



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS



EMAS

Management
environnemental
vérifié

REG. NO. BE-BXL-000012

Déclaration environnementale 2023 Données 2022

European
EMAS Awards
2017
Nominee in the Category
Public Organisation
Federal Public Service Mobility and Transport
Belgium

Table des matières

I.	Mot de la Présidente	3
II.	Le Service public fédéral Mobilité et Transports.....	5
1.	Organigramme.....	5
2.	Localisation.....	5
3.	Activités – codes NACEBEL.....	5
4.	Mission	5
5.	Biodiversité.....	6
III.	Domaine d’application / Périmètre du Système de Management environnemental (SME)	6
IV.	Description de notre SME.....	7
V.	Politique environnementale	8
VI.	Résultats - Aspects significatifs - Planification.....	10
A.	Eco-gestion – City Atrium	10
1.	Tableau résumé des indicateurs et objectifs.....	10
2.	Graphiques, détails et explications	11
3.	Consommation d’électricité	12
4.	Consommation de gaz	13
5.	Consommation d’eau	14
6.	Gestion des déchets	15
7.	Consommation de papier	17
8.	Consommation des véhicules.....	18
9.	Bilan CO ₂	18
10.	Objectifs du cycle 6 pour les années 2023-2025 – Aspects significatifs et perspectives	20
a.	Objectifs chiffrés	21
b.	Nos futurs plans d’action liés à l’éco-gestion	22
B.	Missions: Résultats et perspectives.....	23
a.	Direction générale Transport aérien	23
b.	Direction générale Transport routier et Sécurité routière	28
c.	Direction générale Navigation.....	32
d.	Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire	35
e.	Direction Infrastructure de Transport – Beliris	46
VII.	Communication – sensibilisation	50
VIII.	Formation.....	51
IX.	Mobilité	51
X.	Exigences légales en matière d’environnement (gestion des non-conformités, actions..... préventives et correctives)	54
XI.	Achats, marchés publics et subsides	54
XII.	Notions et abréviations.....	56
XIII.	Prochaine déclaration environnementale.....	57
XIV.	Adresses et personnes de contact	57
XV.	Déclaration du vérificateur environnemental relative aux activités de vérification et de validation	58

I. Mot de la Présidente

Depuis son premier enregistrement EMAS en juillet 2007, le SPF Mobilité et Transport n'a cessé de prendre des mesures pour réduire l'impact de ses activités sur l'environnement. Notre vision est clairement axée sur la durabilité de la mobilité et nous voulons rester un partenaire clé dans cette démarche durable dans le cadre de nos compétences.

L'année dernière, nous avons dû faire face à la hausse des prix de l'énergie. Afin de limiter les dépenses, de réduire la dépendance à l'égard du gaz et du pétrole en provenance de Russie et, en même temps, d'avoir un impact positif sur le climat, nous avons jeté un regard critique sur notre propre consommation d'énergie et, ce faisant, nous avons également donné des conseils aux collaborateurs pour les sensibiliser à faire de même.

En tant que SPF, nous avons donc pris toute une série de mesures auxquelles tous les collaborateurs du SPF Mobilité et Transports ont contribué. Voici quelques-unes des nombreuses actions que nous avons mises en œuvre à court terme au sein du SPF :

- nous avons diminué la température de consigne du thermostat, en tenant compte des températures minimales reprises dans le Codex pour le bien-être au travail ;
- nous avons rationalisé les heures d'éclairage des bâtiments en fonction de la présence effective de nos collaborateurs au City Atrium ;
- nous avons supprimé l'utilisation d'appareils personnels (lampe de bureau, machine à café, bouilloire, élément chauffant) et avons remplacé tous les réfrigérateurs obsolètes par des appareils ayant une meilleure classe d'efficacité énergétique.

Parallèlement à ces mesures rapidement applicables, d'autres améliorations nécessitant un investissement plus important en temps et en argent vont être mises en place par le SPF. Ces mesures font l'objet d'un suivi régulier dans le cadre de la réglementation PLAGE (Plan Local d'Action pour la Gestion Energétique).

