporter une réponse aux questions suivantes :

- nombre de séries à distinguer, par série :
- nombre;
- durée d'utilisation restante escomptée (années);
- nombre de km par an;
- projet technique pour une adaptation avec des semelles K et/ou des semelles LL;
- coût de cette modification;
- temps nécessaire à la modification.

Afin de vérifier le coût et le temps d'adaptation, trois séries d'au moins 50 wagons seront effectivement modifiées en tant que projet pilote.

Bewag, l'association professionnelle Belgian Wagon association, invite les autorités fédérales à financer cette étude et le projet pilote. La SNCB-Holding appuie et réitère cette demande.

**Action**

- Bewag, l'association professionnelle Belgian Wagon association, invite les autorités fédérales à financer cette étude et le projet pilote. La SNCB-Holding appuie et réitère cette demande.

**Plaintes concernant le bruit et les vibrations engendrés par le trafic ferroviaire**

**En 2009, nous avons enregistré environ 40 plaintes: 2/3 pour cause de bruit, 1/3 pour cause de vibrations.**

**Dans un petit nombre de cas, la gêne peut être mise en relation avec une cause liée à l'infrastructure locale et elle peut être atténuée après une intervention limitée d'Infrabel.**

**La plupart des plaintes concernent le bruit des trains de manière générale. Dans la situation où rien de considérable n'a été modifié à l'exploitation ferroviaire ou à l'infrastructure ferroviaire, à l'exception de l'entretien normal, nous nous référons aux initiatives qui à terme peuvent être prises dans le cadre du plan d'action susmentionné et devant encore être précisé.**

**Lorsqu'un dommage à une habitation est rapporté, Infrabel y organise des mesures. Jusqu'à présent, dans tous les cas, le niveau de vibrations n'est pas de nature à ce qu'un lien puisse être établi avec le dommage rapporté. La plupart du temps, une autre cause peut être désignée.**

**Action**

- En concertation avec la Cellule Riverains et les autres services concernés d'Infrabel et de la SNCB, H-SE.03 coordonne et répond aux plaintes des riverains à propos du bruit et des vibrations du trafic des trains.

**Conventions avec la Région de Bruxelles-Capitale**

En date du 24/01/2001, l'ex-SNCB a signé avec la Région de Bruxelles-Capitale une convention relative au bruit et aux vibrations du chemin de fer.

Dans cette convention, les accords suivants ont notamment été pris concernant :

- les valeurs de référence en vue de l'appréciation du niveau de bruit le long des lignes de chemin de fer existantes, ainsi que du niveau de bruit à atteindre en cas d'extension de la ligne ferroviaire;
- la tenue à jour et l'échange d'un inventaire des plaintes de riverains relatives au bruit et aux vibrations;
- l'installation par la Région de stations fixes de mesure du bruit;
- les mesures préventives à prendre par la Région en ce qui concerne l'aménagement du territoire autour des chemins de fer;
- l'évaluation et les actions souhaitées à hauteur d'un certain nombre de "points noirs";
- l'élaboration d'un plan d'action visant, à terme, à atténuer graduellement le bruit des chemins de fer;
- une étude commune sur les nuisances sonores des chantiers;
- la concertation avec les communes et les organisations locales de riverains.

Bon nombre des sujets cités ont entre-temps été formalisés dans le cadre du suivi des obligations qui découlent de la Directive 2002/49.

De plus, le 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 10 de la convention générale stipule :



*« Pour toute nouvelle infrastructure soumise à permis d'urbanisme et afin de garantir le respect des conditions environnementales de l'infrastructure autorisée, une convention spécifique à l'infrastructure sera négociée et conclue entre les parties avant le dépôt de la demande de permis y relatif »*

Au total, 5 conventions spécifiques ont entre-temps été signées.

En 2001, une première convention spécifique a déjà été signée en même temps que la convention générale, à propos du tronçon Schuman – Watermael de la ligne 161. En 2009, des conventions ont également été signées pour les tronçons :

- L161 - Watermael – limite RBC,
- L50A en RBC;
- L124 en RBC et;
- le Projet Diabolo en RBC.

**Action**

- H-SE.03 coordonne le suivi de la convention en concertation avec les services concernés du Groupe SNCB.

### 3.3 Gestion de l'eau (des eaux usées)

#### 3.3.1 Introduction et contexte

L'eau est précieuse, tant pour la Nature que pour l'Homme. Il convient dès lors de la consommer intelligemment. La consommation d'eau doit diminuer pour chacun d'entre nous, et le recours à l'eau de pluie peut être renforcé pour bon nombre d'applications.

Afin d'atteindre les objectifs environnementaux fixés pour l'eau, les autorités régionales mettent en place divers instruments stratégiques : politique de découplage (évacuation distincte de l'eau de pluie et des eaux usées), normes d'évacuation via permis d'environnement, taxes d'épuration des eaux, ...

La facture de l'eau a considérablement augmenté ces dernières années, notamment en raison de la hausse des taxes pour le financement de l'épuration des eaux. De plus, les grands consommateurs paient des taxes directement. Les contributions déjà versées via la facture d'eau sont alors déduites.

#### 3.3.2 Objectif

La SNCB-Holding réduira la consommation d'eau aux endroits qui le permettent et limitera le déversement de substances dangereuses. La SNCB-Holding utilisera davantage l'eau de pluie dans la mesure du possible.

#### 3.3.3 Mesures SNCB-Holding

##### Consommation d'eau

A l'heure actuelle, personne au sein de la SNCB-Holding ne dispose d'un aperçu de la consommation d'eau totale des sites de la SNCB-Holding. **Cette information n'est pas disponible de manière centralisée mais on y travaille. Ces données seront notées dans Envirobase.**

Si des informations sont disponibles, les consommations anormales peuvent rapidement être décelées, ou des mesures de réduction de la consommation d'eau potable peuvent être suivies.

**Aussitôt qu'un tour d'horizon de la consommation sera fait, on pourra rédiger des objectifs et des actions à entreprendre pour atteindre ceux-ci.**

##### Action

- H-ST.2 et H-ST.3 examinent ce qu'il est possible de faire au sein des systèmes de gestion de données existants (Immo-B) et au sein des systèmes à venir (ERP) afin de mettre à disposition les factures d'eau et les données de consommation d'eau de manière centralisée.

