

Plan de politique environnementale



TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
INTRODUCTION	4
LES METIERS D'INFRABEL ET LEURS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	5
LES DEFIS ENVIRONNEMENTAUX D'INFRABEL	8
→ Energie de traction : consommer moins et plus vert	8
CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?	8
ACTIONS PRIORITAIRES	9
Optimiser l'efficacité énergétique et la réduction d'émission de CO ₂	9
Augmenter la quote-part d'énergie renouvelable	10
Réduire les pertes électriques, notamment au niveau des transformateurs	11
Favoriser une vitesse plus uniforme sur le réseau	11
→ Bâtiments et équipements : regrouper et mesurer	12
CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?	12
ACTIONS PRIORITAIRES	13
Optimiser la surface utilisée des bâtiments	13
Mesurer les consommations énergétiques.....	14
Déployer une stratégie durable pour ses bâtiments	15
→ Bruit et vibrations : réduire les nuisances.....	16
CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?	16
ACTIONS PRIORITAIRES	17
Collaborer à l'amélioration des cartographies régionales du bruit	17
Agir sur l'infrastructure et la gestion du trafic	18
Sensibiliser les entreprises ferroviaires aux normes de bruit STI	19
→ Patrimoine et biodiversité : enrichir notre capital vert.....	20
CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?	20
ACTIONS PRIORITAIRES	21
Poursuivre une politique différenciée d'entretien des voies et des zones vertes	21
Développer la politique de partenariats avec des organisations de protection de l'environnement.....	23
Prévoir des aménagements en faveur de la préservation de la biodiversité et du patrimoine paysager	23
→ Sols : assainir et prévenir les risques de pollution	24
CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?	24
ACTIONS PRIORITAIRES	25
Poursuivre la politique d'assainissement des sols contaminés.....	25
Démanteler les équipements polluants abandonnés ou non conformes.....	27
Installer six postes de ravitaillement diesel	27
→ Eau : protéger l'or bleu	29
CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?	29

ACTIONS PRIORITAIRES	30
Mesurer et suivre la consommation d'eau dans les ateliers et les CLI	30
Investir dans la récupération de l'eau de pluie	30
Protéger les nappes phréatiques et les plans d'eau naturels.....	32
→ Déchets et matières dangereuses : quantifier, réduire et trier	33
CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?	33
ACTIONS PRIORITAIRES	34
Valoriser les déchets des CLI et des ateliers	34
Revaloriser les déchets de chantiers exécutés par Infrabel.....	35
Diminuer les déchets des bureaux	36
Poursuivre le développement du système de tri sélectif des déchets dans les gares	36
→ Achat, vente et sous-traitance : « greening the supply chain ».....	38
CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?	38
ACTIONS PRIORITAIRES	39
Modifier les critères de sélection de fournisseurs et matériaux.....	39
Sensibiliser les partenaires commerciaux d'Infrabel aux impacts environnementaux de l'énergie et des opérations ferroviaires.....	40
Former les acheteurs et les équipes de vente à une politique d'achat environnementale..	41
→ Sensibilisation et certification : faire de l'environnement l'affaire de tous.....	42
CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?	42
ACTIONS PRIORITAIRES	43
Augmenter la connaissance pour gagner l'adhésion.....	43
Obtenir une certification ISO 14001 pour les ateliers et CLI d'Infrabel	43
Poursuivre le dialogue externe	44
Mettre sur pied une équipe en charge de l'environnement chez Infrabel.....	45
CONCLUSION	46
ANNEXE	47

INTRODUCTION

Le rail est un mode de transport «vert». Comme le rappelaient encore récemment les organisateurs du Printemps de l'Environnement, le secteur du transport en Belgique est largement dominé par le transport routier (93 % pour les passagers, 71 % pour le fret). Or, selon la Commission Nationale climat, ce dernier représente aujourd'hui à lui seul 94 % des émissions de CO₂ du secteur des transports, les émissions du transport fluvial et ferroviaire ne contribuant que très marginalement aux émissions totales du secteur.

Cela ne doit pas nous empêcher d'agir. Bien au contraire ! Le développement durable est un des enjeux majeurs de ce début de millénaire : tout le monde comprend aujourd'hui qu'il faut penser aux générations futures et veiller à leur transmettre une planète viable et accueillante. En tant qu'acteur essentiel de la mobilité des voyageurs et des marchandises et en tant que gestionnaire d'une infrastructure qui a un impact certain sur l'environnement, Infrabel ne peut pas passer à côté de ce défi.

Nos métiers comportent une dimension environnementale importante dans laquelle nous confirmons aujourd'hui une série d'engagements fermes. C'est l'objet de ce document, fruit d'un long travail de récolte d'informations et d'analyse. Ce premier Plan de politique environnementale d'Infrabel est avant tout un plan structurant, qui reprend toute une série d'actions initiées dans le passé pour les coordonner et les compléter par des actions nouvelles. J'ai l'ambition qu'il devienne la base d'un changement des mentalités et des attitudes au sein d'Infrabel et ouvre la voie à de nombreuses améliorations.

Car, même si l'empreinte écologique des infrastructures est effectivement importante en termes absolus, le transport ferroviaire est sans nul doute une solution aux problèmes de pollution et de climat. Développer, de manière durable et responsable, une activité ferroviaire qui réponde toujours mieux aux attentes des gens et des entreprises en Belgique augmenterait la part du ferroviaire dans le paysage des transports durables.

Luc LALLEMAND,
Administrateur délégué

LES METIERS D'INFRABEL ET LEURS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Dans le cadre du processus de libéralisation du rail en Europe, les structures de l'ancienne SNCB ont été adaptées le 1^{er} janvier 2005. Cette date clé a vu la création de trois entités – SNCB-Holding, Infrabel et SNCB – dotées du statut de société anonyme de droit public. Elles assurent que leurs activités ferroviaires respectives cadrent avec la politique de mobilité durable menée par le gouvernement belge.

Infrabel est donc une entreprise publique autonome, dont les métiers sont multiples. Infrabel est ainsi responsable de la gestion et de l'entretien du réseau et de l'infrastructure ferroviaire belge qui s'étend sur quelque 3.500 km de lignes ainsi que de l'octroi et la répartition des sillons aux entreprises ferroviaires actives en Belgique. A ce titre, Infrabel entend également contribuer au développement d'une mobilité durable, dans laquelle le trafic ferroviaire a une place clé.

La mission d'Infrabel entre totalement dans la notion de service public. Infrabel a pour objectif de garantir un réseau ferroviaire de qualité et fiable, assurant ponctualité et sécurité et de fournir un accès compétitif aux entreprises ferroviaires actives en Belgique pour le transport de voyageurs et de fret. Afin d'atteindre ces objectifs, Infrabel investit dans la modernisation et le développement du rail en Belgique. Ces investissements servent à développer et à promouvoir le trafic ferroviaire en Belgique, en respectant toutes ses parties prenantes, dont celles impliquées dans l'environnement.

Gestion de l'infrastructure

Il s'agit pour Infrabel de renouveler et d'entretenir l'infrastructure ferroviaire existante (signalisation, alimentation électrique, voies, bâtiments et ouvrages d'art) ainsi que de concevoir et de construire de nouvelles installations. Infrabel fabrique et répare, dans ses ateliers, la plupart du matériel électrique et des éléments de la voie (aiguillages, traverses, etc.).

Gestion du réseau

Les services d'Infrabel sont responsables de l'organisation, de la coordination de la circulation des trains et de la gestion du trafic en temps réel. Ils réalisent et mettent à jour les supports d'information relatifs au trafic et déterminent les aménagements nécessaires à l'amélioration des cabines de signalisation et des installations de sonorisation et d'affichage. Ils assurent également l'entretien des points d'arrêt non gardés.

Accès au Réseau

Infrabel répartit et attribue les sillons aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire selon les besoins des clients et en contrepartie de redevances couvrant l'utilisation de l'infrastructure belge. Elle recense et analyse les besoins des clients et des parties prenantes. En fonction de ceux-ci, elle décide des extensions de l'infrastructure et en pilote la réalisation. Elle exerce également certaines tâches liées à la sécurité d'exploitation. Dans ce cadre, elle veille à l'implémentation du système de gestion de la sécurité d'Infrabel, à la rédaction des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et à la coordination avec les entreprises ferroviaires.

Six services généraux

Ces six services permettent à l'entreprise de gérer tous les aspects administratifs, financiers, juridiques, stratégiques, d'achats, des ressources humaines ou de la communication qui sont liés à ses activités de base.

Chacune de ces activités a un impact sur l'environnement : Infrabel en est bien consciente. C'est pour cela que, lors de l'élaboration de ce plan de politique environnementale, Infrabel s'est efforcé d'identifier les points d'attention et des actions prioritaires en matière d'environnement. Une attention toute particulière a été apportée à la recherche d'actions à tous les niveaux, afin de mobiliser et de motiver l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise. Une politique environnementale est inconcevable si elle n'est pas portée par l'ensemble des personnes qui doivent, et qui veulent, la mettre en œuvre.

En tant que gestionnaire du réseau ferroviaire belge, Infrabel a également la volonté de moderniser et d'étendre ce réseau afin d'augmenter l'usage du rail en Belgique et d'ainsi contribuer à un transport durable.



APPROCHE ET METHODOLOGIE

Les préoccupations environnementales ne sont pas neuves chez Infrabel. Pour élaborer et concevoir ce plan de politique environnementale, Infrabel a organisé des brainstormings et des discussions individuelles avec les collaborateurs d’Infrabel concernés par l’environnement, ainsi que des concertations avec le Service Environnement de la SNCB-Holding. Ces échanges ont conduit à la réalisation d’un inventaire de toutes les initiatives qui avaient déjà été prises ainsi qu’une à identification de potentielles nouvelles actions en la matière. Cet inventaire a ensuite été confronté à une analyse des enjeux selon deux axes, par thème et métier, tout en tenant compte des obligations légales et de la volonté des autorités de tutelle, notamment exprimées via le contrat de gestion qui fixe les missions de service public d’Infrabel (voir annexe).

Cette méthodologie a permis d’aborder le défi de l’environnement en profondeur, de combler les lacunes et de hiérarchiser l’approche. Ceci s’est fait en tenant compte des réalités du terrain, de la faisabilité technique et financière des solutions et améliorations envisageables, du vécu des collaborateurs, de l’avis de parties prenantes externes et de l’ensemble des enjeux auxquels l’entreprise est confrontée, comme le démontrent les différentes phases mises en œuvre lors de la réalisation du plan de politique environnementale.

Ce sont des collaborateurs d’Infrabel qui ont mis tout cela en œuvre, avec l’aide de consultants externes expérimentés en matière d’environnement et de développement durable, plus précisément pour les aspects de conseil stratégique et d’audit. Le processus s’est déroulé en sept phases :

- 
- 1. Récolte des informations et identification des parties prenantes**
 - 2. Identification des enjeux environnementaux en liaison avec les différents métiers d’Infrabel**
 - 3. Sélection des points d’attention prioritaires**
 - 4. Transformation des points d’attention prioritaires en actions**
 - 5. Hiérarchisation des actions et détermination des plans d’action**
 - 6. Rédaction d’une première version du plan soumise aux commentaires de l’Administration**
 - 7. Rédaction d’une version finale amendée du plan**

LES DEFIS ENVIRONNEMENTAUX D'INFRABEL

→ ENERGIE DE TRACTION : CONSOMMER MOINS ET PLUS VERT

CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?

Les activités liées au transport ferroviaire représentent 0,8 % de la consommation belge en énergie primaire¹ (20,2 PetaJoules²). Une quantité phénoménale, qui représente non seulement un coût important pour le Groupe SNCB – environ 6 % des coûts d'exploitation, soit près de 120 millions d'euros pour l'électricité et 26 millions d'euros pour le diesel en 2008 - mais qui a également un impact environnemental conséquent, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, si l'on considère l'empreinte écologique globale, il est important de souligner que le transport ferroviaire a une plus grande efficacité que d'autres modes de transport. Alors que le rail transporte 6,3 % des voyageurs et 10,8 % des marchandises en Belgique, il ne représente que 3,3 % de la consommation en énergie primaire du secteur des transports. Pour soutenir et développer la mobilité durable, il est donc indispensable qu'un transfert s'opère entre d'autres modes de transport et le transport ferroviaire. Dans ce contexte, la priorité doit dès lors être donnée à la diminution de la consommation moyenne par voyageur-kilomètre ou tonne-kilomètre et à l'amélioration de l'efficacité énergétique plutôt qu'à la diminution du volume total des émissions de CO₂.

Infrabel, qui négocie l'achat de l'électricité nécessaire à alimenter l'entièreté du réseau ferroviaire pour le Groupe SNCB et l'ensemble de ses clients, est bien consciente de la responsabilité qui lui incombe. Une responsabilité envers les citoyens et ses clients, mais également envers la planète.

Bon vent !

D'ici quelques temps, Infrabel vous souhaitera bon voyage en s'écriant « bon vent ! »

Le projet «Train à Voile», actuellement en cours de développement, permettra aux trains empruntant la Ligne à Grande Vitesse entre Louvain et Liège, et les deux lignes traditionnelles Louvain-Voroux et Landen-Hasselt, de circuler grâce à l'énergie éolienne.