De plus, nous avons également examiné les améliorations à apporter aux déplacements des membres du personnel du SPF en réalisant une enquête auprès du personnel dans le cadre du plan de déplacement d'entreprise. Sur cette base, un plan d'action a été élaboré afin de réduire davantage les émissions de CO₂ et de convaincre nos collaborateurs de repenser leurs déplacements, comme passer de la voiture aux transports publics ou remplacer les transports publics par de la mobilité active comme le vélo ou la marche. Par ailleurs, nous voulons nous efforcer d'améliorer la durabilité de nos propres achats en intégrant, par exemple, des critères de durabilité dans les cahiers des charges et en remplaçant systématiquement notre flotte de véhicules par des modèles plus performants et moins polluants en termes d'émissions de CO₂.

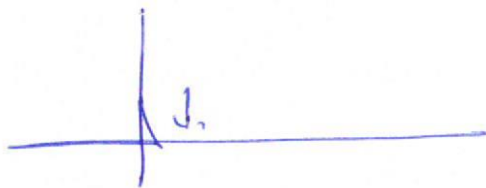
En effet, en tant que Service public fédéral Mobilité et Transports, nous jouons un rôle de pionnier au sein du gouvernement fédéral dans le domaine de la mobilité exemplaire et nous intégrons la dimension de la durabilité dans la mise en œuvre de nos activités. Nous voulons continuer à proposer à nos collaborateurs une offre de transport moderne et attrayante qui tient compte de la dimension environnementale et de la consommation d'énergie.

En ce qui concerne nos missions, nous continuons à participer activement à des projets environnementaux en Belgique mais également au niveau international. Grâce à leur expertise, leur professionnalisme et leur engagement, nos collaborateurs sont de puissants moteurs de la transition vers une mobilité durable et ce, à tous les niveaux de décision.

En tant que Présidente, je m'engage à veiller à ce que les actions et les procédures visant à réduire l'impact environnemental dans le cadre du 6^e cycle EMAS (2023-2025) soient non seulement implémentées, mais également améliorées en permanence.

Pour terminer, je voudrais remercier tous les collaborateurs du SPF Mobilité et Transports. C'est en effet, grâce aux efforts conjoints que la dimension durable est mise en avant à tous les niveaux décisionnels. Grâce à eux, nous nous efforçons au quotidien d'aller dans la bonne direction.