##### Eau de pluie

Compte tenu de la forte hausse du prix de l'eau, la collecte et l'utilisation de l'eau de pluie deviennent économiquement plus rentables, mais ce n'est pas gratuit. Cela nécessite d'investir dans une infrastructure de collecte des eaux et un réseau de distribution interne avec des conduites et des pompes. De plus, en Flandre, une taxe doit également être payée pour l'utilisation de l'eau de pluie. Actuellement, dans le cas d'une nouvelle construction ou d'une rénovation, la législation impose, par le biais du permis de bâtir, de recueillir l'eau de pluie.

##### Action

- H-ST.2 examine, dans le cadre de nouveaux projets **mentionnés au point 3.1.4**, quels sont les endroits où il peut être davantage fait usage de l'eau de pluie.

##### Séparation des eaux grises des eaux usées

Dans de nombreux cas, le permis d'environnement fixe des conditions particulières en ce qui concerne le découplage des eaux grises et des eaux usées. Les eaux grises doivent être déversées

sur les eaux de surface, tandis que les eaux usées doivent être déversés dans un réseau d'égouttage distinct.

## 3.4 Permis d'environnement

### 3.4.1 Introduction et contexte

Le Groupe SNCB compte une multitude d'établissements regroupés en unités techniques environnement (UTE), qui sont soumises à la législation régionale sur les "établissements incommodes" et qui requièrent dès lors un permis d'environnement ou une déclaration environnement,

Les établissements situés en Flandre relèvent des dispositions du VLAREM; à Bruxelles, c'est l'*ordonnance relative aux permis d'environnement* qui est d'application et, en Wallonie, le "*décret relatif au permis d'environnement*".

Eu égard aux modifications incessantes et aux investissements dans les installations, la mise et la tenue à jour de tous les permis d'environnement constitue une tâche prioritaire qui requiert un suivi permanent. Dans le pire des cas, les infractions peuvent conduire à la fermeture de l'établissement. Cela ne nuit pas seulement considérablement à notre gestion, mais porte également atteinte, vis-à-vis de nos clients actuels et potentiels, à notre image écologique et de développement durable. Naturellement, cela vaut aussi pour le respect des conditions générales et particulières du permis d'environnement.

### 3.4.2 Objectif

Construire et exploiter toutes les installations conformément au cadre réglementaire en vigueur.

### 3.4.3 Mesures SNCB-Holding

#### 3.4.3.a Gestion "ENVIROBASE"

Depuis 1998, H-SE centralise dans l'application "ENVIROBASE" les informations administratives et techniques relatives aux installations et activités impliquant des obligations en matière d'environnement.

Il s'agit notamment :

- de la liste des UTE du Groupe SNCB qui requièrent un permis d'environnement (ou déclaration) et qui interviennent en qualité d' "exploitant" (nominatif);
- des installations concernées et de leurs caractéristiques dans ces UTE, et de l'instance responsable du respect des conditions d'exploitation (nominatif);
- de la liste des permis d'environnement ou déclarations environnement correspondants;
- des autorités régionales compétentes par UTE;
- des bâtiments, terrains, ... liés aux UTE;
- de la consommation énergétique dans ces UTE (gasoil – électricité - gaz);
- des contrôles légaux des citernes;
- de l'information relative à l'enlèvement des appareils contenant des PCB;
- de l'inventaire amiante des bâtiments.

**Des explications relatives à la base de données Envirobase sont disponibles à l'annexe 5.**

Le fait de pouvoir disposer d'un aperçu complet, intégré et à jour des différentes unités techniques environnement avec leurs installations et activités au sein du Groupe SNCB, est essentiel pour le suivi de la conformité légale et des prestations environnementales (notamment, la gestion de l'énergie) du Groupe SNCB, ainsi que pour le reporting destiné au management.

#### Action

- La gestion actuelle de la base de données "ENVIROBASE" est poursuivie.

### 3.4.3.b Amélioration de la qualité des données dans "ENVIROBASE"

Comme pour chaque base de données, la mise à jour quotidienne constitue une tâche importante. H-SE.03 dépend pour cela des services gestionnaires/techniques locaux. Les procédures prévues à cette fin et les reportings périodiques n'offrent pas de garantie suffisante que la situation la plus récente soit illustrée. Dans le cas de nouvelles UTE ou lors de l'ajout (ou de la mise hors service) d'installations dans des UTE existantes, l'attention accordée aux aspects des permis d'environnement doit être ancrée dans les procédures thématiques internes de chacune des trois sociétés (**voir instructions au point 2 de l'annexe 5**).

#### Action

- H-SE.03 coordonne l'élaboration et la définition de procédures pour que, lors de toute modification, les aspects liés aux permis d'environnement soient évalués, et que la base de données "ENVIROBASE" soit tenue à jour.

### 3.4.3.c Facilitation de l'utilisation d' "ENVIROBASE"

"ENVIROBASE" est une base de données Access qui peut être consultée en téléchargeant la version la plus récente de toute la base de données. Bien que cette opération ne prenne que 30 à 60 secondes, elle constitue un inconvénient pour les personnes qui ne l'utilisent que de manière sporadique. Pour abaisser le seuil d'accès, les informations principales, les versions .pdf de documents, les photos et tableaux sont proposés, depuis mars 2009, dans un environnement HTML.

#### Action

- H-SE.03 prend des initiatives afin de faire connaître plus largement les nouvelles possibilités offertes par "ENVIROBASE".

### 3.4.3.d Application du cadre réglementaire

#### Audits environnementaux

Des **audits environnementaux** réguliers destinés à **l'évaluation** des conditions générales et particulières du permis d'environnement font partie intégrante d'un système de gestion de l'environnement. **Jusqu'à présent, les contrôles légaux ont évidemment été réalisés (p.ex. le contrôle périodique des citernes au mazout et des installations électriques). Des audits environnementaux formels étaient réalisés plutôt sporadiquement par le passé.**

#### Action

- Chaque année, H-SE.03 organise les audits environnementaux de 20 établissements existants du Groupe SNCB.

#### Réservoirs de gasoil

Pour pouvoir chauffer ses bâtiments, la SNCB-Holding exploite quelque 220 réservoirs de gasoil. La législation impose toute une série d'obligations aux détenteurs de ces installations, tant du point de vue de l'équipement que des contrôles périodiques. La réglementation sur l'obligation d'utiliser des réservoirs à double paroi, équipés d'un système de détection de fuites, d'une sécurité contre le trop-plein, de bacs de rétention, etc., requiert, dans de nombreux cas, une adaptation ou le renouvellement d'installations existantes.