¹ L'énergie primaire est l'énergie disponible avant toute transformation et transport (par exemple, le charbon, le gaz naturel, l'uranium,... dans leur emplacement d'origine). Cette mesure prend donc aussi en compte les pertes lors de la production, de l'entreposage et de la distribution

² PetaJoule = 10¹⁵ Joules

Infrabel s'engage dès lors dans une démarche volontaire d'amélioration de son efficacité énergétique, tant pour l'énergie de traction que non-traction. Elle s'engage également à mettre en place des partenariats destinés à augmenter la part d'énergie renouvelable dans ses achats, à augmenter sa propre production d'énergie renouvelable et/ou à favoriser la production d'énergie renouvelable par des tiers. En bref, elle va tout mettre en œuvre pour réduire ses émissions de CO₂ par unité transportée et consommer moins : un bénéfice tant pour l'entreprise que pour l'environnement.

ACTIONS PRIORITAIRES

Le Masterplan « Energie de traction » du Groupe SNCB, dans lequel Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding se sont engagées conjointement, décrit les actions qui seront prises pour réduire la consommation énergétique. Ce plan ne concerne pas les besoins énergétiques de non-traction, qui représentent 20% de l'ensemble de l'électricité consommée par le Groupe SNCB. Le Masterplan détaille toutes les actions entreprises pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules de traction. Certaines actions qui seront entreprises par Infrabel sont détaillées ci-dessous.

Optimiser l'efficacité énergétique et la réduction d'émission de CO₂

Infrabel installera notamment plusieurs appareils de mesure de consommation d'énergie dans les véhicules de traction (« metering on board »). Ces appareils permettront à Infrabel d'établir une facturation plus précise de l'énergie de traction à ses clients (correspondant à leur consommation réelle). Par ailleurs, ces données permettront aux entreprises ferroviaires d'analyser la consommation électrique de leurs véhicules afin de prendre plus facilement et plus rapidement les mesures nécessaires pour la réduire. Cette action se réalisera en collaboration avec les entreprises ferroviaires et le partenariat européen « ERESS »³. Infrabel pourra également utiliser ces données dans le cadre de sa politique de sensibilisation de ses clients aux problématiques environnementales. (voir le chapitre Achat, Vente et Sous-traitance : « Greening the Supply Chain »)

KPI

- Nombre de compteurs installés à bord des trains circulant sur le réseau Infrabel
- Infrabel apporte aux entreprises ferroviaires intéressées les outils, entre autres informatiques, nécessaires pour utiliser ces compteurs et traiter les données.

Calendrier

Dix compteurs électriques seront installés d'ici fin 2010 avec le support d'Infrabel. Infrabel s'est engagée à supporter financièrement l'installation de dix compteurs supplémentaires. Le prix d'achat d'un « compteur » est de 10.000 EUR, auxquels il convient d'ajouter les coûts d'installation. L'objectif, défini dans une fiche du Masterplan Energie de traction, est que 70% du matériel roulant soit équipé de compteurs fin 2015 et 95% fin 2020

³ European Railway Energy Settlement System est un partenariat ouvert comprenant actuellement Infrabel ainsi que les gestionnaires d'infrastructure danois, suédois et norvégien

Augmenter la quote-part d'énergie renouvelable

La volonté d'Infrabel est d'augmenter la quote-part d'énergie verte achetée auprès de ses fournisseurs. Pour l'instant, le fournisseur d'Infrabel pour l'électricité de traction, Electrabel, garantit que 10 % de l'électricité qu'il produit provient de sources renouvelables. Toutefois, Infrabel, dont le profil de consommation est très spécifique (avec des pointes de consommation très élevées à certains moments de la journée), ne dispose pas d'information précise sur la quote-part d'énergie verte qui lui est fournie.

En Belgique, entre 4 et 5 % de l'électricité produite provient de sources renouvelables (5,1 % en Wallonie, 3,3 % en Flandre et 1,25 % pour Bruxelles) et cette proportion doit atteindre 13 % d'ici 2020.

Par ailleurs, Infrabel encourage également les projets de production d'énergie renouvelable (soit en interne, soit en concluant des partenariats avec des tiers). Des contacts ont notamment été noués avec Fedesco en vue d'identifier le potentiel d'Infrabel en matière d'énergie renouvelable (ceci notamment dans le cadre du Plan fédéral d'action pour l'efficacité énergétique).

Pour tous les projets (turbines éoliennes, panneaux solaires, centrales biomasse), Infrabel cherche à dégager les synergies possibles avec son « core business ». Dans son analyse de la viabilité des projets, Infrabel intègre les contraintes de sécurité et des paramètres de rentabilité. Sur ce dernier point, il est utile de rappeler par exemple que la diminution, à partir de 2010, de la valeur des certificats obtenus grâce à l'installation de panneaux solaires, constitue un frein au développement de projets en la matière.

Concrètement, un premier projet d'envergure, baptisé «Train à voile», est actuellement en voie de développement. En collaboration avec Electrabel et plusieurs communes du Brabant flamand et du Brabant wallon, un parc de 20 éoliennes, qui pourra compter à terme maximum 29 éoliennes, est en cours de développement le long de la Ligne à Grande Vitesse Liège-Louvain. La mise en service des premières éoliennes est prévue pour 2011. Infrabel a investi 3,5 millions EUR dans ce projet. Ce parc éolien permettra à Infrabel de disposer d'une capacité électrique annuelle de 36GWh, soit 2,5 % de l'énergie de traction électrique nécessaire pour le réseau ferroviaire belge. Mais l'ensemble de ce projet permettra également d'épargner 60.000 tonnes de rejets de CO₂.



KPI

- Nombre de GWh d'électricité verte qu'Infrabel a produite ou dont elle a favorisé la production
- Obtention d'informations sur la quote-part d'énergie renouvelable achetée auprès des fournisseurs

Réduire les pertes électriques, notamment au niveau des transformateurs

La diminution globale des pertes énergétiques est un souci permanent d'Infrabel qui veille, dans le cadre de nouvelles installations ou lors de travaux de maintenance, à installer des équipements présentant un rendement performant en énergie.

Afin de minimiser les pertes des transformateurs présents sur le réseau ferroviaire, Infrabel installe de nouveaux transformateurs anti-pertes lorsque d'anciens transformateurs doivent être remplacés ou là où il faut en installer des nouveaux. Malgré un coût d'achat plus élevé, les économies d'énergie réalisées permettront de récupérer ce surcoût.

Une autre mesure déjà mise en place de façon graduelle par Infrabel est la mise en parallèle des transformateurs, ce qui permet d'optimiser leur fonctionnement.

Enfin, Infrabel a marqué son accord pour l'achat de dix compteurs supplémentaires (voir Action « Optimiser l'efficacité énergétique et la réduction d'émission de CO2 ») d'une seconde génération, qui doivent aussi permettre d'inspecter les tensions sur la caténaire. Les données générées par ces nouveaux compteurs permettront d'analyser et de chiffrer plus précisément les pertes électriques.

Favoriser une vitesse plus uniforme sur le réseau

La régulation du trafic ferroviaire constitue un facteur fondamental pour réduire la consommation de l'énergie de traction.

C'est pourquoi Infrabel s'est également engagée à fournir un inventaire des zones de ralentissement, où une vitesse maximale moins élevée a été fixée, et à analyser la possibilité de fournir des profils de vitesse qui permettraient aux conducteurs d'adapter leur conduite et de consommer ainsi moins d'énergie.

→ BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS : REGROUPER ET MESURER**CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?**

La consommation énergétique liée au chauffage des bâtiments (publics et privés) représente 21 % des émissions de gaz à effet de serre en Belgique. Il est primordial d'améliorer l'efficacité énergétique et d'utiliser l'énergie de façon plus rationnelle afin de préserver l'environnement, mais également de faire baisser la facture énergétique, dans un souci d'utilisation rationnelle de la dotation publique. La consommation énergétique du Groupe SNCB pour ses bureaux, postes de travail et gares était de 224 GWh en 2008, soit un coût annuel de 20,04 millions d'euros.

Les efforts fournis jusqu'au début de l'année 2009 par le Groupe SNCB ont déjà permis de réduire la consommation énergétique des bâtiments et des locaux de 6,4 % par rapport à 2005. Ces efforts seront d'ailleurs poursuivis, puisque les entreprises publiques autonomes, en ce compris les trois entités du Groupe SNCB, se sont engagées à réduire leur consommation énergétique de non-traction de 7,5 % d'ici 2012 et de 20 % d'ici 2020, par rapport à 2005, l'année de référence.

Suite à la création du Groupe SNCB en 2005, l'ensemble du parc immobilier a été réparti entre les différentes entités du groupe. La SNCB Holding est propriétaire d'une majeure partie du patrimoine immobilier du groupe (gares, bureaux et bâtiments de services). Infrabel, qui gère l'entièreté de l'infrastructure ferroviaire, est également propriétaire d'un certain nombre de bâtiments, principalement des postes techniques et des ateliers. Au total, Infrabel possède ainsi actuellement un millier de bâtiments et est le locataire d'espaces dans les gares, bureaux et bâtiments de services appartenant à la SNCB Holding.

Afin d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments qu'elle occupe et ainsi diminuer la consommation, Infrabel doit donc tenir compte non seulement des biens immobiliers qu'elle possède, mais également des interactions vis-à-vis des autres entités du groupe pour les bâtiments qu'elle occupe mais qu'elle ne possède pas.

Les détecteurs de gaspillage

Plusieurs personnes ont accepté d'endosser la responsabilité d'être le «relais énergie» dans leur service. Ces personnes opèrent sur les sites énergivores pour y maîtriser les consommations. Elles sensibilisent leurs collègues aux petits gestes qui permettent d'économiser l'énergie et détectent les gaspillages ou les dysfonctionnements. C'est le cas de Vincent Samyn, actif au sein de l'atelier Infrabel de Schaerbeek : «Je sensibilise mes collègues et les motive à effectuer des petits gestes simples qui permettent de réduire notre impact sur l'environnement. Et dès que je découvre l'un ou l'autre gaspillage, je l'identifie et en informe les services pour qu'ils trouvent une solution rapide et efficace. Comme quoi, chacun peut porter sa pierre à l'édifice environnemental. Un geste simple, une idée peuvent suffire.»

Afin de limiter l'impact environnemental généré par les bâtiments et le patrimoine immobilier d'Infrabel, sa politique sera axée autour des trois leviers suivants :

- Optimiser la surface des bâtiments utilisée ;
- Augmenter l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- Diminuer la consommation des membres du personnel d'Infrabel (voir le chapitre *Sensibilisation et Certification : faire de l'Environnement l'affaire de tous*)

ACTIONS PRIORITAIRES

Optimiser la surface utilisée des bâtiments

Infrabel met progressivement en œuvre un plan de concentration de ses services. Concrètement, cela signifie que les différents centres logistiques, cabines de signalisation et ateliers sont regroupés dans des bâtiments plus modernes, plus fiables et offrant de meilleures conditions de travail. A côté de ces avantages évidents en termes d'efficacité, ce plan réduira également de façon significative la consommation énergétique, car il permettra de limiter fortement le nombre de bâtiments à entretenir et à chauffer. D'importantes économies énergétiques et financières⁴ pourront donc être réalisées.

Ce plan de regroupement constitue un élément de base très important dans le cadre d'une politique de gestion durable du parc immobilier d'Infrabel. En effet, le parc actuel comprend encore un certain nombre de bâtiments anciens, dont les performances environnementales sont sans rapport avec les standards actuels. A terme, le but du regroupement est évidemment de réduire à la part la plus marginale possible ce type de construction.

Afin de déterminer les bâtiments qui abriteront les services d'Infrabel, un inventaire du millier de bâtiments qu'elle occupe actuellement a été réalisé. Cet inventaire doit notamment permettre d'évaluer leur durée de vie respective et de prévoir ainsi quels bâtiments seront maintenus, modernisés ou démolis, selon des critères qui tiendront notamment compte de l'aspect énergétique.

Comme le démontre le tableau ci-dessous, Infrabel a déjà entamé un processus de concentration des activités et donc de diminution du nombre de bâtiments occupés.

⁴ Bien entendu, Infrabel est consciente que cette concentration des sites aura pour effet d'accroître la mobilité de ses collaborateurs, obligés de se rendre parfois plus loin qu'auparavant pour rejoindre leur poste de travail. Cette réalité aura toutefois un impact - négatif - bien moins important que les effets - positifs - liés à la diminution du nombre de bâtiments. De plus, pour palier ces déplacements supplémentaires, Infrabel, qui dispose d'un parc de 1.300 véhicules utilitaires, envisage de former ses collaborateurs à l'Ecodriving.