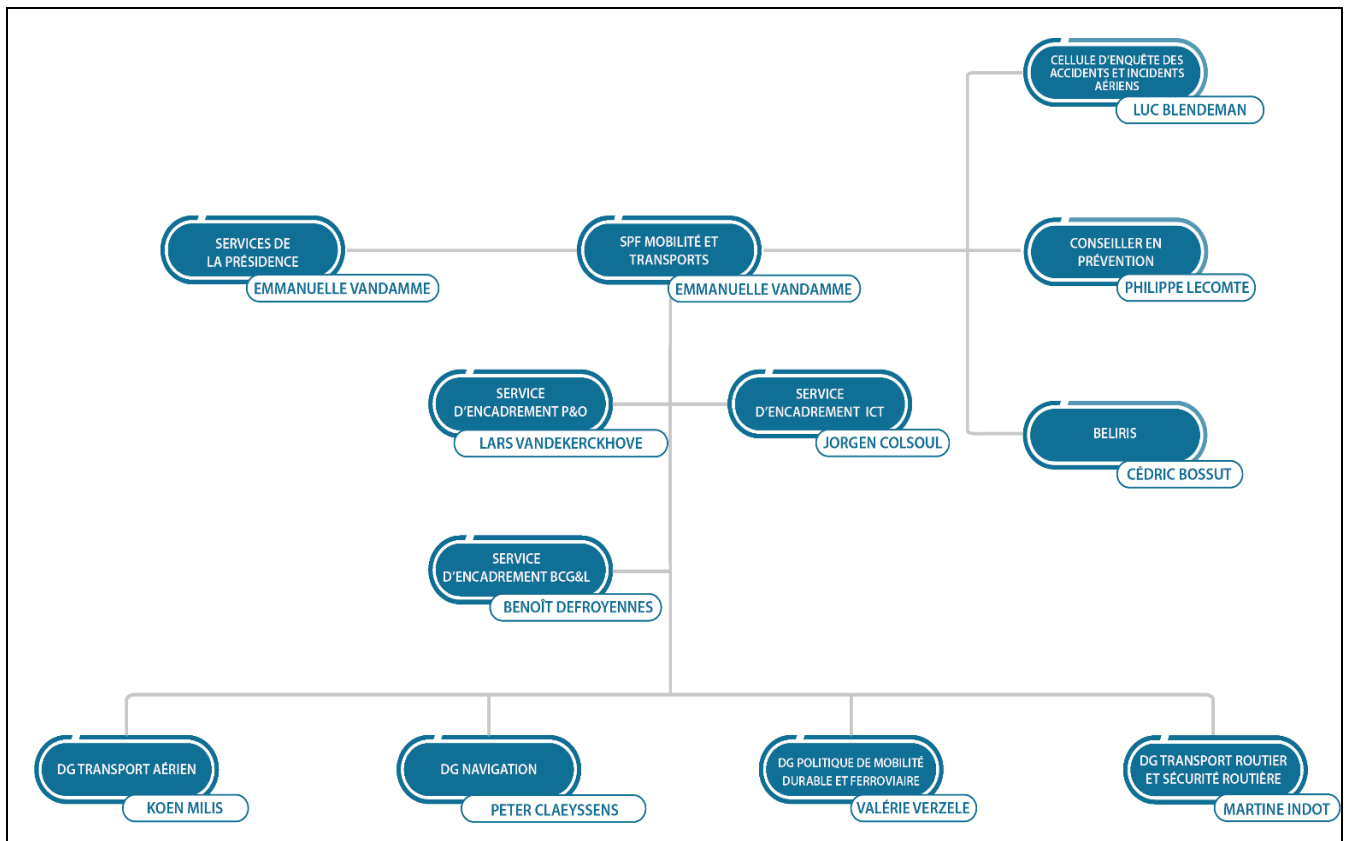
La Présidente du Comité de Direction



Emmanuelle Vandamme

II. Le Service public fédéral Mobilité et Transports

1. Organigramme



2. Localisation

City Atrium, rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles

3. Activités – codes NACEBEL

TVA 2008 n° 84.111 : Administration publique fédérale - Depuis le 1^{er} janvier 2008

ONSS 2008 n° 84.130 : Administration publique (tutelle) des activités économiques - Depuis le 1^{er} janvier 2008

4. Mission

La mission du SPF Mobilité et Transport est double : d'une part, préparer la politique et d'autre part exécuter les activités opérationnelles.

Préparation de la politique

Préparer et évaluer une politique fédérale concertée de mobilité et de transports pour développer et réaliser une mobilité durable.

- **Avec qui ?** En partenariat avec les ministres compétents, les Régions et l'Europe et en préparation pour et en accord avec les développements européens et internationaux
- **Pour qui ?** Au service des citoyens, des entreprises et de l'économie belge

- **Comment ?** Dans le souci de la sûreté, de la sécurité, de la santé, des enjeux sociaux & environnementaux et de l'intégration des modes de transport et en veillant à l'équilibre entre le soutien à la croissance économique et la répercussion sur les aspects susmentionnés

Exécution de la politique

Effectuer les tâches nécessaires afin de réaliser la politique fédérale de mobilité et de transports et l'accord de coopération Beliris.

- **Quels services ?** Contrôle, certification, immatriculation, délivrance de licences, inspection, audit, coordination, exécution des initiatives Beliris, ...