H-ST.3 contrôle périodiquement tous les réservoirs de gasoil du Groupe SNCB, communique les manquements éventuels à l'exploitant interne et appose les bouchons de couleur verte, orange ou rouge, imposés par la loi. Actuellement, **17** des réservoirs encore en usage auprès de la SNCB-Holding portent, pour diverses raisons, un bouchon orange au lieu d'un bouchon vert. Cela signifie que le réservoir peut encore être utilisé, mais qu'une adaptation est requise. **Aucune citerne à bouchon rouge n'est en usage. La SNCB-Holding n'exploite aucune station-service.**

**Action**

- D'ici juin 2010, tous les bouchons orange apposés sur les réservoirs de gasoil devront avoir disparu. (H-ST)

**Contrôle des chaudières au gasoil et au gaz naturel**

Les chaudières au gasoil doivent être inspectées annuellement. Depuis peu, en Flandre, les chaudières au gaz doivent être contrôlées tous les 2 ans ; **en Wallonie, tous les 4 ans. En Flandre, la première inspection doit avoir été effectuée avant le 1er juin 2010 et, en Wallonie, avant le 1er juin 2013. A Bruxelles**, aucune obligation n'est encore imposée en matière de chaudières au gaz naturel, mais l'article 8 de la directive 2002/91 prévoit pour les chaudières au gaz d'une puissance nominale utile supérieure à 100 kW une inspection au moins tous les 4 ans. La directive précitée doit encore être transposée en Wallonie et à Bruxelles.

Les établissements de la SNCB-Holding comptent environ 350 chaudières d'une puissance minimale de 20 kW, dont quelque 180 chaudières au gaz naturel.

**Action**

- Scanner et permettre la consultation de tous les certificats d'inspection via Envirobase (H-ST).

**Action**

- D'ici juin 2010, toutes les chaudières au gaz situées en Flandre, d'une puissance nominale utile de 20 kW minimum, devront avoir été inspectées une première fois. (H-ST)

**Encuvement des transformateurs**

Les transformateurs d'une puissance minimale de 1500 kVA, à isolant diélectrique liquide, doivent être pourvus d'un dispositif collecteur. Cela vaut aussi, depuis janvier 2007, pour les transformateurs d'une puissance minimale de 100 kVA. Cette dernière obligation ne s'applique qu'en cas de déplacement ou de renouvellement de l'appareil, mais sera en outre valable en Wallonie, d'ici janvier 2017 au plus tard, pour tous les transformateurs d'une puissance minimale de 100 kVA. Les postes à haute tension situés dans les bâtiments de la SNCB-Holding sont gérés par Infrabel.

**Action**

- En concertation avec Infrabel (I-I.4), prévoir et assurer le suivi des collecteurs à placer sous les transformateurs à huile à partir de 100 kVA. (H-SE.03) en Wallonie.

**Vérification des appareils de conditionnement d'air**

*Le Règlement (2037/2000) relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, a été approuvé en juin 2000. Le règlement prévoit une limitation progressive de la production, de l'utilisation et de la mise sur le marché de différentes substances détruisant la couche d'ozone.*

*Les dates limites suivantes doivent être respectées :*

- *A compter du 1er janvier 2010, l'utilisation de nouveaux HCFC pour l'entretien des équipements de refroidissement et de climatisation sera interdite.*
- *A compter du 1er janvier 2015, l'utilisation de HCFC sera interdite sur toute la ligne. Tous les équipements de refroidissement et de climatisation devront alors être pourvus de réfrigérants alternatifs.*

*Les entreprises ont dès lors tout intérêt à inventorier les installations comportant des HCFC et à en prévoir l'élimination.*

**Action**

- Inventaire des appareils de conditionnement d'air avec la nature du réfrigérant (H-ICT, H-ST) **d'ici fin 2010**. Mise à disposition de toutes les informations via EnviroBase.

## 3.5 Nature et paysage – gestion de la végétation

### 3.5.1 Introduction et contexte

Une grande partie des quelque 3.513 km de chemins de fer en Belgique présente des bermes ou des talus nécessitant un entretien cyclique de la végétation existante. La valeur écologique des bermes de chemin de fer est reconnue depuis longtemps dans les milieux scientifiques. Ces terrains remplissent souvent une importante fonction de corridor favorisant la migration de la faune et de la flore entre différentes zones de propagation. En raison de leur structure spéciale, on y trouve parfois des espèces rares. De plus, le fait pour ces zones d'être (et de rester) inaccessibles au public, assure une perturbation minimale de l'écosystème.

En milieu urbain, où les espaces verts sont rares, le talus de chemin de fer remplit souvent une "fonction refuge", un lieu qui donne une chance à la faune et la flore.

Là où la sécurité et la garantie de la régularité du trafic ferroviaire le permettent, on opte en faveur d'une gestion écologique des bermes.

Le désherbage rigoureux, dans et entre les voies, est une activité indispensable pour maintenir l'infrastructure en bon état et garantir une exploitation fiable du réseau ferroviaire. A cet égard, le recours à des herbicides dans les zones d'infrastructure ferroviaire est inéluctable. Si le désherbage n'était pas organisé régulièrement, le lit de ballast ne serait plus en état d'amortir les chocs, de drainer l'eau de pluie et il perdrait sa fonction d'isolation électrique, ainsi que sa résistance au gel. Le chemin longeant la voie ne pourrait plus être emprunté en toute sécurité, ce qui rendrait l'inspection des voies impossible. En outre, le freinage des trains ne répondrait plus aux conditions de sécurité prescrites.

Quelque 320 km de lignes ferroviaires jouxtent ou traversent des zones classées Natura 2000. Des dispositions (légales) particulières s'appliquent en la matière.

Dans le cadre de nouveaux projets d'infrastructure, le Groupe SNCB soutient les mesures environnementales compensatoires.

### 3.5.2 Objectif

La SNCB-Holding entretiendra les espaces verts qui relèvent de sa compétence, conformément à un code de bonne pratique et de bon voisinage avec les riverains.

