

Direction générale Environnement

EUROSTATION – Bloc II – 2^e étage
Place Victor Hortaplein 40 boîte 10
B-1060 Bruxelles

www.environment.fgov.be

Secrétariat du Comité d'avis SEA :

Stefanie HUGELIER

tél. : +

32 2 524 96 88

f : + 32 2 524 96 00

e :

stefanie.hugelier@[environnement.belgique.be](mailto:stefanie.hugelier@environnement.belgique.be)

Comité d'avis SEA

Avis relatif à la nécessité de procéder ou non à une évaluation des incidences sur l'environnement des projets de plans (stratégiques) pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel

Objet : Application de l'article 6 de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement :

Les projets reçus par le Comité, relatifs aux plans (stratégiques) pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel, doivent-ils ou non être soumis à une évaluation environnementale stratégique (SEA) ?

Bruxelles, le 18 avril 2018

Le Comité d'avis a été saisi par le délégué du Ministre Bellot d'une demande d'avis relative à la nécessité de procéder ou non à une évaluation des incidences sur l'environnement en ce qui concerne les plans (stratégiques) pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel

1. **Contexte**
2. **Avis du Comité SEA**
3. **Conclusion**

1. **Contexte**

[1] Trois documents ont été soumis au Comité SEA : il s'agit des plans pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel et de leur plan stratégique pluriannuel d'investissements, accompagnés des annexes contenant les tableaux financiers.

[2] Le document intitulé « Investissements SNCB 2018 – 2020 programmés dans le cadre des plans pluriannuels d'investissements [PPI] 2018 – 2022 et plan stratégique pluriannuel d'investissements [PSPI] 2018 – 2031 » déclare que « le plan d'investissements de la SNCB est basé sur un certain nombre d'orientations qui ont été définies dans la déclaration de politique générale du Gouvernement ». Les investissements sont regroupés dans les catégories « Safety », « Punctuality & Safety » et « Capacity ».

[3] Dans la catégorie *Safety*, il est investi dans le système « European Train Control System » (ETCS), dans la concentration de plusieurs postes de signalisation, dans la sécurité des tunnels et dans un système de communication numérique.

[4] La toute grande majorité des investissements prévus dans l'axe *Punctuality & Safety* est affectée aux programmes de renouvellement de l'infrastructure (maintien de capacité). Les investissements dans des moyens de production concernent par exemple une digitalisation supplémentaire ou des équipements pour des trains de mesure.

[5] La catégorie *Capacity* reprend des « travaux d'extensions classiques ». Il s'agit par exemple de la pose d'une 3^{ème} et d'une 4^{ème} voies (ligne Gand-Bruges, ligne 50A entrée Bruxelles-Midi). Cet axe comprend aussi la poursuite du déploiement du RER (p. ex. RER L50A 3^{ème} et 4^{ème} voies ; mise en service du tunnel Schuman-Josaphat...). Enfin, quelques travaux sont prévus pour le TGV, ainsi que quelques travaux dans les gares. Pour le TGV, il s'agit, d'une part, du raccordement à Bruxelles où les trois branches TGV se rejoignent, et d'autre part d'une partie du bypass de Mechelen. Pour la période 2016-2020, les travaux dans les gares de Gand-Saint-Pierre, Ostende et Mons sont poursuivis.

[6] Le plan pluriannuel d'investissements (PPI) pour Infrabel prévoit : « Ce document décrit le projet de plan pluriannuel d'investissements 2016-2020, tant en ce qui concerne les sources de financement que le programme physique et la clé de répartition régionale. Ce plan est à nouveau construit autour des 3 grands axes stratégiques d'investissement d'Infrabel, à savoir « Safety », « Punctuality and Safety » et « Capacity ». » Les investissements physiques concernent le matériel roulant, comme le déploiement de l'ETCS, le renouvellement et l'extension du parc. Il est en outre investi dans les ateliers. En ce qui concerne l'accueil des voyageurs, il s'agit de l'amélioration des quais et de l'adaptation de la capacité de certains parkings.

[7] Enfin, le plan stratégique pluriannuel d'investissements 2018-2031 (PSPI) pour Infrabel prévoit ce qui suit : « il a été élaboré en collaboration avec la SNCB sur la base des avis du Comité d'avis SEA : Avis phase de screening programmes d'investissements Infrabel

projets prioritaires régionaux et de leurs budgets respectifs. » Les programmes d'investissement physiques concrets ont été subdivisés suivant les trois Régions. Il s'agit majoritairement d'investissements dans la signalisation, l'électrification, la réalisation d'études, la pose de 3^{èmes} et 4^{èmes} voies, l'aménagement de passerelles pour piétons et de points d'arrêt, la sécurisation de traversées de voies, la suppression de passages à niveau, etc.

...

2. Avis du Comité SEA

Les plans d'investissements présentés sont-ils des plans au sens de la directive 2001/42/CE et de la loi du 13 février 2006 ?¹ⁱ

[8] Ces plans sont requis en vertu des contrats de gestion entre l'État belge et la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding et seront adoptés par le Roi. Ils sont par conséquent prescrits par des dispositions administratives et établis par une autorité nationale au sens de la directive 2001/42/CE et de la loi du 13 février 2006.

[9] Suivant la directive et la loi, l'autorité doit, pour les plans et programmes autres que ceux énumérés spécifiquement (les plans et programmes visés à l'article 3, deuxième alinéa, de la directive SEA ; à l'article 6, § 1^{er}, alinéas 1 et 2, de la loi), qui constituent le cadre pour l'octroi de futurs permis pour les projets, déterminer si le plan ou le programme est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

[10] Nous citons également le récent arrêt d'Oultremont, dans lequel la Cour de justice de l'Union européenne a interprété la notion de plans et programmes en ce sens : « que la notion de « plans et programmes » se rapporte à tout acte qui établit, en définissant des règles et des procédures de contrôle applicables au secteur concerné, un ensemble significatif de critères et de modalités pour l'autorisation et la mise en œuvre d'un ou de plusieurs projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

[11] Les membres du Comité SEA constatent que les plans présentés affectent des sommes d'argent à des actions et travaux à réaliser. Ces plans financiers n'établissent à aucun égard (un « ensemble significatif ») de critères ou de modalités pour la mise en œuvre des projets et actions évoqués. En conséquence, ces plans ne constituent pas le cadre pour l'octroi de futurs permis pour des projets. En effet, lors de l'octroi du permis pour les projets individuels, il ne faudra pas tenir compte de ces plans d'investissements au niveau des critères ou des modalités.

¹ Pour rédiger cet avis, le Comité SEA a consulté un avis juridique, demandé au SERES : « *Nécessité*

de soumettre à évaluation stratégique environnementale et/ou à consultation du public le Plan pluriannuel d'investissement 2017-2020 et le Plan pluriannuel stratégique d'investissement 2018-2031 de la SNCB et d'INFRABEL », mars 2018.

3. Conclusion

[12] À la lumière des arguments précités, le Comité d'avis formule l'avis suivant :

Pour les projets de plans (stratégiques) pluriannuels d'investissements de la SNCB et d'Infrabel, aucune évaluation stratégique des incidences sur l'environnement n'est requise.

En conformité avec l'article 14, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 22 octobre 2006 relatif à l'organisation et au fonctionnement du Comité d'avis sur la procédure d'évaluation des incidences des plans et des programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le présent avis a été émis à l'unanimité.