- **Comment ?** Avec une approche orientée client et de manière qualitative (adaptée aux besoins des citoyens et des entreprises)

5. Biodiversité

Notre site couvre une surface au sol totale de 2.609 m². Le bâtiment du SPF Mobilité et Transports est un immeuble de bureaux de 10 étages et il est situé en pleine ville entre la rue du Progrès, d'un côté, et les voies du chemin de fer, de l'autre. La surface pour le calcul du PEB représente 24.689 m² et il n'y a pas d'espaces naturels.

III. Domaine d'application / Périmètre du Système de Management environnemental (SME)

Le SME concerne tous les domaines d'activités situés au sein du bâtiment CITY ATRIUM et sur lesquels le comité de direction du SPF Mobilité et Transports et ses collaborateurs ont une influence ou une maîtrise de gestion. Le SPF déclare être en conformité avec les obligations légales et autres exigences applicables en matière d'environnement. Chez Beliris, le scope des missions concerne l'intégration et le monitoring par le service qualité de critères environnementaux qui ont été intégrés dans les cahiers des charges types.

Occupation et configuration du City Atrium :

Nombre de collaborateurs : 880,83 ETP avec les externes qui travaillent pour notre SPF

Caractéristiques du bâtiment : Environ 25.000 m², répartis sur 10 étages majoritairement occupés par les collaborateurs du SPF. Principalement des bureaux et des salles de réunions mais aussi une cafétéria, un service de nettoyage, une salle de sport, une infirmerie, un service de reprographie et des espaces dédiés à l'archivage.

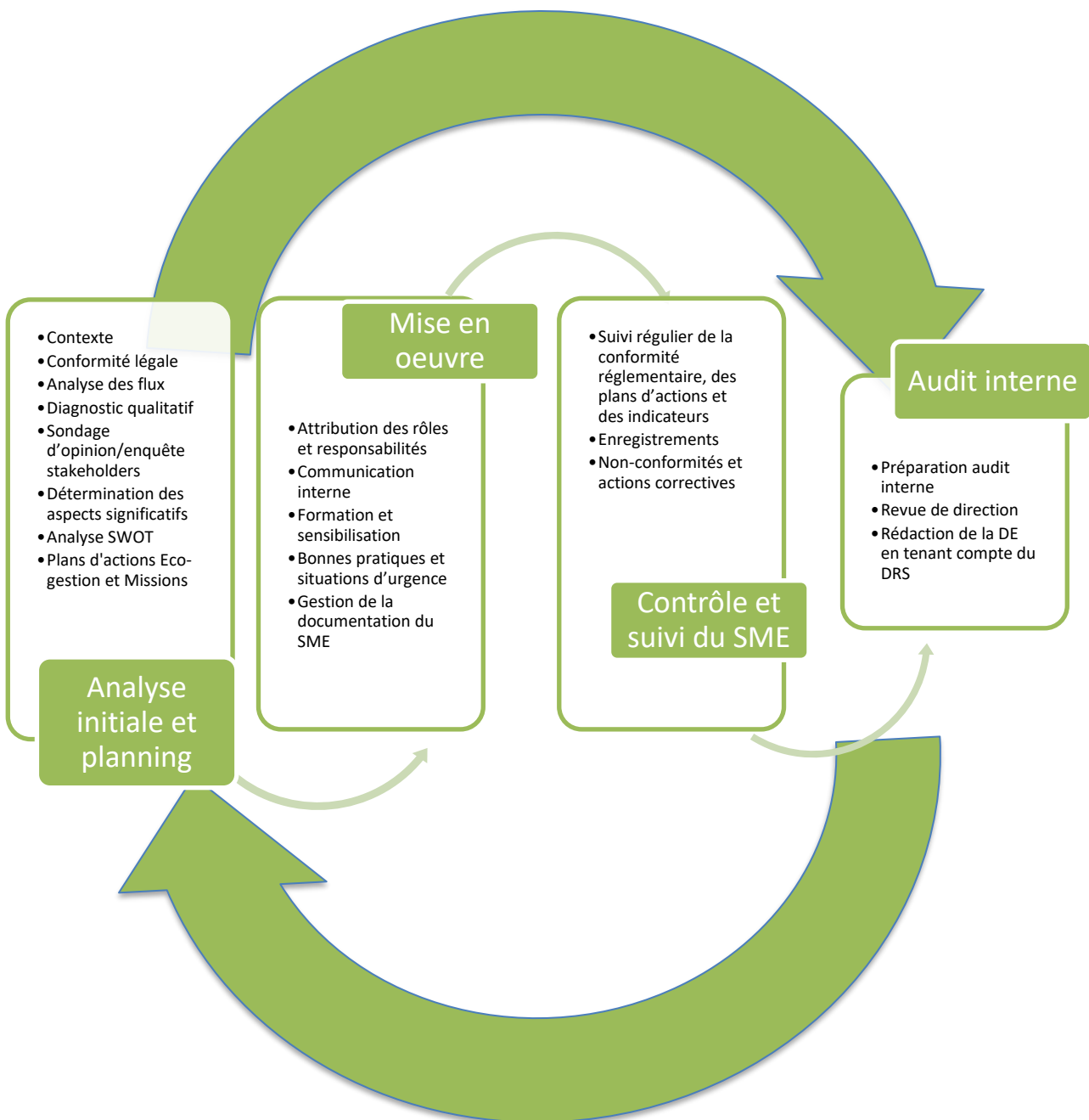
Existence d'un parking sous surveillance avec 86 emplacements pour voitures (dont 2 places pour handicapés) répartis sur 2 étages, 1 emplacement pour motos ainsi qu'un parking vélos de 76 places, en partie situé sous le bâtiment utilisé par le SPF Economie. Le nombre d'emplacements vélos répond aux calculs du plan de déplacement d'entreprise (PDE) précédent pour lequel nous avons augmenté notre capacité de 30 places. Nous sommes donc passés de 46 à 76 places disponibles. Cet aménagement répond toujours aux recommandations de notre nouveau PDE 2022-2024.