Action	2009	2010	2011-2012
Passer de 250 dépôts à 22 CLI ⁵ et 47 antennes	13 CLI opérationnels	Un CLI supplémentaire sera opérationnel (Courtrai)	4 CLI supplémentaires seront opérationnels (Jemelle, Angleur, Muizen et Anvers-Est) D'autres projets sont à plus long terme (horizon 2014)
Passer de 360 à 31 cabines de signalisation		En cours (aujourd'hui environ 260 cabines)	Objectif d'atteindre 31 cabines
Avoir une base de données à jour décrivant les bâtiments existants, détruits ou à détruire	Réalisé depuis juillet 2009		
Rapatrifier l'atelier d'Etterbeek à Schaerbeek	Réalisé depuis fin 2009		
Se concentrer dans les CLI les plus pertinents		En cours	

KPI

Surface totale occupée par le patrimoine immobilier d'Infrabel

Mesurer les consommations énergétiques

Avant de prendre des mesures améliorant l'efficacité énergétique des bâtiments occupés, il est nécessaire de mesurer leur consommation, afin de pouvoir déterminer des objectifs réalistes et concrets et prendre les mesures les plus efficaces. Infrabel réalisera pour ce faire des audits énergétiques et installera des compteurs pour ensuite mettre en place des actions concrètes.

Plutôt que de procéder à un audit énergétique de l'ensemble de ces bâtiments, Infrabel entend privilégier une politique ciblée pour développer des standards, par type de bâtiment, en prenant en compte les résultats des éléments les plus performants du parc immobilier.

KPI

- Diminution (en %) de la consommation moyenne annuelle de mazout et de gaz naturel par rapport à l'année 2005 (90% de la consommation étant corrigée en fonction du nombre de degrés-jours);
- Diminution (en %) de la consommation moyenne annuelle d'électricité par rapport à l'année 2005 (10% de la consommation étant corrigée en fonction du nombre de degrés-jours);
- Diminution (en %) de la consommation moyenne annuelle d'énergie totale par rapport à l'année 2005.

⁵ Centre Logistique d'Infrastructure

Calendrier

Un audit a été effectué à Bascoup en 2006.

Un audit est en cours de réalisation dans divers bâtiments de signalisation et les résultats seront disponibles pour fin 2010.

Les audits énergétiques seront poursuivis dans les différents bâtiments.

Des compteurs seront progressivement installés là où ils s'avèrent les plus nécessaires.

Déployer une stratégie durable pour ses bâtiments

L'aspect énergétique des bâtiments n'est pas le seul aspect qui a un impact sur l'environnement. Afin d'englober tous les aspects primordiaux de la durabilité, Infrabel s'attellera à développer et à publier une stratégie durable pour ses bâtiments. Cette stratégie permettra ensuite de définir un agencement coordonné des actions.

Plusieurs dimensions seront ainsi prises en compte : une diminution maximale de la consommation énergétique, un investissement dans des moyens à haute efficacité énergétique, ou encore une proportion maximale de l'utilisation d'énergies alternatives pour la consommation énergétique inévitable.

Des directives existent déjà à l'heure actuelle pour les nouvelles constructions et les travaux de rénovation des bâtiments d'Infrabel occupés par du personnel. Celles-ci impliquent le respect d'un coefficient K de maximum 30 et une valeur du coefficient E de maximum 75, ainsi que la réalisation d'une étude de faisabilité relative à l'utilisation d'énergies renouvelables.

En vue de la mise en œuvre concrète de cette stratégie durable, un éco conseiller sera engagé au cours de l'année 2010.

KPI

- Existence et mise en œuvre de directives internes en matière de développement durable des bâtiments
- Engagement d'un éco conseiller chargé de promouvoir la mise en place de ces directives

L'isolation, ça marche !

Un audit énergétique a été mené à l'atelier de Bascoup en 2006. Selon les recommandations de cet audit, la consommation de gaz a pu être réduite de 31 % et la consommation d'électricité de 6 % en 2008, par rapport à l'année de référence 2005. Un réel succès obtenu grâce à l'isolation de deux bâtiments et la modification de l'éclairage.



→ BRUIT ET VIBRATIONS : RÉDUIRE LES NUISANCES

CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?

Infrabel est consciente que ses activités ont un impact sur l'environnement, notamment sur le confort des riverains qui habitent le long ou à proximité des infrastructures ferroviaires mais également sur la faune dont l'habitat se trouve proche des voies. Le bruit et les vibrations générés par le passage des trains, et qui sont dus aux bruits des moteurs, au roulement sur les rails ainsi qu'à la pénétration dans l'air, peuvent apporter des nuisances et représentent dès lors un enjeu majeur pour Infrabel.

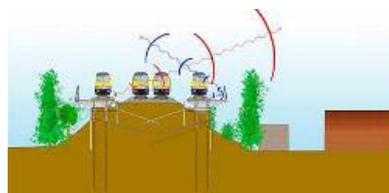
Dès la construction de nouvelles lignes, Infrabel met tout en œuvre pour limiter au maximum les nuisances sonores ainsi que les vibrations. Au préalable, Infrabel mène des études d'impact, tant pour le bruit que pour les vibrations ; ces études sont ensuite approuvées par les autorités régionales compétentes. Ensuite, Infrabel entreprend les travaux en recourant à différentes méthodes pour limiter les nuisances pour les riverains : installation de murs ou d'écrans antibruit, construction de murs verts ou, quand la situation le permet, construction de tranchées couvertes. Ces installations représentent un investissement majeur, témoin de l'importance qu'Infrabel accorde à l'enjeu environnemental.

Sur les lignes existantes, d'autres mesures sont également prévues afin de limiter durablement et sensiblement les nuisances sonores pour les riverains. C'est en combinant des actions en matière d'infrastructure, de gestion du trafic et de nuisances sonores le long des voies, dans et aux abords des gares, qu'Infrabel réduit cet impact environnemental.

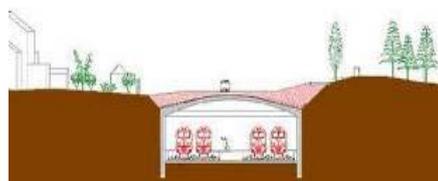
Au niveau législatif, la Directive européenne concernant le bruit (2002/49/CE) est de la compétence des régions. Cette Directive impose notamment de réaliser une cartographie du bruit et d'effectuer des plans d'actions en conséquence. A cet effet, le Groupe SNCB collabore avec les régions en fournissant des données relatives au trafic ferroviaire, le nombre et les types de trains, ainsi que les horaires, sur les différentes lignes.

Limiter les nuisances sur les nouvelles lignes

Lors de la construction de nouvelles lignes, Infrabel entreprend les travaux en recourant à différentes méthodes pour limiter les nuisances pour les riverains, comme l'installation de murs antibruit ou la construction de tranchées couvertes.



Ecrans antibruit



Tranchée couverte

ACTIONS PRIORITAIRES

Collaborer à l'amélioration des cartographies régionales du bruit

La priorité est de répondre à la Directive européenne 2002/49/CE sur le bruit. Celle-ci prévoit que les régions établissent, en collaboration avec le Groupe SNCB, une cartographie du bruit sur le réseau existant. Le Groupe SNCB a pleinement collaboré à cette cartographie qui doit permettre de recenser les points noirs et de planifier les actions correctrices pertinentes.

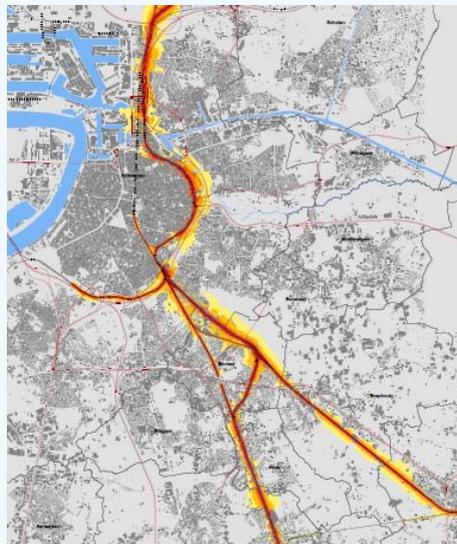
Une cartographie pour toutes les voies à plus de 60.000 trains par an a été réalisée (une partie des cartes est déjà disponible auprès des administrations régionales). Les cartes de bruit dans la Région flamande sont disponibles depuis juin 2009 sur le site <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn>. Dans le courant de l'année 2010, Infrabel publiera également sur son site Internet l'ensemble des cartes de bruit disponibles.

Les cartographies pour toutes les voies à plus de 30.000 trains par an devraient être finalisées d'ici 2012.

Concernant les plans d'actions, la Région flamande en a déjà élaboré une version provisoire et poursuit le processus. Infrabel et la SNCB holding participent activement aux concertations et aux différentes phases du processus. Infrabel s'engage également à répondre positivement à toute sollicitation des entités (Régions wallonne et bruxelloise et différentes agglomérations) et à s'engager à leurs côtés pour la réalisation de leur plan d'actions.

Cartographier les nuisances sonores

Les régions ont établi des cartes qui reprennent les endroits où les nuisances sonores causées par le transport ferroviaire sont les plus importantes. Ces cartes permettront d'analyser les actions prioritaires à mettre en œuvre.



Extrait de la carte L_{Den} de la province d'Anvers établie par l'administration flamande (LNE)

Agir sur l'infrastructure et la gestion du trafic

A chaque fois qu'Infrabel procède à une extension du réseau ferroviaire, des actions d'infrastructure sont implémentées de manière sélective afin de réduire le bruit et les vibrations. Ces actions sont décidées de manière concertée avec les autorités régionales qui délivrent les permis.

En collaboration avec la SNCB-Holding, Infrabel étudie pour l'instant les actions qui permettraient d'obtenir le meilleur rapport coût-bénéfice, tant pour Infrabel que pour les riverains. Pour réaliser cette étude, un large éventail d'appareils de mesure de précision a été acquis en vue de quantifier le bruit et les vibrations sur le terrain.

Etant donné le coût élevé de certaines de ces actions, celles-ci ne seront mises en place qu'aux endroits où les nuisances liées au bruit et aux vibrations sont les plus importantes. Infrabel a d'ores et déjà initié un certain nombre de ces actions avec succès :

- En 2008, des écrans antibruit ont été posés le long de la ligne Bruxelles-Louvain. Fin 2008, il y avait 43 km d'écrans antibruit et 48 km de remblais ;
- Infrabel utilise des rails longs. Le fait d'utiliser des rails plus longs diminue en effet le nombre de sections entre les rails, ce qui a pour effet de réduire les vibrations inévitables lors de chaque passage entre deux rails ;
- Infrabel utilise un train équipé d'outils de mesure pour analyser l'usure ondulatoire des rails⁶. Ce paramètre est mesuré depuis fin 2009 en conformité avec la norme ISO 3095, ce qui permettra d'identifier les zones où une intervention est nécessaire.

KPI

Etat d'avancement de l'étude «coût/bénéfice» des différentes solutions techniques

Calendrier

L'étude du «coût-bénéfice» des différentes solutions techniques sera achevée pour le 30/06/2010

⁶ L'usure ondulatoire des rails est, avec la rugosité des roues, un des facteurs déterminants en ce qui concerne le bruit ferroviaire.

Sensibiliser les entreprises ferroviaires aux normes de bruit STI

La décision de la Commission Européenne du 23/12/2005 relative aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) concerne le matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen. Des normes de bruit à l'émission valables pour le nouveau matériel roulant ou le matériel existant (s'il est transformé de manière à rendre une nouvelle certification nécessaire) sont entrées en vigueur en 2006. Cette STI limite le bruit à l'arrêt, au démarrage, en roulement et dans la cabine de conduite des locomotives, des voitures et des wagons de marchandises. Grâce à cette STI, le bruit ferroviaire diminuera à terme de 6 à 9 dB.

Les actions possibles dans ce cadre sont d'ordre technique de la part des entreprises ferroviaires (notamment remplacer les freins en fonte par des freins composites, installer des amortisseurs spécifiques sur les axes de roues, utiliser des motrices de technologie plus silencieuse). Dans ce cadre, Infrabel porte une attention particulière au projet Europe Train qui s'occupe des tests opérationnels réalisés sur les infrastructures européennes pour l'application des blocs de freinage LL sur le matériel roulant. Ce projet vise à promouvoir l'homologation de ces blocs de freinage plus silencieux qui rentrent dans le cadre de la réduction du bruit du transport ferroviaire.

Infrabel mettra en œuvre des concertations avec les utilisateurs de son réseau pour les sensibiliser au respect de la STI Bruit et à la mise en place de solutions techniques sur leur matériel roulant. Ces concertations seront établies dans le cadre des relations clients gérées par la direction en charge de la vente des sillons.

Concernant une éventuelle réduction de la redevance, via des boni, pour récompenser les entreprises ferroviaires qui ont réalisé le retrofitting de leur matériel, Infrabel n'a pas actuellement de projet en la matière mais suit avec attention les différentes initiatives européennes en la matière. Infrabel examine par ailleurs la meilleure façon de récolter les données permettant de calculer la distance parcourue pour chaque wagon considéré comme silencieux.

KPI

Existence de concertations pour le respect de la STI Bruit par les entreprises ferroviaires

→ PATRIMOINE ET BIODIVERSITE : ENRICHIR NOTRE CAPITAL VERT**CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?**

Infrabel est gestionnaire et propriétaire d'un parc immobilier couvrant environ 10.000 ha de voies, talus, espaces verts et possède plus d'un millier bâtiments inventoriés, plus de 8.000 ouvrages d'art et 336 points d'arrêt non gardés (PANG). Tout au long de ses 3.500 km de lignes, ces infrastructures avoisinent parfois des zones urbaines ou péri-urbaines mais, surtout, des paysages de campagnes ou de forêts.