### 3.5.3 Mesures SNCB-Holding

Natura 2000 est un réseau européen de zones naturelles protégées. Ce réseau constitue la pierre angulaire de la politique de l'Union Européenne en matière de préservation et de rétablissement de la biodiversité. Le réseau englobe toutes les zones qui sont protégées sur la base de la Directive "Oiseaux" (1979) et de la Directive "Habitats" (1992). Dans ces zones appelées "zones de protection spéciale" ou "zones soumises aux directives oiseaux et habitats", il y a lieu de prendre des mesures et de définir des conditions-cadres afin de préserver les espèces et les types d'habitat qu'elles comportent, ou d'en améliorer la situation.

En 2008, H-SE.03 a dressé la carte des lignes de chemins de fer attenantes ou longeant ce type de zones Natura 2000. Au total, cela représente 326,8 km de voies ferrées sur l'ensemble du territoire belge. **L'entretien des talus le long des lignes de chemin de fer en service relève de la compétence d'Infrabel. En première instance, cet entretien vise à assurer la sécurité et la régularité du trafic ferroviaire. Une partie des talus** longent des lignes ferroviaires hors service qui ont été données en concession à des tiers (Région, Province, Administrations communales ou contractants privés). Ces lignes mises hors service sont pour la plupart aménagées comme pistes

cyclables, sentiers de promenade ou sentiers équestres, et servent (peuvent servir) de corridor écologique entre les différentes zones Natura 2000.

#### Action

- H-ST attirera l'attention des différentes parties concernées sur le potentiel et l'intérêt des lignes ferroviaires désaffectées en tant que corridor écologique, et tentera de faire renforcer cette fonction par le concessionnaire.

#### Action

- **Inventaire des zones vertes devant être gérées par H-ST et rédaction d'un code de bonne pratique.**

## 3.6 Protection du sol

### 3.6.1 Introduction et contexte

En 2010, nous commémorerons 175 ans d'activité ferroviaire en Belgique. Un événement tout simplement mémorable. Mais cela implique que de nombreux terrains ont déjà été ou sont utilisés depuis plus d'un siècle à des fins d'exploitation ferroviaire et d'activités apparentées. Les pratiques considérées comme normales il y a 150, 100 ou 50 ans ont à présent laissé des traces dans le sous-sol des terrains du Groupe SNCB.

Ce sont surtout les débuts de la traction diesel (à partir de 1950) et les 120 ans de traction vapeur qui ont laissé des traces dans le sol. Les terrains ont également été pollués par des tiers tels que des ferrailleurs, des fournisseurs de carburant ou d'autres activités à risques sur les parcelles voisines.

En Flandre, le décret d'assainissement du sol est entré en vigueur en 1996; depuis lors, le transfert de terrains 'à risques', par exemple, doit s'accompagner d'une étude de sol et, le cas échéant, d'un assainissement. En Région de Bruxelles-Capitale, l'ordonnance "sols" a pris effet le 20.01.2005. D'importantes modifications entrèrent en vigueur au 01.01.2010. Quant au décret wallon d'assainissement du sol, il a partiellement pris effet le 18.05.2009.

Une multitude de terrains ont déjà fait l'objet d'une étude; certains ont déjà été assainis. Le suivi de tous les projets nécessaires d'assainissement du sol reste toutefois une mission importante pour les prochaines années. Lors de la transformation des installations ferroviaires, ateliers et gares, on est inévitablement confronté à la contamination existante du sol, et des opportunités se présentent, ou des obligations s'imposent, en vue d'un assainissement. De même, des obligations légales s'appliquent lors du transfert de terrains (vente, location).

Lors de la réorganisation de l'ancienne SNCB au 01.01.2005, les terrains ont été attribués aux trois nouvelles sociétés ferroviaires et au Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF). Compte tenu du cadre légal précité, les terrains à risques situés en Flandre devaient être soumis à une étude de sol et, le cas échéant, à un assainissement. Etant donné que cela n'était pratiquement et financièrement pas réalisable à court terme, une convention a été conclue avec l'OVAM afin de permettre le transfert au 01.01.2005; les obligations en matière d'étude et d'assainissement étant ainsi respectées après le transfert.

En exécution de l'art. 8 de cette convention, il a été conclu, en date du 27 avril 2006, un contrat complémentaire avec l'OVAM. Cette convention vise une approche systématique de tous les sites à risques en matière de pollution du sol, compte tenu toutefois des ressources financières du Groupe SNCB.

**La convention flamande avec l'OVAM est la conséquence des obligations légales résultant des transferts de terrains de la SNCB-Holding à la SNCB du 31/12/2004. A cette date, l'ordonnance**

sol bruxelloise et le décret wallon d'assainissement des sols n'étaient pas encore d'application. Cela n'empêche que la SNCB-Holding (avec Infrabel et la SNCB) est prête à conclure une convention également avec les deux autres régions si cela est à l'avantage du Groupe SNCB, p. ex. en ce qui concerne la gestion et l'étalement budgétaire des obligations en matière d'assainissement de sol.

Une importante condition préalable à la tenue d'une telle concertation avec les régions est l'existence d'un cadre légal stable. En Région de Bruxelles-Capitale, c'est seulement le cas depuis le 01/01/2010. En Wallonie, cette condition n'est toujours pas satisfaite car le décret sol n'est pour l'instant pas applicable, l'article (21) le plus important est toujours suspendu.

Les terrains qui ne présentent plus d'intérêt pour les chemins de fer, sont vendus et se voient assigner une nouvelle destination en tant que zone résidentielle, parc ou zoning industriel. Cette réaffectation est souvent l'occasion de procéder à un assainissement des terrains.

### 3.6.2 Objectif

1. Compte tenu du principe BATNEEC, il y a lieu de prendre toutes les mesures afin d'éviter une nouvelle pollution du sol.
2. Dans le cas où une catastrophe surviendrait néanmoins, les mesures adéquates seront prises rapidement.
3. Le passif écologique existant doit être géré conformément à la législation régionale applicable.

### 3.6.3 Mesures SNCB-Holding

#### 3.6.3.a Protection préventive du sol

Le meilleur moyen d'éviter une nouvelle pollution du sol est de respecter rigoureusement les réglementations environnementales en vigueur. Diverses actions concernant les réservoirs de gasoil et transformateurs à huile ont déjà été mentionnées au point 3.4.3.d (cadre réglementaire en vigueur).