Référence du permis d'environnement : 00/0094, le 02/03/2012.

IV. Description de notre SME

Le système de management a été revu pour correspondre avec la norme ISO 14001 :2015 et à l'annexe II du Règlement EMAS 2017 en tenant compte du document de référence sectoriel.

La nouvelle analyse environnementale se base sur les processus ainsi que sur l'analyse du contexte de l'administration, des attentes et besoins des parties intéressées ainsi que sur la définition des risques et opportunités.



V. Politique environnementale

1. La politique environnementale

Lors du cycle précédent, il y a eu plusieurs changements au niveau de l'organigramme du SPF ainsi que des services qui suivent le système de management environnemental. L'année 2023 marque le début d'un nouveau cycle EMAS. Qui dit nouveau cycle dit mise à jour de l'analyse environnementale et nouveaux objectifs et plans d'actions.

La politique environnementale du SPF Mobilité et Transports s'inscrit dans le cadre du plan stratégique pluriannuel de notre SPF, décliné en plans opérationnels annuels. Elle est le reflet de nos ambitions.

Concrètement, le Comité de direction dans son ensemble s'est engagé à :

- exécuter correctement les tâches du SPF en veillant à améliorer de manière continue l'impact des procédures, des services et des missions sur les personnes et sur l'environnement ;
- intégrer l'environnement au niveau du plan stratégique ;
- respecter les obligations des différents plans opérationnels ;
- veiller à la conformité réglementaire environnementale en général.

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE 2023 – 2025

La politique environnementale du SPF Mobilité et Transports s'inscrit dans le cadre du plan stratégique pluriannuel de notre SPF, décliné en plans opérationnels annuels. Elle est le reflet de nos ambitions.