Principaux éléments visibles pour les parties prenantes d'Infrabel, les bermes de chemin de fer forment un réseau continu et relient des zones naturelles et boisées. Les animaux les utilisent pour se déplacer entre ces zones. Lorsque ces déplacements ne sont plus possibles, certaines populations risquent de se retrouver isolées, ce qui augmente leur risque d'extinction.

La gestion écologique des bermes de chemins de fer est non seulement importante pour la faune et la flore, mais elle offre également un paysage attrayant. Lorsque cela s'avère possible, Infrabel opte pour une gestion des bermes qui tient compte des valeurs écologiques et esthétiques des talus et met en place un entretien différencié dans le temps et dans l'espace, méthode éco-innovante au regard de la classique coupe blanche.

Aujourd'hui, le défi d'Infrabel est de garantir un réseau ferroviaire sûr et fiable tout en l'intégrant au mieux au paysage. Concrètement, Infrabel applique plusieurs mesures afin d'éviter de perturber excessivement les biotopes et, lorsque c'est possible, tente de favoriser la sauvegarde et le développement d'une faune et d'une flore aux abords de ses tracés.

Collaboration «fruitée» à Soumagne

A l'occasion de l'événement «Les 25 ans de la journée de l'arbre», organisé en novembre 2008, Infrabel a offert à l'organisation «Les Amis de la Terre» la jouissance de 8 hectares situés le long de la ligne TGV sur la commune de Soumagne afin d'y créer un verger conservatoire qui protégera certaines variétés locales de fruits. Ce projet s'inscrit également dans le réaménagement de la vallée du Fond Leroy, dont le paysage est modifié par le passage des trains à grande vitesse. Un projet citoyen, qui permet de valoriser et de réhabiliter un patrimoine naturel régional. Infrabel espère pouvoir annoncer de nombreux projets similaires dans les années qui viennent.



Infrabel fait dès lors face à plusieurs enjeux :

- Assurer l'entretien des talus et bordures de voies tout en préservant la richesse en biodiversité
- Maintenir une intégration paysagère des infrastructures composées majoritairement des voies et de leurs abords, des ouvrages d'art et des points d'arrêts non gardés, en ne faisant aucun compromis quant à la qualité de son service et à la sécurité
- Gérer le patrimoine immobilier en réalisant un arbitrage efficace entre la préservation, l'éco-rénovation, la réaffectation et l'élimination des éléments désaffectés via les filières appropriées. Cette thématique couvre tantôt la gestion de l'eau, l'énergie des bâtiments, la gestion des déchets de chantiers (*tous ces aspects étant couverts par ailleurs dans ce Plan*).

ACTIONS PRIORITAIRES

Poursuivre une politique différenciée d'entretien des voies et des zones vertes

Infrabel poursuivra ses efforts en matière d'usage raisonné des herbicides sur les voies en vue de réduire leur nocivité et leur usage⁷. Ces efforts sont complétés par un entretien mécanique et technique saisonnier préservant la biodiversité. Ce travail, entamé il y a plus de dix ans a déjà permis de diminuer de plus de 95 % l'impact environnemental des herbicides utilisés.

D'autres mesures liées à la formation et à un contrôle plus intensif du personnel d'Infrabel et de ses sous-traitants qui effectuent les travaux d'épandage et d'entretien sont prévues, y compris l'actualisation des circulaires et consignes relatives à cette matière.

Afin de disposer d'un constat objectif de la situation actuelle, une cartographie complète des zones à désherber sera également réalisée.

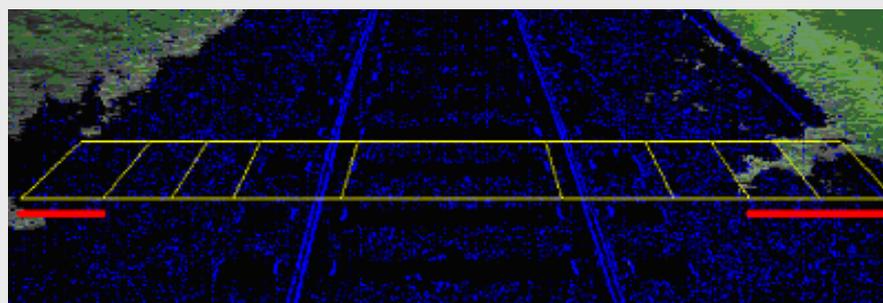
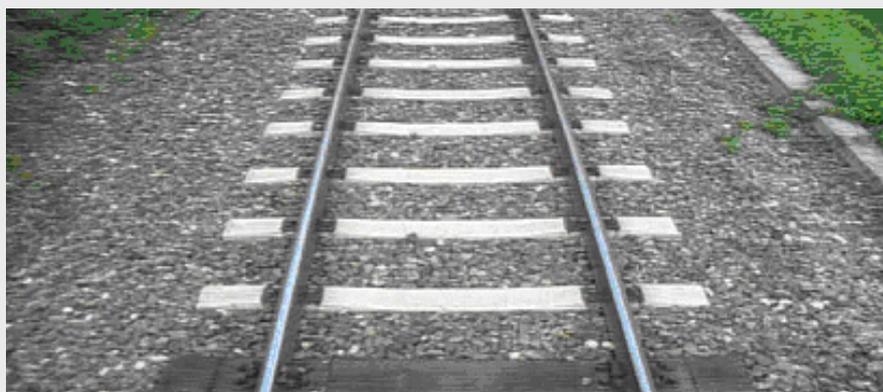
KPI

Nombre de formations du personnel et de sensibilisations des sous-traitants à l'usage raisonné des herbicides et à la gestion des talus dans le respect de l'environnement.

⁷ Il ne peut y avoir de végétation dans et entre les voies. 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. De plus, le freinage des trains ne répondrait plus aux conditions de sécurité prescrites. Le désherbage est donc une nécessité pour l'entretien et le bon état des voies. Pour procéder à ses activités de désherbage d'une manière respectueuse de l'environnement, Infrabel privilégie les méthodes les moins agressives et les produits les moins nocifs. La destruction chimique est limitée au strict minimum et s'accompagne d'un contrôle sévère du dosage.

Un désherbage à la pointe de la technologie

Afin de limiter au maximum les zones d'épandage de désherbant sur ses voies, Infrabel a mis en service un train unique spécialement dédié à cette tâche. Ce train de désherbage combine les technologies opto-électroniques avec un système informatique puissant. Concrètement, une caméra permet de détecter la présence de végétation et envoie ensuite ces informations à un ordinateur qui assure une gestion automatisée de l'épandage. Cette technologie permet de réduire de 30 % les quantités de produits utilisés, ainsi que de 30 % le taux d'envahissement des voies. 10.000 km de voies (ce qui couvre un passage sur l'ensemble du réseau et un second désherbage pour les voies principales) sont ainsi parcourus lors de deux campagnes annuelles. L'innovation à l'aide de l'environnement.



Développer la politique de partenariats avec des organisations de protection de l'environnement

Infrabel prévoit de favoriser et d'étendre sa politique de partenariats avec des organisations de protection de l'environnement pour renforcer sa politique de gestion de l'environnement et de ses espaces verts.

Parmi les concepts qui permettraient d'atteindre cet objectif, Infrabel envisage d'organiser un concours annuel consacré à la biodiversité, de lancer un appel à projets en interne ou encore de dresser une liste de terrains qui se prêtent au développement de projets environnementaux. Une attitude positive et proactive sera encouragée à travers la société.

KPI

Croissance du nombre de partenariats et évaluation qualitative.

Calendrier

D'ici fin 2010, une liste de terrains disponibles pour le développement de projets environnementaux doit être dressée.

Prévoir des aménagements en faveur de la préservation de la biodiversité et du patrimoine paysager

Infrabel s'engage, lors de la réalisation d'infrastructures ou de leur rénovation, à analyser la possibilité de faire des aménagements favorisant la préservation de la biodiversité et du patrimoine paysager (murs verts, etc.).

Ceci inclut notamment la sensibilisation des bureaux d'études, ingénieurs, architectes, et l'insertion de clauses « biodiversité » dans les cahiers des charges.

KPI

Nombre d'aménagements favorisant la biodiversité (favoriser la continuité du territoire, création d'habitats) ou préservant l'environnement (intégration paysagère).

→ SOLS : ASSAINIR ET PRÉVENIR LES RISQUES DE POLLUTION

CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?

Infrabel est un important propriétaire foncier en Belgique. Les activités menées depuis parfois plus de 150 ans sur et aux alentours des voies de chemins de fer n'ont pas toujours épargné l'environnement et en particulier les sols, réceptacle involontaire des pollutions.

Certains des sites dont Infrabel est propriétaire ou gestionnaire ont été contaminés, tantôt superficiellement, tantôt de manière plus importante, par des pollutions de natures diverses. L'histoire des chemins de fer et l'analyse a posteriori des impacts environnementaux de ses infrastructures amènent aujourd'hui à conclure que l'ère initiale de la traction diesel (à partir de 1950) et 120 ans de traction à vapeur ont laissé des traces dans le sol. Et les collaborateurs de l'ancienne Société des chemins de fer ou d'Infrabel ne sont pas seuls en cause : des terrains ont également été pollués par des tiers, tels que des ferrailleurs, des fournisseurs de carburant ou par des activités à risques sur des parcelles voisines.

Face à ces constats, Infrabel a pris le parti de gérer les sols sous sa tutelle dans une logique de prévention, afin d'éviter de futures pollutions. C'est ainsi qu'Infrabel adhère au principe BATNEEC (Best Available Technology Not Entailing Excessive Cost) pour évaluer, éviter, mesurer et corriger les risques de pollution.

Les pollutions historiques ne sont toutefois pas oubliées : Infrabel poursuit la recherche de solutions initiées il y a quelques années. Dès 1996 en effet, le Groupe SNCB a commencé à dresser la liste de ses terrains potentiellement pollués. Cet inventaire, véritable cadastre des parcelles concernées, permet aujourd'hui à Infrabel d'identifier les sites les plus problématiques de manière à planifier les assainissements, en collaboration avec la SNCB Holding.

Ce type d'opération occasionnant des coûts non négligeables, il importe de traiter en priorité les sites qui représentent un risque pour l'environnement, qui nécessitent un permis pour une construction ou une rénovation, ou les sites pour lesquels une opportunité foncière se présente, par exemple lors d'un réaménagement de l'infrastructure ou lors de la revente d'un bâtiment.

Parmi les principales installations à risque figurent les points d'approvisionnement en gasoil, les ateliers de créosotage (chargés de traiter les traverses en bois à l'aide de produits de protection contre les parasites et la putréfaction), les endroits de stockage des différents produits pétroliers, de même que des sites utilisés par des distributeurs de carburants.

ACTIONS PRIORITAIRES

Poursuivre la politique d'assainissement des sols contaminés

Sur 386 sites pollués recensés en mai 2009 pour tout le Groupe SNCB, une centaine sont sous la tutelle d'Infrabel. La société prévoit de poursuivre sa politique d'assainissement des sols pollués, conformément à la législation régionale en vigueur et comme le prévoient les accords conclus le 1^{er} janvier 2005 avec la SNCB Holding. Ces accords prévoient une coordination des efforts d'assainissement, même si, de facto, Infrabel assume une large part de ce passif du fait de son héritage tutélaire de zones souvent hautement polluées et peu valorisables en reconversion cadastrale.

Il n'est pas rare que le coût d'assainissement dépasse la valorisation probable des sites (location, vente de parcelle). Infrabel vise donc prioritairement la maîtrise des pollutions historiques afin d'éviter les contaminations souterraines de parcelles voisines ou de biotopes fragiles. Cet effort d'assainissement se poursuivra de manière progressive, en donnant la priorité aux zones les plus polluées et selon les disponibilités budgétaires.

Par ailleurs, l'inventaire existant devra être révisé et actualisé pour y intégrer les pollutions non historiques et indiquer les sites présentant un risque de contamination à court ou moyen terme. Ce travail devrait être finalisé pour mi-2011.

Infrabel a également pris l'engagement de vulgariser les obligations légales relatives à la législation sur les sols à l'attention des responsables de terrain, afin de notamment faciliter leurs activités relatives à l'obtention des permis d'environnement.

Le tableau ci-dessous liste 65 sites Infrabel pour lesquels des provisions comptables ont été effectuées dans la perspective d'un prochain assainissement. Il est important de noter que l'année prévue pour le début des travaux et la durée de ceux-ci ne sont qu'indicatives. Il subsiste en effet un nombre très important d'inconnues, liée à des facteurs internes à Infrabel mais aussi externes, inhérents à chaque site, et qui sont déterminantes relativement à ces paramètres.