**Le stockage et le transbordement de mazout, et d'autres produits pétroliers, constituent le plus grand risque d'apparition d'une nouvelle pollution du sol. Evidemment, seuls sont permis les herbicides reconnus par la loi, aux doses correspondantes. L'utilisation de solvants chlorés est limitée aux ateliers pour le dégraissage des métaux et là où en accord avec les conditions d'exploitation particulières et générales du permis d'environnement, des mesures sont prises afin d'éviter une nouvelle pollution du sol.**

**La créosote est utilisée pour prolonger la durée de vie des traverses de bois. A présent, seule la créosote la moins dangereuse pour l'environnement (type C) est utilisée. Pour le moment, aucun produit de remplacement satisfaisant n'est disponible. L'interdiction intégrale signifie qu'Infrabel devrait employer des traverses en béton dans tous les cas (même les aiguillages). Ce n'est pour l'instant pas faisable techniquement et économiquement. La nouvelle installation de créosotage exploitée par Woodprotect à Wondelgem satisfait à la législation environnementale concernée et offre de ce fait les garanties nécessaires afin d'éviter une nouvelle pollution du sol.**

#### Protection du sol en cas de calamités

Malgré toutes les précautions, des calamités impliquant des matières polluantes ne sont pas à exclure, par exemple, lors du transport de marchandises, en cas de pertes d'huile ou de carburant d'engins de traction ou encore avec des installations fixes, par ex., lors du remplissage d'un réservoir de gasoil. Les conseillers environnement des districts sont avertis de la survenance d'une telle calamité. Si cela se révèle pertinent, une étude de sol limitée est organisée et est suivie, le cas



échéant, d'un déblaiement technique ou, dans des cas exceptionnels, de travaux d'assainissement du sol.

En cas d'incidents graves, le conseiller environnement informe les autorités concernées, conformément aux dispositions légales.

#### **Action**

- Le personnel de H-SE.03 peut être appelé en cas d'incidents environnementaux. H-SE.03 reste titulaire des contrats-cadres signés avec les bureaux d'étude agréés pour la reconnaissance du sol. En cas d'incidents graves, ces derniers rendent un avis, prélèvent des échantillons, effectuent des analyses et dressent un rapport.

Dans de nombreux cas, et à condition qu'une action soit entreprise rapidement (après quelques jours tout au plus), un déblaiement technique suffit, et la situation initiale peut être rétablie via l'utilisation d'un outillage standard. Les arrondissements Infrabel disposent de contrats-cadres pour l'intervention de grues et camions, mais le coût principal concerne l'acheminement des terres polluées vers les centres d'assainissement du sol.

Pour l'évacuation des terres polluées, H-SE.03 adresse jusqu'à présent des demandes de prix ad hoc auprès de centres d'assainissement agréés, établis à proximité du site de la catastrophe. Pour le remblaiement des sols excavés, Infrabel ne dispose pas de stocks de terres certifiées. Dans ce cas, la fourniture de terres propres est également intégrée par H-SE.03 dans la demande de prix. Il est fréquent que les centres d'assainissement du sol fournissent gratuitement ce type de terres en retour.

Pour pouvoir, à l'avenir, travailler encore plus rapidement et de manière plus économique, il est indiqué de conclure des contrats-cadres avec des centres d'assainissement du sol.

#### **Action**

- H-SE.03 prévoit un contrat-cadre avec les centres agréés d'assainissement du sol afin de pouvoir, en cas d'incidents impliquant une pollution du sol sur les terrains du Groupe SNCB, évacuer rapidement et économiquement, des parties limitées du sol pollué. Un premier contrat sera conclu en 2009 en tant que projet pilote avec des centres d'assainissement du sol situés en Flandre.

### **Protection du sol lors de la mise hors service d'installations**

La mise hors service adéquate et/ou l'évacuation appropriée de citernes, conduites, transformateurs et autres installations susceptibles de présenter des fuites de carburants, huiles ou graisses, permettent de prévenir une nouvelle pollution du sol. Tous les produits cités, présentant un danger pour le sol, doivent être évacués, et les citernes et conduites doivent tout d'abord être nettoyées et dégazées avant d'être démantelées. Pour la SNCB-Holding, il s'agit exclusivement d'activités des services H-ST.

#### **Action**

- Dans le cadre des procédures ISO14001 pour les services H-ST, la procédure à suivre lors de la mise hors service de citernes et autres installations susceptibles de présenter des fuites de carburants, huiles ou graisses, est précisée.

### **Protection du sol lors de l'octroi d'une concession ou d'une autorisation d'occupation de terrains et de bâtiments**

Les occupations industrielles telles que, par exemple, les ferrailleurs ou les stations-services, peuvent occasionner de graves pollutions du sol. Les contrats d'occupation doivent comporter des garanties plus élevées, et des contrôles préventifs se révèlent nécessaires. De prime abord, H-ST en tant que titulaire du contrat ne peut autoriser définitivement cette occupation que si l'occupant est en possession des permis d'environnement ou déclarations requis.

#### **Action**

- Dans les nouveaux contrats d'occupation, des garanties complémentaires sont exigées si l'occupant exécute ou entreprend des activités à risques.

Tout transfert d'un terrain (vente, mise en location, mise en concession ou octroi d'une autorisation d'occupation, ...) ayant fait l'objet auparavant d'activités comportant un risque de pollution du sol, requiert généralement une étude de sol préalable. Pour les terrains du Groupe SNCB, H-SE.03 vérifie si c'est le cas et se charge, si nécessaire, de l'organisation de l'étude de sol.

#### **Action**

- Organisation des études de sol requises lors du transfert de terrains, au début d'activités à risques et de manière périodique, conformément aux dispositions légales. (H-SE.03)

### **3.6.3.b Protection curative du sol**

#### **Etude de sol et inventaire**

Depuis 1999, H-SE.03 organise, pour tous les terrains du Groupe SNCB, les études de sol requises, et toutes les informations pertinentes sont consignées dans une base de données. Les parcelles Patrimoine ou cadastrales concernées sont regroupées en "sites".

Cette base de données distingue 386 sites : 246 pour le Holding, 100 pour Infrabel et 40 pour la SNCB (situation mai 2009).