La vision du SPF Mobilité et Transport est clairement axée sur la durabilité de la mobilité, et nous voulons rester un partenaire clé dans cette démarche durable dans le cadre de nos compétences. L'objectif est de prendre des mesures pour réduire l'impact de nos activités sur l'environnement et ce dans un esprit d'amélioration continue.

Cette politique concerne tous les domaines d'activités du SPF sur lesquels le Comité de direction et les collaborateurs du SPF ont une influence ou une maîtrise de gestion. Notre scope est donc axé sur l'éco-gestion du bâtiment City Atrium mais également sur nos missions et les compétences liées aux différents modes de transport. Chez Beliris, le scope des missions concerne la gestion des études et des chantiers de la façon la plus durable possible.

La procédure permettant de définir des objectifs et des plans d'action pour réduire nos impacts négatifs sur l'environnement répond aux obligations de la dernière version du règlement EMAS. En plus des aspects directs et indirects significatifs, nous étudions les enjeux internes (culture, ressources,...) et externes (climat, évolutions technologiques,...) de notre administration ainsi que les attentes de nos parties intéressées.

GESTION ENVIRONNEMENTALE
Le document de référence sectoriel fait partie de nos outils pour atteindre nos objectifs.

Le suivi de l'évolution des consommations d'eau, d'électricité et de gaz demeure un point d'attention dans le cadre du nouveau cycle EMAS. Le respect de la législation environnementale et la promotion de la communication avec les partenaires restent une part importante de notre engagement.

En outre, trois priorités ont été établies pour la période à venir :

- Consommations : grâce à des modifications structurelles apportées au bâtiment associées à une meilleure gestion des températures et une sensibilisation du personnel, nous voulons continuer à maîtriser nos consommations en ressources naturelles dans les 3 prochaines années. Cela nous permettra également de diminuer notre empreinte environnementale au niveau des émissions de CO2.
- Achats, marchés publics et subsides : l'objectif est d'améliorer la prise en compte de la durabilité lors des achats en général et des marchés publics en particulier, ainsi que des subsides. Le soutien aux services opérationnels dans la passation de marchés publics sera amélioré grâce à une procédure d'aide interne alimentée par du benchmarking auprès d'autres SPF et par des documents et des exemples de cahiers des charges existants. L'intégration de la durabilité dans les critères de choix des projets subsidiés par le SPF sera également suivie.
- Mobilité : nous avons établi un plan d'actions qui mettra l'accent sur la réduction des déplacements en voiture de service, l'installation de bornes de recharges et l'achat de voitures électriques, la compensation de nos émissions de CO2 liées aux déplacements de service, l'amélioration de la qualité des infrastructures pour les utilisateurs de mobilité active tout en étoffant l'offre mise à disposition et enfin la promotion d'une mobilité active et durable en appliquant les principes STOP.

L'intégration transversale de la notion de cycle de vie fait également partie de nos points d'attention.

MISSIONS
Nous poursuivrons notre engagement à améliorer les effets de nos missions sur l'environnement par une intégration maximale de la prévention et de la protection de l'environnement dans les textes législatifs et réglementaires que nous établissons et dont la mise en œuvre relève de notre responsabilité.

Nous continuons à participer activement à des projets environnementaux en Belgique mais également au niveau international.

Grâce à leur expertise, leur professionnalisme et leur engagement, nos collaborateurs resteront de puissants moteurs de la transition vers une mobilité durable et ce, à tous les niveaux de décision.

Du côté de Beliris, nous voulons continuer à proposer un accompagnement des équipes et des partenaires via l'intégration d'outils innovants facilitant la mise en œuvre d'actions durables et circulaires dans les projets de construction et de rénovation.

ENGAGEMENT
Nous nous engageons à assumer notre responsabilité sociale en tant qu'administration fédérale avec intégrité et transparence, en promouvant et en mettant en œuvre l'aspect environnemental dans notre gestion et à tous les niveaux de notre organisation, de nos politiques, de nos activités et, le cas échéant, de notre impact sur nos chaînes de valeur. De plus, en tant que Service public fédéral Mobilité et Transports, la mobilité active et durable est une question centrale, et nous nous devons de montrer le bon exemple.