Code	Localisation	Provision (euros)	Année	Durée (années)
5226	Merelbeke GBVS + buurtpercelen, deel op terrein Infrabel	4.050.000,00	2010	10
1973	Kortrijk, ex GBVS - Infrabel	3.296.551,00	2010	10
1965	Zeebrugge, naast ex-carcoker, voorheen Holding	1.200.000,00	2010	5
1972	Adinkerke, ex-GBVS	580.000,00	2010	2
8479	Bruxelles Ancienne Sous-station de Haren	56.250,00	2010	1
6007	Schoten E19 - Berm Elshout	30.000,00	2010	10
5251	Luttre, CLI, Infrabel	1.344.000,00	2011	3
2015	Montzen Infrabel gare - stand gasoil	701.562,50	2011	5
5236	Montzen, étangs, Infrabel auparavant Holding	500.000,00	2011	5
1970	Roeselare, CWI	311.875,00	2011	1
5242	Ottignies, gare, Infrabel	257.685,30	2011	2
1969	Sint-Niklaas, ex GBVS, deel infrabel	117.500,00	2011	2

1971	Ieper ex GBVS , deel Infrabel	117.500,00	2011	2
5873	Anderlecht Site du nouveau CLI	13.776,82	2011	1
1999	Schaarbeek, GBVS Infrabel	4.988.840,99	2012	10
8483	Schaerbeek : Site des citernes ATD (accident)	1.018.750,00	2012	5
1976	Geraardsbergen, ex GBVS	180.000,00	2012	1
1942	Mol oude GBVS oude, infrabel	167.085,93	2012	5
5925	Vorst, Klein Eiland Infrabel	14.400,00	2012	1
8435	Braine-le-Comte, Infrabel auparavant Holding	12.500,00	2012	1
5850	Dendermonde, ex GBVS - deel Infrabel	540.000,00	2013	2
5238	Bressoux, gare	110.375,00	2014	3
5228	Schaarbeek vorming, Infrabel	2.968.130,00	2015	10
1956	Antwerpen-Kiel deel infra	1.255.000,00	2015	5
5535	Charleroi-sud-quai, occupation LEKKI	1.125.000,00	2015	5
5241	Ronet, gare, Infrabel	981.250,00	2015	4
5253	Châtelet, gare, infrabel	780.000,00	2015	5
5244	Jemelle, gare, Infrabel	680.000,00	2015	3
5250	Bascoup, ACI	479.375,00	2015	5
2070	Antwerpen-Berchem, voormalige tankinstallatie + ex Remise (voordien Holding)	315.000,00	2015	2
5249	Mons, gare, Infrabel	288.786,11	2015	5
5233	Hasselt station, deel Infrabel	266.768,23	2015	2
5520	Ronet, gare, Infrabel auparavant Holding	168.750,00	2015	4
5230	Schaarbeek Josaphat, deel Infrabel	65.340,00	2016	3
5229	Schaarbeek, CWI infrabel	2.448.995,00	2020	5
5498	Heusden zolder, Infrabel, voorheen Holding	509.525,00	2020	1
5232	Balen Werkplaatsen, Infrabel	375.000,00	2020	1
5908	Brugge, ongeval ketelwagen 05.04.2004	308.500,00	2020	5
5529	Tournai, Gare, Infrabel auparavant Holding	256.275,00	2020	5
5235	Izegem station, Infrabel	195.000,00	2020	1
5252	Monceau Ancien AC, Infrabel	187.500,00	2020	2
1960	Gent Sint Pieters, DOP (Oude locatie) I, voorheen H	178.061,10	2020	5
5246	Virton, gare, Infrabel	177.125,00	2020	1
2068	Puurs, sluikestort Vijverstraat, voorheen Holding	150.000,00	2020	1
5231	Lommel Station, Infrabel	143.250,00	2020	1
5248	Lessines, gare, Infrabel	100.000,00	2020	1
5239	Angleur, Gare, Infrabel	98.750,00	2020	1
2020	Oostende ex GBVS - deel infrabel	75.000,00	2020	1
5240	Andenne gare, terrain Infrabel	69.075,00	2020	1
5472	Namur, gare Infrabel	66.281,25	2020	1
1943	Genk, lek ketelwagen zware stookolie	65.625,00	2020	1
5846	Leuven ex GBVS en Leuven-Noord deel I	60.500,00	2020	1
5957	Oostende blok 60, verontreiniging min olie	50.000,00	2020	1
1941	Lier LCI	50.000,00	2020	1
5924	Leuven, ex Dijlestort voorheen Holding	50.000,00	2020	1
1957	Aalst, ex-GBVS - deel Infrabel	50.000,00	2020	1
5672	Oostende, OP - deel Infrabel	44.062,50	2020	1
5525	Arlon, gare, Infrabel auparavant Holding	43.750,00	2020	2
5245	Arlon, gare, Infrabel	26.250,00	2020	1

5926	Couvin, Pollution détectée lors de la pose de câbles	18.000,00	2020	1
5243	Marloie, gare, Infrabel	7.500,00	2020	1
5237	Visé, gare, Infrabel	6.937,50	2020	1
2087	Antwerpen-Luchtbal	6.250,00	2020	1
5234	Aarschot Station, Infrabel	6.250,00	2020	1
8624	Bressoux, (ex wagons-lits)	3.100,00	2020	1

KPI

- Taux d'exécution des travaux envisagés

Démanteler les équipements polluants abandonnés ou non conformes

En étroite collaboration avec la SNCB Holding, Infrabel prévoit d'identifier et de démanteler en priorité les équipements les plus polluants (citernes, hydrocarbures, stockage, créosote) abandonnés sur son territoire ou non conformes.

Infrabel organisera le démantèlement ou la remise en conformité des installations présentant une menace pour l'environnement, parmi lesquelles les citernes à mazout auditées et identifiées comme étant à risques.

Par ailleurs, afin de prévenir de nouvelles pollutions, des bacs de rétention seront construits sous les transformateurs à huile, en priorité les transformateurs de plus de 100 kVA.

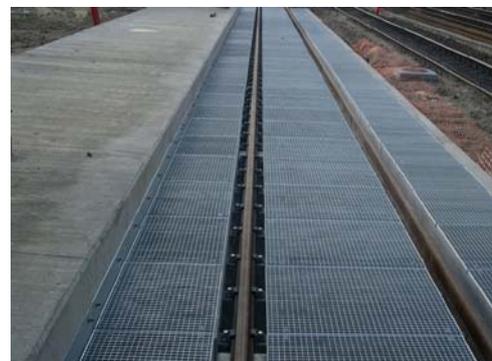
KPI

Nombre d'équipements incriminés démantelés – remis en conformité.

Installer six postes de ravitaillement diesel

Infrabel prévoit d'installer sur le réseau six postes de ravitaillement diesel. Cette opération, prévue pour s'étaler sur la période 2010-2012, devrait satisfaire à un double objectif :

- Répondre aux réalités de la libéralisation du réseau
- Eviter l'apparition anarchique et risquée pour l'environnement de stations de ravitaillement non homologuées.



Exemple de station de ravitaillement

Trois des emplacements de ces postes de ravitaillement sont déjà déterminés. Il s'agit du Port d'Anvers, de Luttre et de Genk. La décision concernant les trois autres emplacements sera arrêtée au cours de l'année 2010. Différents critères déterminent ce choix :

- La clé de répartition 60/40 entre la Flandre et la Wallonie ;
- La localisation spécifique du trafic des locomotives diesel. Une fois cette analyse réalisée, on identifie les emplacements possibles sur base des infrastructures techniques locales ;
- Enfin, une consultation des demandes des entreprises ferroviaires relativement à ces emplacements.

KPI

Installation effective des 6 postes de ravitaillement adéquats et en conformité avec les obligations environnementales et sécuritaires.

→ EAU : PROTÉGER L'OR BLEU

CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?

L'eau est l'or bleu du 21^{ème} siècle. Même si la Belgique est extrêmement favorisée par la pluviosité et les ressources souterraines en eau dont elle dispose, la protection de cette ressource n'en reste pas moins un enjeu majeur. Ceci explique l'existence d'une législation stricte et une tendance nette à l'augmentation du prix de l'eau, afin d'intégrer les coûts d'assainissement de l'eau de distribution.

Infrabel n'est pas indifférente à cet état de fait. En tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ses besoins en eau se matérialisent comme suit :

- Une utilisation domestique dans les bureaux
- Une utilisation industrielle dans les ateliers et les CLI, pour le nettoyage des hangars et des machines
- Une utilisation industrielle sur les chantiers
- Une utilisation semi-industrielle pour nettoyer les quais et les points d'arrêts (notamment pour enlever les tags).

Dans une large mesure, ces activités ne nécessitent pas l'utilisation d'eau potable. Toutefois, c'est l'eau de distribution qui est utilisée dans la majorité des applications.

Aucune donnée précise n'existe aujourd'hui sur la consommation d'eau de distribution. La multiplicité des fournisseurs d'eau et le recours, encore très important, à une facturation papier, rendent problématique la centralisation des données en la matière. Il importe de pouvoir disposer de statistiques fiables pour mesurer les effets des mesures mises en œuvre. Le recours à l'eau de pluie est encore très anecdotique, alors que si les toitures étaient mieux utilisées pour récolter l'eau de pluie, cela pourrait générer une économie annuelle substantielle. Un potentiel non négligeable qu'il convient donc de développer. Dans une très large mesure, les actions en matière d'eau sont également liées au plan de regroupement des bâtiments (Action 5 du Plan) mis en place actuellement au sein d'Infrabel. Il serait en effet contre-productif d'engager des investissements importants dans des immeubles amenés à disparaître. Infrabel va privilégier la mise en place d'une gestion durable de l'eau dans les nouvelles constructions.

Par ailleurs, certaines activités d'Infrabel impliquent l'utilisation de substances dangereuses qui, si elles étaient déversées sur le sol, pourraient polluer des milieux aquatiques comme des cours d'eau, des zones de captage ou des nappes phréatiques. Il convient donc de remplacer, conformément à la législation, les citernes à mazout à simple coque, les réservoirs d'hydrocarbures ou de solvants sans bacs de rétention, et d'éviter au maximum que des surfaces polluées ne soient laissées à l'air libre : le liquide résiduel provenant de la percolation de l'eau à travers des surfaces ou des matériaux, appelé aussi lixiviat, peut être nocif pour l'environnement aquatique.

La gestion des eaux de surface (construction, nettoyage et entretiens des rigoles le long des voies de chemin de fer) vise essentiellement à permettre un bon drainage du lit de la voie. Le risque de pollution généré par ces activités normales de gestion de l'infrastructure ferroviaire est négligeable.

Concernant le déversement des eaux usées, Infrabel respecte le prescrit des permis d'environnement dans les installations concernées et les réglementations régionales génériques en la matière dans les autres cas.

Pour optimiser la gestion et la protection des ressources en eau, une approche en trois volets est nécessaire, comme c'est également le cas pour la gestion des déchets :

- Diminuer la consommation d'eau de distribution, et donc avant tout en connaître la consommation
- Augmenter le recours à l'eau de pluie
- Moins charger l'eau utilisée en polluants dangereux pour l'environnement.

ACTIONS PRIORITAIRES

Mesurer et suivre la consommation d'eau dans les ateliers et les CLI

Pour se fixer des objectifs de diminution de consommation, il faut connaître les consommations actuelles ainsi que leur provenance.

Infrabel s'engage à équiper, dès 2010, tous les nouveaux ateliers et CLI de compteurs individuels, par bâtiment. Cette mesure permettra ensuite d'identifier les postes les plus voraces en eau (kärcher, bétonneuses, etc.) et de s'assurer de l'absence de fuites.

La possibilité de réutiliser en cycle fermé ou de réemployer les eaux usées avant un rejet aux égouts, fera également l'objet d'une analyse.

Afin de tracer annuellement l'évolution des consommations, les factures d'assainissement des eaux envoyées par les intercommunales des eaux seront également analysées.

KPI

Evolution de la consommation d'eau par atelier ou CLI

Investir dans la récupération de l'eau de pluie

Infrabel poursuivra sa politique de récupération d'eau de pluie en systématisant l'installation de dispositifs de collecte dans son parc immobilier et ses infrastructures (tous les nouveaux CLI seront notamment équipés d'une citerne d'eau de pluie). Pour cibler les endroits prioritaires, Infrabel analysera la faisabilité technique et économique pour ses différents bâtiments, en ciblant prioritairement les nouveaux bâtiments, les renouvellements de toitures et les bâtiments abritant des activités gourmandes en eau.

Deux solutions pour une eau durable

Dans l'atelier de Roulers, différents systèmes ont été mis en place pour économiser au maximum la consommation en eau et réutiliser les eaux usées. Un système de récupération d'eau de pluie permet ainsi d'économiser plus de 30 m³ d'eau par mois. Cette eau est utilisée dans le processus de mélange de béton qui sert à fabriquer des traverses. L'atelier compte encore une autre solution durable qui consiste à récupérer l'eau de nettoyage des installations de fabrication du béton, de l'épurer et de la réutiliser.



Installation d'un système d'épuration de l'eau de nettoyage à Roulers

Parmi les points étudiés figureront :

- Les paramètres à prendre en compte : la quantité d'eau récupérable, la taille des citernes à prévoir, la possibilité de convertir des citernes à mazout désaffectées en réservoirs d'eau
- Le rapport coût-bénéfice des raccordements aux bâtiments, de l'installation de doubles conduites, des taxes de rejet d'eau de pluie dans les réseaux de distribution (en Flandre)
- Parmi les atouts et formules de collecte envisageables, Infrabel prévoit notamment d'utiliser les toits de ses bâtiments, certaines infrastructures (comme les cabines de signalisation), les pentes de ses ouvrages d'art, les cabines de chantiers, les endroits où des réservoirs d'eau sont nécessaires ou indiqués pour les pompiers ou pour les équipes de nettoyage.