- Pour 99 sites, la première étude de sol révèle qu'une étude plus approfondie n'est pas requise.
- Pour 140 sites, la première étude de sol révèle qu'une étude plus approfondie est requise, dont 97 ont déjà été réalisées; pour 10 autres, le devoir d'étude incombe à l'occupant, ou bien les autorités publiques assainiront d'office le site.
- Pour les 147 sites restants, la nécessité d'une étude plus approfondie n'a pas encore été établie.
- Parmi les 97 sites dont l'étude détaillée est déjà disponible, 19 ne nécessitent pas d'assainissement.

#### **Action**

- Les efforts d'étude et d'inventaire sont poursuivis conformément aux dispositions légales et à la demande des trois services du patrimoine (H-SE.03).

#### **Travaux d'assainissement du sol**

Des travaux d'assainissement du sol sont exécutés aux endroits qui le requièrent. En ce qui concerne l'organisation de ces travaux pour lesquels le Groupe SNCB est contraint à l'assainissement, nous distinguons les cas suivants :

- L'assainissement n'est pas urgent; en accord avec les autorités régionales compétentes, les travaux peuvent être reportés jusqu'à ce que les circonstances permettent de les exécuter à moindre coût. Par ex., l'assainissement de l'AT Merelbeke peut être reporté et réalisé après le déménagement vers le nouvel atelier de Melle.
- Les travaux d'assainissement sont intégrés dans le cahier des charges d'un projet d'investissement; par ex., l'assainissement d'un site à Bruges sur lequel est actuellement établi le CLI, combiné à la construction du CLI, un projet géré par H-ST zone Gand.
- Les travaux d'assainissement sont considérables ou requièrent des techniques spéciales. Dans ce cas, la gestion du projet est confiée à TUC RAIL sur la base d'une convention particulière entre TUC RAIL et la SNCB-Holding. Par ex., l'assainissement des terrains de l'AC Etterbeek.
- Pour les travaux d'assainissement de plus petite envergure, H-SE.03 peut procéder personnellement à l'adjudication des travaux, en collaboration avec l'expert en assainissement du sol et le personnel local. C'est le cas, par exemple, pour l'assainissement d'une partie de l'AT Stockem polluée par un transformateur contenant des PCB.

- Dans des cas exceptionnels, l'assainissement est intégré dans le réaménagement du terrain, géré par des tiers; par ex., l'assainissement du site Pannenhuis à Bruxelles est intégré dans les travaux de réaménagement gérés par la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

**Action**

- H-SE.03 organise et coordonne tous les travaux d'assainissement nécessaires pour le Groupe SNCB.

**Provisions financières pour l'assainissement du sol**

Les études et assainissements du sol génèrent des coûts importants. En vertu des normes comptables IFRS et conformément aux accords intragroupe conclus lors de la création de la SNCB et d'Infrabel, les frais futurs sont provisionnés par société.

**Action**

- H-SE.03 actualise chaque trimestre les coûts futurs estimés et rend compte aux services finances concernés et à la gestion du patrimoine des trois sociétés.

## 3.7 Gestion des déchets

### 3.7.1 Introduction et contexte

Les activités du Groupe SNCB génèrent les flux de déchets suivants :

- les déchets de bureau et les déchets des restaurants d'entreprise;
- les déchets des usagers du train et des visiteurs des gares, collectés dans les gares et à bord des trains; ces déchets sont comparables aux ordures ménagères;
- les déchets collectés dans les ateliers matériel roulant et Infrabel et les centres de maintenance infrastructure;
- les flux de déchets provenant de chantiers, tels que les terres excavées, le ballast de cendres, les résidus de ballast de pierres, de maçonnerie et de béton.

La législation régionale en matière de gestion des déchets s'applique en fonction du lieu de collecte des déchets.

### 3.7.2 Objectif

Il y a lieu de mieux répertorier les flux de déchets, en vue :

- de les réduire;
- des les recycler aux endroits qui le permettent;
- de les gérer et de les évacuer conformément aux législations régionales en vigueur et aux conditions économiques les plus favorables.

**La base de données déchets (en cours de développement) offre la possibilité de noter le volume et le type de déchet par UTE.**

### 3.7.3 Mesures SNCB-Holding

#### 3.7.3.a Inventaire des flux de déchets

Les volumes ou masses, ainsi que les coûts des différents flux de déchets ne sont disponibles que de manière éparse.

Cela résulte de la gestion très diffuse de l'évacuation des déchets.

#### Action

- H-SE.03 prend l'initiative de dresser la carte de l'organisation actuelle de tous les flux de déchets du Groupe SNCB, et d'élaborer et de proposer une procédure afin de suivre les coûts et volumes actuels.

#### 3.7.3.b Déchets de bureau

Les déchets de bureau sont des déchets d'entreprise. En Flandre, l'obligation de tri sélectif s'applique aux déchets non dangereux, au minimum suivant les catégories papier/carton, verre et déchets résiduels. Les bureaux génèrent également une petite portion de déchets dangereux (par ex., les toners des photocopieuses, imprimantes, fax et batteries) dont l'évacuation sélective est obligatoire dans toutes les régions.

#### Action

- H-ST.1 organise et élabore une procédure pour la collecte sélective des déchets pour tous les immeubles de bureaux où cela n'est pas encore le cas afin de satisfaire au minimum au cadre régional légal.

**Action**

- H-ST.1 et H-CO prennent des initiatives pour que tous les collaborateurs et la société chargée du nettoyage quotidien des bureaux, soient informés et sensibilisés à la collecte sélective des déchets de bureau.

**3.7.3.c Les déchets des usagers du train et des visiteurs des gares collectés dans les gares**

Depuis fin 2007, des poubelles pour le tri sélectif des déchets sont disponibles dans 4 gares, à savoir Bruxelles-Midi, Oostende, Ottignies et Charleroi. Elles sont pourvues sur leur partie supérieure d'ouvertures dont les bords présentent des couleurs différentes : vert pour le verre, bleu pour les emballages (cannes, bouteilles en plastique), jaune pour les papiers et cartons, et blanc pour les déchets ménagers (aliments). Des pictogrammes renseignent les utilisateurs.

L'essai-pilote est moyennement positif. A Oostende, un pourcentage de tri acceptable est atteint, si bien que les déchets peuvent réellement être collectés sous la forme de déchets triés. C'est moins le cas pour l'instant dans les autres gares, mais la SNCB-Holding compte sur le sens civique de ses clients pour augmenter le pourcentage de tri sélectif.

**D'ici le 01/07/2010**, cet essai-pilote est étendu aux 11 gares principales : **6 gares (Antwerpen-Centraal, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Gent-Sint-Pieters et Liège-Guillemins) présentant un risque élevé sont équipées d'un nouveau type de poubelles transparentes ; 5 gares (Charleroi, Leuven, Namur, Oostende et Ottignies) sont équipées du modèle existant.**

**Action**

- H-ST.1 organise annuellement, pour chacune des 11 gares séparément, une évaluation du pourcentage de tri, des frais de collecte et d'évacuation et des volumes collectés par fraction. **Une première évaluation aura lieu en janvier 2011.**

**Action**

- H-ST.1 et H-CO organisent une campagne de sensibilisation dans les 11 gares en vue d'atteindre au moins le pourcentage de tri requis pour l'évacuation des déchets.

**3.7.3.d Les déchets de chantiers**

En Wallonie, il a été pris un "Arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains déchets", tandis qu'en Flandre, c'est le VLAREA qui est la norme. Les deux arrêtés règlent notamment le recyclage des déchets en tant que matières premières secondaires. A Bruxelles, une législation équivalente entrera en vigueur en 2010.

Pour des chantiers d'infrastructure ou de construction, des analyses chimiques préalables sont effectuées depuis 1999 sur les matériaux à éliminer, tels que le vieux ballast ou les vieilles terres. En exécution de la législation précitée, le Groupe SNCB a obtenu de la part des autorités wallonne et flamande un certificat de recyclage pour les flux de déchets en question. Ces prélèvements d'échantillons et ces analyses sont exécutés par des experts indépendants agréés auprès de l'autorité environnementale concernée.

Une fois qu'il a été prouvé que ces matériaux satisfont aux normes fixées, ils sont en grande partie recyclés et donc valorisés. En outre, une réglementation relative aux terres excavées est d'application en Flandre. Toute excavation requiert désormais l'établissement d'un *Rapport technique* sur les terres à excaver, étayé obligatoirement par des analyses chimiques.

Ces tests sont effectués durant la phase d'étude pour pouvoir intégrer au cahier spécial des charges les informations pertinentes pour l'exécution. S'il s'avère que les normes ne sont pas respectées, l'affectation la plus économique (nettoyage dans des centres de recyclage ou mise en décharge) peut être définie sur la base des résultats d'analyses.

**Action**

- H-SE.03 conclut des contrats avec des experts agréés en assainissement du sol de telle sorte qu'à la demande du responsable de projet pour les chantiers d'Infrabel, de la SNCB-Holding ou de la SNCB, tous les déchets de chantiers soient préalablement analysés, conformément aux dispositions légales.

**Action**

- H-SE.03 et les autorités régionales se concertent à propos des meilleures conditions économiques et écologiques de réutilisation des déchets de chantier.

### **3.8 Respect de l'environnement : communication et sensibilisation, certification environnementale (ISO 14001 ou EMAS), actions transversales de protection de l'environnement.**

#### **3.8.1 Introduction et contexte**

Le système de protection de l'environnement est une composante du système de management existant et vise tout particulièrement la maîtrise et l'amélioration des prestations dans le domaine environnemental. Le système de protection de l'environnement offre une attention structurée au respect de l'environnement dans la gestion de l'entreprise, et poursuit les 2 objectifs suivants :

1. satisfaire à la législation et à la réglementation et maîtriser les risques environnementaux;
2. viser une amélioration permanente des performances environnementales.

Les activités et services du Groupe SNCB sont vastes. En vertu des contrats de gestion, Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding introduiront une certification ISO 14001 pour les activités réalisées dans les bâtiments importants.

Grâce à un système de gestion de l'environnement, les incidences de l'exploitation sur l'environnement (risques environnementaux) peuvent être maîtrisées et diminuées. Dès lors, des économies peuvent être réalisées (par exemple, pour l'énergie, l'eau et l'évacuation des déchets).

Un système de protection de l'environnement exige la participation de tous les collaborateurs. La norme ISO 14001 distingue les 7 étapes suivantes :

Etape 1 : Où en sommes-nous ?

Etape 2 : Quels sont les principaux aspects environnementaux ?

Etape 3 : Que faut-il pour gérer les aspects environnementaux au quotidien ?

Etape 4 : Quels sont nos objectifs ?

Etape 5 : Comment allons-nous les atteindre ? (établissement de procédures, manuel environnemental et autre documentation)

Etape 6 : Introduction du système de protection de l'environnement

Etape 7 : Evaluation : faisons-nous ce qui a été dit ?

#### **3.8.2 Objectif**

La politique environnementale fait partie intégrante de la gestion stratégique et journalière de la SNCB-Holding.

Pour les activités dans les 37 gares principales, un système de gestion de l'environnement ISO 14001 est élaboré et certifié.

La communication interne et externe constitue le moyen de se profiler en tant qu'entreprise respectueuse de l'environnement. Le rail joue un rôle important en faveur d'une plus grande mobilité durable. Ce rôle doit être davantage souligné.

#### **3.8.3 Mesures SNCB-Holding**

##### **3.8.3.a Déclaration de politique environnementale**

###### **Action**

- La déclaration de politique environnementale du 17/12/1999 est actualisée et formellement approuvée par le Comité de Direction et le Conseil d'Administration. (H-SE.03)

### 3.8.3.b ISO 14001 pour les 37 gares principales

Pour chaque district, il est mis sur pied une équipe constituée de représentants de la ligne hiérarchique H-ST.1, impliqués dans les aspects environnementaux significatifs, et du conseiller environnement H-SE.03. En accord avec et sous la direction du conseiller environnement, il est procédé à un audit environnemental de telle sorte que les étapes 1 à 5 précitées puissent être mises en œuvre, et que tous les membres du personnel concernés soient informés, motivés et, le cas échéant, formés.

L'étape 5 requiert également la collaboration de toutes les parties professionnellement actives dans ces gares.

#### Action

- D'ici fin 2012 au plus tard, un système de protection de l'environnement sera introduit dans les 37 gares gérées par la SNCB-Holding. Dès que le système de protection de l'environnement sera opérationnel, et qu'il aura été constaté qu'il satisfait à la norme, un organisme externe de certification sera invité à accorder à l'entreprise la certification ISO 14000.