KPI

Nombre de sites/points de récupération d'eau de pluie

Protéger les nappes phréatiques et les plans d'eau naturels

Pour mi-2011, Infrabel mettra à jour l'inventaire des sites ferroviaires situés dans les périmètres légaux de protection des zones de captage des eaux. Cet inventaire inclura et hiérarchisera les endroits où se trouvent des citernes à mazout et des pompes de ravitaillement diesel, mais aussi toutes les installations susceptibles d'occasionner des déversements dangereux dans les sols (hydrocarbures, produits chimiques, etc.). Il prévoira également un plan d'actions circonstancié, incluant une liste des contacts utiles en cas de déversement. En outre, Infrabel prévoit l'installation de panneaux d'identification double face qui matérialiseront le fait qu'une voie traverse une zone de prévention.

KPI

Existence d'un inventaire complet sur le réseau d'Infrabel mi-2011

→ DÉCHETS ET MATIERES DANGEREUSES : QUANTIFIER, RÉDUIRE ET TRIER**CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?**

Une politique cohérente de gestion des déchets doit avant tout tenir compte de la diversité des responsabilités et des métiers d'Infrabel.

L'entreprise fait face à plusieurs types de déchets, produits par Infrabel ou non, que l'on peut rattacher à quatre types d'activités:

- **Les déchets des ateliers et CLI**

Le développement et la maintenance du réseau ferroviaire nécessitent un apport important de matériaux en tous genres. Acier, bois, ballast et câblages sont manufacturés et transformés à l'aide d'équipements lourds et de produits parfois dangereux (créosote pour le bois, hydrocarbures, batteries, solvants, etc.). Les endroits où ces équipements sont fabriqués ou réparés génèrent inévitablement des déchets de type industriel, parfois dangereux, et représentent une menace potentielle pour l'environnement. La manipulation, l'entreposage et le tri corrects de ces déchets sont dès lors cruciaux. Une législation stricte régit le traitement de ces déchets. Le traitement et l'évacuation de ces déchets représentent un coût considérable pour Infrabel.

- **Les déchets de chantiers**

Les matériaux cités ci-dessus sont utilisés sur les chantiers de construction, de maintenance ou de remplacement des voies et des ouvrages d'art qui ont lieu à travers tout le pays. Infrabel rénove par exemple environ 150 km de voies par an. Trop souvent encore, des gravats et des matériaux de chantier sont abandonnés le long des voies après la fin des travaux effectués. Ces abandons génèrent de la pollution et une nuisance visuelle qui pénalisent l'attractivité du rail et la réputation d'Infrabel.

- **Les déchets de bureaux**

Ceux-ci sont essentiellement composés de papier, de déchets «tout venant», de matériel informatique, de cartouches d'encre et parfois de PMC dans les points où le tri sélectif est organisé («ecopoints»). A ces déchets s'ajoutent ceux des cantines et restaurants. Aujourd'hui, ces déchets ne sont généralement pas comptabilisés, triés, ni traités via une filière ad hoc. Plusieurs milliers de collaborateurs d'Infrabel travaillant dans les bureaux, ces déchets constituent une masse non négligeable.

- **Les déchets laissés par les voyageurs ou des tiers dans les gares, sur les quais et le long des voies**

Les centaines de milliers de voyageurs qui prennent le train chaque jour utilisent les poubelles qui sont mises à leur disposition. Ces déchets, essentiellement

domestiques, ne sont que rarement triés, et doivent encore être traités. Des initiatives pilotes sont actuellement développées dans plusieurs gares importantes équipées de poubelles de tri.

D'autre part, certains comportements inciviques, tels que le déversement sauvage d'immondices, génèrent également une quantité de déchets le long des voies. Pas moins de 300 m³ de dépôts clandestins sont ainsi évacués chaque année le long des talus.

ACTIONS PRIORITAIRES

Face à ces constats, les réponses qui s'imposent sont les suivantes : quantifier, réduire, trier.

- **Quantifier** les flux et les volumes de déchets en distinguant les différents types de déchets afin de disposer d'une analyse fine de ce qui est lié aux activités d'Infrabel,
- **Réduire**, à la source, la quantité et la dangerosité des déchets (par des comportements prudents, parcimonieux et des achats responsables),
- **Trier** mieux pour prolonger la durée de vie des matériaux et optimiser le réemploi et le recyclage dans des filières appropriées.

Dans ce contexte, Infrabel s'engage à mettre en œuvre les actions suivantes :

Valoriser les déchets des CLI et des ateliers

Les déchets produits au sein des CLI et des ateliers seront quantifiés, diminués et revalorisés à partir de 2010.

Suite à la comptabilisation des flux de déchets, des parcs à conteneurs seront installés sur les différents sites où l'importance des différents flux de déchets le justifie. Ceci permettra un tri et un traitement appropriés des déchets (les déchets générés diffèrent en effet fortement selon le type travail réalisé dans un atelier). Infrabel pourra ensuite organiser des ventes aux enchères groupées pour les fractions lucratives telles que la ferraille, le cuivre, l'aluminium, les huiles usagées, les batteries au plomb, etc. Ces mesures permettront d'augmenter l'efficacité de ces parcs à conteneurs tout en limitant les coûts de leur gestion. Lors du tri des déchets, des analyses seront également effectuées afin d'identifier les possibilités de réemploi des matériaux par Infrabel, permettant ainsi de prolonger la durée de vie des matériaux.

KPI

Volume annuel de réutilisation, de recyclage et de reconversion des déchets des CLI et ateliers

Revaloriser les déchets de chantiers exécutés par Infrabel

Selon les cas, des déchets de construction et de démolition (ciment, ferraille, bois, gravats, sous-ballast, etc.), et des matériaux usagés (traverses, câbles, cuves désaffectées, etc.) sont à mettre au rebut et doivent être entreposés dans des lieux adaptés pour éviter toute pollution des sols et permettre un réemploi ou un écoulement dans les filières ad hoc.

Infrabel sensibilisera davantage ses collaborateurs responsables de la gestion des déchets en question. Une circulaire sera rédigée en 2010 sur l'enlèvement et la réutilisation des déchets de chantiers. Celle-ci renforcera également le principe du rapatriement des déchets et des matières usagées par les sous-traitants.

Afin d'assurer une bonne revalorisation des déchets de chantiers, Infrabel organisera et supervisera des filières de reprise et, lorsque cela peut être envisagé, de revente. Ces filières seront organisées au sein des CLI et des ateliers, sites où des déchets semblables sont également présents. Dans la mesure du possible, notamment en fonction de la distance entre les chantiers et le CLI ou l'atelier le plus proche, les déchets de chantiers seront centralisés à ces endroits pour être repris, traités et, le cas échéant, revendus.

Dans cette même optique, le recours aux certificats de réemploi pour l'acier, le ballast, les terres sera systématisé dans le cadre des mesures prévues par les réglementations régionales pertinentes.

Enfin, Infrabel poursuit ses démarches en vue de mettre sur pied un projet innovant permettant la valorisation des anciennes traverses de bois via une cogénération. Comme il est mentionné dans la partie de ce plan relative à l'énergie renouvelable, Infrabel a la volonté d'encourager les projets en la matière en intégrant cependant les contraintes de sécurité et des objectifs de rentabilité.

KPI

Volume annuel de déchets de chantiers exécutés par Infrabel valorisés (incluant recyclés, revendus, réutilisés en interne)

Diminuer les déchets des bureaux

Même si les déchets produits par le personnel administratif d'Infrabel sont forcément moins dangereux et moins importants en termes de tonnage, il est néanmoins primordial d'également veiller à les réduire et à les valoriser. Non seulement parce que chaque amélioration permet de diminuer l'impact environnemental, mais aussi parce qu'il est indispensable de sensibiliser et de motiver l'ensemble des collaborateurs face à cet enjeu collectif.

Infrabel, en collaboration avec la SNCB-Holding, généralisera le concept d'«ecopoints», permettant de trier les déchets ménagers, à chaque étage des bureaux, et favorisera la mise en place d'un lieu de tri sélectif permettant de trier les déchets PMC, les cartouches d'encre, le papier, les tubes TL et les petits équipements électroniques (téléphones, cafetières, etc.).



Afin de motiver et de sensibiliser continuellement les collaborateurs, chaque service quantifiera et communiquera les actions menées et les résultats obtenus en matière de réduction continue des déchets. Dans chaque service, on identifiera également un responsable, volontaire, qui sera le point de contact pour toute action mise en œuvre pour limiter les flux de déchets.

A défaut d'une reprise du matériel informatique et/ou électronique et du mobilier, Infrabel s'assurera que des filières de valorisation appropriées existent pour diminuer la quantité de déchets finaux de ce type.

KPI

Nombre d' «ecopoints» dans les bureaux, volume annuel de déchets triés

Poursuivre le développement du système de tri sélectif des déchets dans les gares

Des poubelles de tri ont déjà été installées dans les quatre gares suivantes : Bruxelles-Midi, Charleroi-Sud, Oostende et Ottignies. Ces poubelles de tri sont munies de quatre ouvertures séparées et présentant une couleur différente en fonction du type de déchet: vert pour les déchets de verre, bleu pour les emballages (canettes, bouteilles en plastique), jaune pour le papier et le carton et enfin blanc pour les déchets restants (produits alimentaires). Des pictogrammes aident les utilisateurs.

L'évaluation de cette expérience pilote a révélé des résultats mitigés. Si le pourcentage de tri important atteint à Ostende a permis de traiter les déchets au travers des différentes filières, les résultats sont pour l'instant moins probants sur les autres sites.

En vue de l'extension du tri sélectif à d'autres gares, il a été décidé de commander, conjointement avec la SNCB holding, un nouveau type de poubelles de tri qui devait répondre également à des critères sécuritaires (en cas d'alerte terroriste). Une fois résolue la question du brevet relatif à ce nouveau type de poubelles, celles-ci seront installées par la SNCB Holding dans les onze gare les plus importantes du pays (à savoir, outre les quatre gares déjà mentionnées : Anvers-central, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Charleroi, Gand Saint-Pierre, Louvain, Liège-Guillemins et Namur) en cours d'année 2010.

KPI

Nombre de gares équipées de poubelles de tri

→ ACHAT, VENTE ET SOUS-TRAITANCE : « GREENING THE SUPPLY CHAIN »**CONTEXTE GÉNÉRAL : QUEL EST L'ENJEU ?**

Infrabel passe quotidiennement des commandes et des marchés pour des sommes considérables. Annuellement, le montant groupé des achats et des investissements avoisine 1 milliard €. Les plus gros postes concernent l'achat d'électricité (essentiellement comme énergie de traction), de matériel d'infrastructure et de prestations de rénovation, d'entretien des voies et d'extension du réseau.

Cette relation intense avec des fournisseurs de services et de marchandises est un des vecteurs importants de la politique environnementale d'Infrabel. La politique d'achat et les cahiers des charges d'Infrabel offrent des possibilités infinies de sensibilisation et d'amélioration continue de la performance environnementale de l'entreprise à travers des centaines de fournisseurs et prestataires externes. Ceux-ci peuvent devenir des alliés et des ambassadeurs pour Infrabel.

La décision d'intégrer la composante environnementale tout au long de la chaîne d'approvisionnement, y compris en amont et en aval, peut prendre différentes formes selon le département concerné :

- **Infrastructure :**

Choix des matériaux achetés pour les voies (c'est dans cette optique par exemple qu' a été réalisée une analyse de cycle de vie comparative entre les traverses en bois et celles en béton), choix d'entrepreneurs plus soucieux de la gestion des déchets de chantiers, choix de techniques de construction et d'entretien plus respectueuses de l'environnement, sélection de fournisseurs certifiés ISO 14001 ou EMAS, généralisation du « Life Cycle Costing » (une méthode qui intègre les coûts d'un produit sur toute sa durée de vie), intégration de principes architecturaux et de techniques de construction moins voraces en énergie, permettant la récupération d'eau de pluie ou permettant un approvisionnement en eau de pluie ou d'énergie renouvelable, etc.

- **Réseau et accès au réseau :**

Introduction des paramètres d'éco-conduite dans le calcul des horaires du service ferroviaire, aménagement d'horaires jour-nuit pour faciliter le transport de marchandises plus lourdes et ainsi économiser de l'énergie de traction, etc.

Sensibiliser les équipes en charge des relations clients aux problématiques environnementales et susciter une démarche environnementale au sein des entreprises ferroviaires.

▪ **Services généraux :**

Appréciation du pouvoir de négociation dans les achats d'énergie verte et de l'avantage compétitif de pouvoir vendre cette énergie propre à des clients sensibilisés, instauration de lignes directrices pour les achats de bureaux, intégration de critères de pondération pour les offres plus « vertes » (voitures, informatique, fournitures, électro), choix de banquiers aptes à suivre une politique environnementale ambitieuse, etc.