#### Action

- Pour accompagner la mise en place du système de protection de l'environnement, un contrat sera conclu fin 2009 avec un consultant externe. H-SE.03 organise la procédure de passation.

### 3.8.3.c Information interne & sensibilisation

#### Le baromètre énergie sur l'intranet

Afin d'associer davantage les membres du personnel du Groupe SNCB aux résultats de l'efficacité énergétique, le baromètre qualité est affiché sur la page d'accueil de l'Intranet.

#### Action

- Le baromètre énergie est actualisé tous les mois (H-SE.03 & H-CO).

#### Une attention pour les sujets environnementaux dans la communication interne

#### Action

- Connect et le flash info sur l'Intranet se penchent régulièrement sur des sujets environnementaux.

#### Le site intranet de H-SE.03

Le site intranet de H-SE.03 met à la disposition du Groupe SNCB des informations orientées par groupe cible. Il s'agit principalement d'informations et d'explications sur la législation environnementale applicable, mais aussi d'informations de base et contextuelles à propos des différents thèmes, de projets internationaux y afférents, de la coopération environnementale de l'UIC, etc.

#### Action

- Les informations pertinentes en matière d'environnement (législation, explications, informations de base et contextuelles) sont disponibles via le site intranet de H-SE.03.



### Sujets environnementaux dans les "conférences de sécurité" périodiques

La gestion interne de l'environnement constitue l'un des sept domaines qui visent une amélioration du bien-être des travailleurs.

#### Action

- H-SE.03 développe 2 fois par an un sujet susceptible d'être traité lors de conférences sur la sécurité, et assure la communication avec les présidents des comités et les conseillers en prévention. Les présidents des comités veillent à intégrer les sujets dans les conférences de sécurité.

### Protection de l'environnement lors de l'achat et de l'utilisation de produits dangereux

Toutes les données relatives aux propriétés dangereuses des produits (tant les produits commerciaux que les substances génériques) peuvent être consultées par chaque membre du Groupe SNCB via la base de données PI (Product Info); il en va de même pour les données relatives à la protection de l'environnement. L'admissibilité de chaque produit est régulièrement examinée, et ce assurément avant l'achat d'un nouveau produit. La nouvelle réglementation REACH renforce l'obligation pour le fabricant de produits dangereux d'effectuer davantage d'analyses et de fournir davantage d'informations.

#### Action

- L'équipe PI (H-SE.02, H-SE.03, H-CPS et H-SC (laboratoire) poursuit son travail. Toutes les informations relatives à la protection de l'environnement sont mises à disposition via la base de données *Product Info*.

### Prix de la meilleure éco-initiative

A l'automne 2009, les membres du personnel pourront, soit individuellement soit en groupe, introduire un projet concernant une initiative prise en faveur d'un comportement écologique au travail. Un jury récompensera la meilleure initiative par l'attribution d'un prix.

## 3.8.3.d Information externe & sensibilisation

### Rapport sur le développement durable

Dans le prolongement du rapport annuel Environnement, le Groupe SNCB rédigera dès 2009 un *rapport développement durable*. Ce rapport renfermera des informations et des explications à propos des trois dimensions « société », « environnement » et « économie » ou « people, planet and profit » = les 3 P, des activités du Groupe SNCB.

#### Action

- En collaboration avec Infrabel et la SNCB, la SNCB-Holding rédige chaque année le *rapport développement durable*

### Projet "train-to-Copenhagen"

Du 5 au 21 décembre se tiendra, à Copenhague, la conférence internationale sur le changement climatique COP15, lors de laquelle une décision est attendue en ce qui concerne les "objectifs post-Kyoto". En Europe, les transports génèrent environ 25 % des émissions de CO<sub>2</sub> et cette part est en augmentation. Nous devons saisir cette opportunité pour faire connaître de manière plus intensive les avantages du chemin de fer. Il ne s'agit pas seulement d'organiser un train réel vers Copenhague, mais surtout d'inciter tous les clients et clients potentiels à atteindre les objectifs qui seront fixés à Copenhague et à prendre ainsi, au sens figuré, le train chaque jour vers Copenhague.

#### Action

- Entre le mois d'octobre et la mi-décembre 2009, H-CO prendra, en concertation avec les services de communication d'Infrabel et de la SNCB, et en accord avec l'UIC, différentes initiatives afin de promouvoir encore plus explicitement le chemin de fer comme mode de transport durable.

### **Actions EcotransIT et Ecopassenger**

L'outil internet Ecopassenger [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org) permet de comparer, pour le transport de voyageurs et pour un trajet déterminé, le temps de parcours, la consommation énergétique, les émissions de CO<sub>2</sub> et les autres émissions entre tous les moyens de transport possibles. Il s'agit d'un instrument simple et convivial, basé sur des critères scientifiques.

EcoTransIT constitue son pendant pour le trafic marchandises. Sur le site [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org), l'impact environnemental du transport de marchandises est comparé en termes de distance parcourue, de consommation énergétique et d'émissions.

En tant que partenaire du projet, le Groupe SNCB fournit des informations pour la base de données et les tient à jour, conformément aux données nationales et en fonction de l'évolution de la technique.

#### **Action**

- La SNCB-Holding encourage les outils internet Ecopassenger et EcoTransit. H-SE.03 communique chaque année les données nécessaires à l'UIC.

### **Commission d'Accompagnement Environnement**

La SNCB-Holding délibère régulièrement avec les organisations faïtières en matière d'environnement. Le contrat de gestion confère à cette Commission une compétence d'avis dans les matières suivantes :

- la gestion de terrains et abords immédiats;
- l'incidence du matériel roulant et des activités en général sur l'environnement;
- la gestion efficace sur le plan des biens immobiliers et des investissements dans l'énergie renouvelable.

Cette commission est composée paritairement de représentants du Groupe SNCB (2 membres Holding, 2 Infrabel et 1 SNCB), d'une part, et de représentants des organisations suivantes, d'autre part : BBL et Natuurpunt, Inter Environnement Wallonie, Nature et Progrès et Inter Environnement Bruxelles.

#### **Action**

- La SNCB-Holding organise 2 fois par an une concertation avec la Commission d'Accompagnement Environnement.