ACTIONS PRIORITAIRES

Modifier les critères de sélection de fournisseurs et matériaux

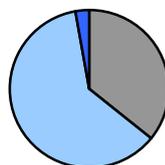
Aujourd'hui, Infrabel a déjà entamé une série de démarches en ce sens :

- Certains cahiers des charges mentionnent dans leurs conditions techniques l'interdiction de recourir à certaines matières (amiante, PCB, PCT), ou substances (par exemple : substances qui appauvrissent la couche d'ozone, telles que listées dans l'annexe du Règlement européen n° 1005/2009);
- Les véhicules achetés par Infrabel doivent répondre au minimum à la norme Euro4 ;

Des véhicules plus verts

Depuis plusieurs années, Infrabel remplace ses plus anciens véhicules par des véhicules qui répondent au minimum à la norme Euro 4. Ces normes d'émission «Euro» s'appliquent aux nouveaux véhicules et permettent de limiter les rejets polluants tels que le CO, le NOX ou les hydrocarbures.

65 % du parc automobile actuel d'Infrabel répond au moins aux normes Euro 4. 35 camions répondent déjà aux normes d'Euro 5, alors que cette norme n'est entrée en vigueur qu'en octobre 2009. Infrabel s'engage à poursuivre cette politique d'achat de nouveaux véhicules



■ Euro 3 ou moins ■ Euro 4 ■ Euro 5

Normes environnementales du parc automobile d'Infrabel – août 2009

- Certification PEFC pour 100% des fournitures de traverses de bois ;
- Les critères d'attribution de certains marchés comprennent deux dimensions environnementales : les caractéristiques environnementales (émissions de gaz à effet de serre et de polluants, norme Euro) et le « Life Cycle Costing », avec des montants actualisés. Infrabel souhaite aller plus loin en généralisant ces pratiques « d'éco-procurement » au sein de tous les départements et pour tous les types d'achats et d'attributions de marchés. Cet engagement nécessitera de nombreux efforts de la part de l'entreprise et des ses équipes :

- **Un travail d'équipe interne multidisciplinaire :**

Le concours de juristes et de techniciens sera nécessaire pour amender progressivement les politiques d'achats actuelles et rédiger des spécifications de performance environnementale, tout en respectant la législation sur les marchés publics. L'intégration de dispositions plus favorables à la protection de l'environnement dans le processus d'achat constitue un défi permanent pour Infrabel.

- **Formation et expertise techniques :**

Il est indispensable de former les personnes concernées au sein d'Infrabel afin de leur apporter un bagage technique et environnemental suffisant pour qu'ils puissent discerner le faisable de l'illusoire en matière d'environnement, et ainsi évaluer objectivement les appels d'offres des fournisseurs.

- **Enveloppe budgétaire :**

La direction d'Infrabel envoie un signal fort à ses responsables d'achats dans ses différents départements et directions, en autorisant l'utilisation d'une marge de manœuvre, représentant 1 % du montant total des achats annuels, dans le cadre du choix de produits et matériaux plus respectueux de l'environnement, alternatives parfois plus onéreuses que les options de base.

KPI

Nombre annuel de marchés types contenant des clauses environnementales

Sensibiliser les partenaires commerciaux d'Infrabel aux impacts environnementaux de l'énergie et des opérations ferroviaires

Dans le cadre d'une veille réglementaire européenne, Infrabel a déjà entamé une projection sur les coûts des impacts environnementaux dans ses activités d'achat d'énergie (essentiellement de traction). Infrabel tient à analyser plus en profondeur l'impact de ces coûts externes, aussi bien dans le cadre de l'énergie que des opérations ferroviaires de ses clients.

▪ **Volet « achat d'électricité »**

Infrabel souhaite augmenter la part d'énergie renouvelable dans l'énergie achetée et consommée. Elle pourrait identifier cette quote-part et ensuite la proposer comme une option aux clients désireux de rouler « plus vert » en Belgique. Ceci pourrait être intégré dans le travail actuel de monitoring des évolutions des prix de l'énergie pour se couvrir et adapter la stratégie d'achat, tâche qui se réalise actuellement avec l'aide d'un comité des Sages (qui compte des représentants du secteur énergétique et du monde académique).

▪ **Volet «relations avec les entreprises ferroviaires»**

Susciter chez les clients d'Infrabel un réflexe environnemental positif en les sensibilisant aux impacts environnementaux de leurs activités : la consommation d'énergie, les émissions gazeuses, le bruit et les risques environnementaux. Cette sensibilisation passera par la formation des équipes en charge des relations clients aux problématiques environnementales.

KPI

- Existence d'un modèle économique incluant des projections de coûts pour l'achat d'énergie (incluant part verte et autoproduction).
- Mise en place d'une politique de sensibilisation des clients (entreprises ferroviaires)

Former les acheteurs et les équipes de vente à une politique d'achat environnementale

Dans le respect des contraintes imposées par de la législation sur les marchés publics et dans la foulée des directives modifiant les politiques d'achat, Infrabel formera ses acheteurs et ses équipes de vente aux règles de sélection de fournisseur et/ou d'attribution de marchés et aux atouts d'une politique d'achat environnementale pour la société. Un cahier des charges précis devra être établi pour ces formations. Elles devraient notamment aborder la question du cycle de vie des produits et matériaux, les impacts environnementaux et de leur importance pour Infrabel, ainsi que les nouveaux types de négociation et de comportement d'achat. Ces formations permettraient aussi de sensibiliser les acheteurs à l'importance du contenu carbone des matériaux et équipements qu'ils envisagent d'acheter et les vendeurs à l'impact environnemental des opérations ferroviaires des clients.

KPI

Nombre d'acheteurs et de vendeurs, de chaque direction, formés annuellement en vue de mettre en oeuvre une politique d'achat environnementale

→ SENSIBILISATION ET CERTIFICATION : FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT L'AFFAIRE DE TOUS

CONTEXTE GENERAL : QUEL EST L'ENJEU ?

Infrabel est consciente que l'environnement est une dimension à part entière à intégrer dans ses activités au quotidien. Le déclarer est une première étape. Il est ensuite nécessaire de sensibiliser les 12.724 collaborateurs à l'importance de cet enjeu afin d'offrir des solutions ferroviaires qui seront le fruit de choix technologiques mûrement réfléchis et de comportements individuels au sein d'Infrabel. Cette démarche doit également se faire en étroite concertation avec les partenaires externes d'Infrabel, ses clients, ses fournisseurs, sous-traitants et chacune de ses parties prenantes.

Certes, la vision émane de la direction, mais le souci de l'environnement doit surtout se traduire dans chaque geste quotidien et pour tous les métiers d'Infrabel : gestionnaire d'infrastructure, gestionnaire de réseau et fournisseur d'accès au réseau ferroviaire belge.

Infrabel doit aujourd'hui faire de son discours une réalité et fédérer les multiples initiatives internes afin qu'elles contribuent de manière cohérente à une politique environnementale adaptée aux enjeux et aux activités. Il s'agit avant tout de mieux identifier les impacts liés à ces activités clés afin d'apporter les réponses adéquates, de constituer une structure interne compétente, capable de relever ce défi, d'identifier, de mesurer et de contrôler les améliorations pour faire progresser l'organisation et ses collaborateurs.

Le respect de l'environnement est une opportunité majeure pour une organisation. Porteur de valeurs universelles, il permet de motiver l'ensemble des parties prenantes à la poursuite d'un objectif incontestable et indissociablement lié au métier et à la vision d'Infrabel : participer au développement d'une mobilité durable.

Pratiquement, Infrabel structurera sa démarche de concrétisation de sa politique environnementale par :

- la sensibilisation et la formation de l'ensemble de son personnel aux enjeux et impacts environnementaux de ses activités
- la mise en place d'une démarche systématique de gestion environnementale dans le cadre d'un système d'amélioration continue (type ISO 14001 puis EMAS) auditable et certifiable par une tierce partie
- le recours à de multiples moyens de communication pour diffuser son engagement et partager ses meilleures pratiques environnementales, tant en interne, avec l'ensemble de ses collaborateurs, qu'en externe, avec l'ensemble de ses parties prenantes
- la création d'une équipe dédiée, offrant les compétences et le support nécessaires à l'amélioration de la protection de l'environnement au travers de ses métiers.

ACTIONS PRIORITAIRES

Augmenter la connaissance pour gagner l'adhésion

Dès 2010, Infrabel prévoit d'entamer une vaste campagne de sensibilisation de l'ensemble de son personnel aux enjeux environnementaux et en particulier aux impacts et leviers liés à ses principaux métiers. Les messages seront adaptés aux publics cibles suivant les objectifs fixés.

La sensibilisation se fera via les canaux de communication internes d'Infrabel et un site intranet dédié. Ce site reprendra notamment la politique, le plan de mise en œuvre, les responsables, les informations pratiques, les bonnes nouvelles ou encore les indicateurs de progrès.

Infrabel prévoit également de former de façon approfondie une partie de ses collaborateurs afin qu'ils puissent répondre à certains défis plus ciblés (achats verts, dépollution des sols, traitement des déchets, biodiversité, etc.). Cette phase de sensibilisation sera terminée fin 2011 et se poursuivra par la mise en place d'un programme d'accueil pour les nouveaux entrants.

Afin de rendre cet engagement pour la planète plus visible, Infrabel envisage de lancer quelques projets pilotes visant à stimuler la participation des collaborateurs à cette politique et mettant en avant les initiatives les plus intéressantes. A titre d'exemple, Infrabel pourrait créer un prix Infrabel de l'Environnement, ouvrir un département zéro déchet, etc.

KPI

- Nombre de personnes sensibilisées / nombre total de personnes
- Nombre d'heures de formation dédiées à l'environnement
- Nombre de projets pilotes réalisés et évalués
- Existence d'un site intraweb dédié

Obtenir une certification ISO 14001 pour les ateliers et CLI d'Infrabel

Infrabel prévoit de mettre en place un système de gestion environnementale (SGE) dans ses 5 ateliers et 22 CLI. Il s'agira d'une mutation très importante au sein d'Infrabel qui doit contribuer à la bonne gestion de l'entreprise. La mise en place de ces SGE fera suite aux certifications ISO 9001 et OHSAS 18001 en cours pour venir les compléter, site après site, d'ici 2012 pour les ateliers et d'ici 2013 pour les CLI existants. Le système de gestion environnementale sélectionné est le standard international ISO 14001. Cette mise en place nécessite :

1. L'organisation d'un support central qui puisse diffuser une information homogène
2. La nomination d'un coordinateur dédié par site

3. La formation du personnel concerné, la vulgarisation du travail d'identification des aspects environnementaux significatifs et d'élaboration de plans d'actions
4. Les échanges systématiques de bonnes pratiques et des documents de base (comme certaines procédures ou la revue législative et réglementaire).

KPI

Certification des ateliers et CLI selon le standard retenu

ISO 14001 depuis 2006 !

En 2006, l'atelier de Bascoup a obtenu la certification ISO 14001 (renouvelée en 2009), véritable consécration pour les équipes qui ont mené ce projet à bien, mais aussi preuve de l'engagement d'Infrabel en matière environnementale. Cette première expérience bénéficiera à Infrabel pour entreprendre les procédures et prendre les mesures nécessaires à l'obtention de cette certification pour ses différents sites et ateliers dans un avenir proche.



Eric Baudoux, Responsable environnement de l'atelier Bascoup

Poursuivre le dialogue externe

Infrabel s'engage à communiquer les résultats de sa politique environnementale par le biais de plusieurs supports et à entretenir le dialogue avec ses parties prenantes. Cette approche vise à renforcer la visibilité des progrès réalisés.

A cet effet, plusieurs canaux sont envisagés par Infrabel :

- Un flux continu d'informations : il s'agit de relayer, via les outils de communication existants (page internet, newsletter, etc.), les progrès accomplis en matière de respect de l'environnement, les progrès relatifs aux comportements internes, les innovations technologiques ou les partenariats créatifs, les grands axes stratégiques de la politique environnementale d'Infrabel, etc.
- Un chapitre du rapport annuel d'Infrabel consacré à l'environnement et/ou au développement durable
- Des rencontres régulières avec les parties prenantes d'Infrabel afin de maintenir un dialogue permanent. Ces échanges permettront de proposer et de récolter des solutions innovantes afin d'améliorer continuellement la démarche environnementale.

KPI

Existence d'une communication externe dédiée à la politique et aux engagements environnementaux d'Infrabel

Mettre sur pied une équipe en charge de l'environnement chez Infrabel

Afin d'exécuter son plan de politique environnementale, Infrabel mettra sur pied dès 2010 une équipe spécifiquement dédiée à la gestion de l'environnement. Cette équipe de quelques personnes sera soutenue de près par la Direction d'Infrabel et aura des experts-relais dans les divisions et les sociétés du Groupe.

Elle sera chargée de la sensibilisation, de l'instruction des dossiers en support aux autres départements et de la coordination de la politique environnementale au sein d'Infrabel et avec les autres sociétés du Groupe⁸. Elle sera dotée d'une autorité suffisante pour faire exécuter le plan de politique environnementale arrêté par la Direction d'Infrabel et disposera de moyens d'évaluation et de contrôle de la bonne exécution des engagements.

Les compétences internes en énergie, gestion environnementale et techniques des eaux, déchets, sols seront valorisées dans toute la mesure du possible.

Infrabel officialisera son organisation pour l'environnement dans une « Déclaration publique d'engagement pour l'environnement » et diffusera en interne la nouvelle relative à la constitution de l'équipe en charge de l'environnement.

KPI

Existence début 2010 d'une équipe effectivement recrutée, opérationnelle, dotée des compétences adéquates et répondant aux exigences de sa mission.

⁸ Cette équipe participera entre autres activement à la commission d'accompagnement environnement créée au niveau de la SNCB Holding

CONCLUSION

Cette première version du Plan de politique environnementale s'inscrit dans le cadre plus large du développement de la responsabilité sociétale d'Infrabel. Elle constitue l'étape initiale de la mise en œuvre d'un long processus.

Chacun des neuf enjeux décrits dans ce Plan est un chantier qu'Infrabel entend mener à bien, en allant toujours plus loin dans ce qu'il est possible de faire, tout en tenant compte des contraintes humaines, techniques, financières et de sécurité.

Le dernier enjeu, celui qui touche à la sensibilisation et à l'organisation au sein d'Infrabel est primordial : ce sont les femmes et les hommes de l'entreprise qui, in fine, seront chargés d'être créatifs, de mener à bien les projets en gardant l'œil rivé sur les indicateurs environnementaux, de poser les petits gestes qui changent, d'agir dans le respect des autres et de leur environnement en toutes circonstances.

Pour Infrabel, cette politique environnementale est un levier d'attractivité et de compétitivité :

- à court terme, il convient de mesurer, de mettre aux normes et de quantifier nos impacts afin de prendre les bonnes décisions en connaissance de cause et de mieux gérer les vulnérabilités de notre organisation
- à moyen terme, en faisant appel à la créativité de tous et en examinant de manière systématique les bonnes pratiques, nous serons à même d'entreprendre des actions environnementales tout en réduisant nos coûts et en améliorant nos performances
- à long terme, enfin, cette politique ne peut que nous différencier, consolider la réputation du rail belge et le rendre toujours plus compétitif et attractif au regard des autres modes de transport.

C'est dans cet esprit qu'Infrabel s'engage à mettre en œuvre les différentes actions décrites dans ce plan et à développer, dans le futur, ce type d'initiatives.

ANNEXE

Cette annexe établit la correspondance entre d'une part, les articles du contrat de gestion 2008-2012 entre Infrabel et l'Etat belge relatifs à l'environnement, et les actions de ce Plan d'autre part. Chaque point du contrat de gestion ayant trait à l'environnement est ainsi adressé par au moins l'une des actions de ce plan. Les actions nouvelles, identifiées durant l'élaboration de ce plan, sont marquées d'un astérisque (*).

Par ailleurs, cette annexe est également destinée à mesurer les progrès accomplis par Infrabel dans la mise en œuvre de sa politique environnementale. Elle reprend donc les KPI existants, le calendrier prévu et l'état d'avancement. Complétée annuellement, cette annexe tiendra donc également lieu de rapport d'exécution des différentes actions listées dans le plan.

Enjeu I – Energie de traction : consommer moins et plus vert			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 1 – Optimiser l'efficacité énergétique et la réduction d'émission de CO2			
Art. 46 & 47	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de compteurs installés à bord des trains circulant sur le réseau Infrabel - Infrabel apporte aux entreprises ferroviaires intéressées les outils, entre autres informatiques, nécessaires pour utiliser ces compteurs et traiter les données. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dix compteurs électriques installés d'ici fin 2010 avec le support d'Infrabel. - L'objectif visé est que 70% du matériel roulant soit équipé de compteurs fin 2015 et 95% fin 2020 	<i>A compléter début 2011</i>
Action 2 (*) – Augmenter la quote-part d'énergie renouvelable			
Sous action – Le projet « train à voile »			
Art. 48	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de GWh d'électricité verte qu'Infrabel a produite ou dont elle a favorisé la production - Obtention d'informations sur la quote-part d'énergie renouvelable achetée auprès des fournisseurs 		<i>A compléter début 2011</i>
Action 3 - Diminuer les pertes des transformateurs électriques			
Art. 46 & 47	<i>A développer</i>		<i>A compléter début 2011</i>
Action 4 – Favoriser une vitesse plus uniforme sur le réseau			
Art. 46 & 47	<i>A développer</i>		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu II – Bâtiments et équipements : regrouper et mesurer			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 5 (*) – Optimiser la surface utilisée des bâtiments			
Sous action – Inventaire des bâtiments et plans de concentration			
	Surface totale occupée par le patrimoine immobilier d'Infrabel	Voir tableau page 14	<i>A compléter début 2011</i>
Action 6 – Mesurer les consommations énergétiques			
Sous action – Audits énergétiques et plan d'action conséquent			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage de diminution de la consommation moyenne annuelle de mazout et de gaz naturel par rapport à l'année 2005 (90% de la consommation étant corrigée en fonction du nombre de degrés-jours) - Pourcentage de diminution de la consommation moyenne annuelle d'électricité par rapport à l'année 2005 (10% de la consommation étant corrigée en fonction du nombre de degrés-jours) - Pourcentage de diminution de la consommation moyenne annuelle d'énergie par rapport à l'année 2005 	<p>Un audit a été effectué à Bascoup en 2006.</p> <p>Un audit est en cours de réalisation dans les bâtiments de signalisation et les résultats seront disponibles au cours de l'année 2010.</p>	<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Installation de compteurs			
	<i>A développer</i>		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Les « relais énergie »			
Art. 46	<i>A développer</i>		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu II – Bâtiments et équipements : regrouper et mesurer			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 7 – Déployer une stratégie durable pour les bâtiments			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Existence et mise en œuvre de directives internes en matière de développement durable des bâtiments - Engagement d'un éco conseiller chargé de promouvoir la mise en place de ces directives 		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu III – Bruit et vibrations : réduire les nuisances			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 8 – Collaborer à l'amélioration des cartographies régionales du bruit			
Art. 49	<i>A développer</i>		<i>A compléter début 2011</i>
Action 9 – Agir sur l'infrastructure et la gestion du trafic			
Art. 49	Etat d'avancement de l'étude «coût/bénéfice» des différentes solutions techniques	L'étude du «coût-bénéfice» des différentes solutions techniques sera achevée pour le 30/06/2010	<i>A compléter début 2011</i>
Action 10 (*) – Sensibiliser les entreprises ferroviaires aux normes de bruit STI			
Art. 49	Existence de concertations pour le respect de la STI Bruit par les entreprises ferroviaires		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu IV – Patrimoine et biodiversité : enrichir notre capital vert			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 11 – Poursuivre une politique différenciée d'entretien des voies et des zones vertes			
Art.52	Nombre de formations du personnel et de sensibilisations des sous-traitants à l'usage raisonné des herbicides et à la gestion des talus dans le respect de l'environnement		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Cartographier entièrement les zones à désherber			
	<i>A développer</i>		
Action 12 (*) – Développer la politique de partenariats avec des organisations de protection de l'environnement			
Art.52	Croissance du nombre de partenariats et évaluation qualitative	D'ici fin 2010, une liste de terrains disponibles pour le développement de projets environnementaux doit être dressée	<i>A compléter début 2011</i>
Action 13 (*) – Prévoir des aménagements en faveur de la préservation de la biodiversité et du patrimoine paysager			
Art.52	Nombre d'aménagements favorisant la biodiversité (favoriser la continuité du territoire, création d'habitats) ou préservant l'environnement (intégration paysagère)		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu V – Sols : assainir et prévenir les risques de pollution			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 14 – Poursuivre la politique d'assainissement des sols contaminés			
Art. 51	- Taux d'exécution des travaux envisagés		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Réaliser un inventaire des pollutions non historiques des sols			
	A développer	Mi 2011	<i>A compléter début 2011</i>
Action 15 – Démanteler les équipements polluants abandonnés ou non conformes			
Sous action – Démanteler en priorité les équipements les plus polluants abandonnés sur son territoire ou non conformes			
	Nombre d'équipements incriminés démantelés – remis en conformité		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Démantèlement des citernes à mazout auditées et identifiées comme étant à risques			
	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Construction de bacs de rétention sous les transformateurs à huile			
	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Diffuser l'information relative aux obligations légales en matière de pollution des sols			
	A développer	Fin 2010	<i>A compléter début 2011</i>
Action 16 – Installer six postes de ravitaillement diesel			
	Installation effective des six postes de ravitaillement adéquats et en conformité avec les obligations environnementales et sécuritaires		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu VI – Eau : protéger l'or bleu			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 17 – Mesurer et suivre la consommation d'eau dans les ateliers et les CLI			
Art. 53	Evolution de la consommation d'eau par atelier ou CLI		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Installation de compteurs			
	A développer	2010	<i>A compléter début 2011</i>
Action 18 (*) – Investir dans la récupération de l'eau de pluie			
Art. 53	Nombre de sites/points de récupération d'eau de pluie		<i>A compléter début 2011</i>
Action 19 – Protéger les nappes phréatiques et les plans d'eau naturels			
Art.52	Existence d'un inventaire complet sur le réseau d'Infrabel mi-2011	Existence d'un inventaire complet sur le réseau d'Infrabel mi-2011 Nouvelle action	<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu VII – Déchets et matières dangereuses : quantifier, réduire et trier			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 20 – Valoriser les déchets des CLI et des ateliers			
Sous action – Comptabilisation des flux de déchets			
Art. 53	Volume annuel de réutilisation, de recyclage et de reconversion des déchets des CLI et ateliers		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Installation de parcs à conteneurs afin de permettre un tri et un traitement appropriés des déchets			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Identifier les possibilités de réemploi des matériaux			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Action 21 – Revaloriser les déchets de chantiers exécutés par Infrabel			
Sous action – Circulaire qui formalisera l'enlèvement et la réutilisation des déchets de chantiers ainsi que leur rapatriement			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Organisation et supervision de filières de reprise et de revente			
Art. 53	Volume annuel de déchets de chantiers exécutés par Infrabel valorisés (incluant recyclés, revendus, réutilisés en interne)		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action – Recours aux certificats de réemploi			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu VII – Déchets et matières dangereuses : quantifier, réduire et trier			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Sous action – Valorisation des traverses en bois			
Art.48	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Action 22 – Diminuer les déchets des bureaux			
Sous action (*) – Généralisation des "ecopoints", permettant de trier les déchets ménagers			
Art. 53	Nombre d' «ecopoints» dans les bureaux, volume annuel de déchets triés		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Installation d'un lieu de tri sélectif			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Chaque service quantifiera et communiquera les actions menées et les résultats obtenus			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – A défaut d'une reprise du matériel informatique et/ou électronique et du mobilier, Infrabel s'assurera que des filières de valorisation appropriées existent pour diminuer la quantité de déchets finaux de ce type			
Art. 53	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Action 23 – Poursuivre le développement du système de tri sélectif des déchets dans les gares			
Art. 53	Nombre de gares équipées de poubelles de tri		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu VIII – Achat, vente et sous-traitance: "greening the supply chain"			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 24 – Modifier les critères de sélection de fournisseurs et matériaux			
Sous action (*) – Les conditions techniques des cahiers des charges mentionnent des matières ou des substances interdites			
Art. 53	Nombre annuel de marchés types contenant des clauses environnementales		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Les véhicules achetés par Infrabel doivent répondre au minimum à la norme Euro4			
Art. 46	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Les critères d'attribution de certains marchés comprennent deux dimensions environnementales: les caractéristiques environnementales et le "Life Cycle Costing"			
	Nombre annuel de marchés types contenant des clauses environnementales		<i>A compléter début 2011</i>
Action 25 – Sensibiliser les partenaires commerciaux d'Infrabel aux impacts environnementaux de l'énergie et des opérations ferroviaires			
Sous action (*) – Volet "achat d'électricité"			
Art. 84	A développer		<i>A compléter début 2011</i>
Sous action (*) – Volet "relations avec les entreprises ferroviaires"			
Art. 49	- Existence d'un modèle économique incluant des projections de coûts pour l'achat d'énergie (incluant part verte et autoproduction). - Mise en place d'une politique de sensibilisation des clients (entreprises ferroviaires)		<i>A compléter début 2011</i>
Action 26 (*) – Former les acheteurs et les équipes de vente à une politique d'achat environnementale			
	Nombre d'acheteurs et de vendeurs, de chaque direction, formés annuellement en vue de mettre en oeuvre une politique d'achat environnementale		<i>A compléter début 2011</i>

Enjeu IX – Sensibilisation et certification: faire de l'environnement l'affaire de tous			
Référence au contrat de gestion	KPI	Calendrier	Etat d'avancement
Action 27 (*) – Augmenter la connaissance pour gagner l'adhésion			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de personnes sensibilisées / nombre total de personnes - Nombre d'heures de formation dédiées à l'environnement - Nombre de projets pilotes réalisés et évalués - Existence d'un site intraweb dédié 		<i>A compléter début 2011</i>
Action 28 – Obtenir une certification ISO 14001 pour les ateliers et CLI d'Infrabel			
Art. 45	Certification des ateliers et CLI selon le standard retenu		<i>A compléter début 2011</i>
Action 29 (*) – Poursuivre le dialogue externe			
	Existence d'une communication externe dédiée à la politique et aux engagements environnementaux d'Infrabel		<i>A compléter début 2011</i>
Action 30 (*) – Mettre sur pied une équipe en charge de l'environnement chez Infrabel			
Art. 50	Existence début 2010 d'une équipe opérationnelle, dotée des compétences adéquates et répondant aux exigences de sa mission	Juin 2010	<i>A compléter début 2011</i>