Pour permettre de concrétiser cet engagement, nos objectifs, indicateurs et programmes d'action seront annuellement évalués et communiqués à l'ensemble de notre personnel, de nos partenaires et du public, conformément à la réglementation EMAS (CE) n° 1221/2009 et ses modifications (UE) 2017/1505 et (UE) 2018/2026.

Concrètement, le Comité de direction dans son ensemble s'engage à :

- exécuter correctement les tâches du SPF en veillant à améliorer de manière continue l'impact des procédures, des services et des missions sur les personnes et sur l'environnement ;
- intégrer l'environnement au niveau du plan stratégique ;
- respecter les obligations des différents plans opérationnels ;
- veiller à la conformité réglementaire environnementale en général.

Le Comité de direction, 11 avril 2023

<p>Emmanuelle Vandamme Présidente du Comité de direction</p> 	<p>Marline Indot Directrice générale DG Transport routier et Sécurité routière</p> 
<p>Valérie Verzele Directrice générale DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire</p> 	<p>Peter Claeysens Directeur général DG Navigation</p> 
<p>Jorgen Colsoul Directeur SE ICT</p> 	<p>Benoît Defroyennes Directeur SE Budget, Contrôle de la Gestion et Logistique</p> 
<p>Koen Milis Directeur général DG Transport aérien</p> 	<p>Lars Vandekerckhove Directeur SE Personnel et Organisation</p> 

 www.mobilit.belgium.be



2. Le développement durable au SPF

Rappelons que chaque service public fédéral a l'obligation de constituer une **cellule de développement durable** (voir Arrêté royal du 22 septembre 2004).

La cellule développement durable du SPF Mobilité et Transports est chargée de piloter le fonctionnement et la politique de notre SPF dans une direction durable. Cette cellule assure également la communication et la sensibilisation de tous les collaborateurs et des parties prenantes externes.

Missions :

Les missions de la cellule DD s'articulent autour de la mobilité, du [Programme 2030 pour le développement durable](#) adopté en 2015 par l'ONU (définissant 17 objectifs de développement durable) et de la sensibilisation du personnel aux enjeux sociétaux actuels.

Elle est chargée notamment de coordonner en interne les différents plans fédéraux (développement durable, gendermainstreaming, handicap, pauvreté) et d'en assurer le suivi.

Un rapport de ses activités est dressé annuellement à destination de la Commission interdépartementale pour le développement durable (CIDD).

Composition :

Si la cellule DD est coordonnée au départ de la Direction Mobilité (DGPMDF), elle traduit la volonté d'établir au sein du SPF une « collaboration durabilité ».

Plusieurs services sont, en effet, particulièrement concernés par les différents aspects de la durabilité : la Direction Mobilité, le Service Logistique dont la cellule EMAS fait partie (SE BCG&L), le Service Marchés publics (SE BCG&L), le Service d'encadrement Personnel & Organisation, les différents Services de la Présidente comme le Service juridique, le Service Communication et les autres services impliqués plus globalement pour les aspects liés au plan stratégique (nouveau nom du contrat d'administration).

VI. Résultats - Aspects significatifs - Planification

A. Eco-gestion – City Atrium

1. Tableau résumé des indicateurs et objectifs

<i>Année de référence 2019 et résultats obtenus pour la période de janvier 2022 à décembre 2022</i>			
Indicateurs	2019	2022	
	Résultats	Objectif	Résultats
Consommation d'électricité en kWh/ETP/an*	2.845,45 (100%)	Se maintenir à notre résultat	2.531,54 (89%)
Consommation de gaz en kWh normalisés/m ² /an*	66,37 (100%)	Se maintenir à notre résultat	46,93 (71%)
Consommation d'eau en m ³ /ETP*	7,15 (100%)	Se maintenir à notre résultat	3,65 (51%)
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP/an*	18,34 (100%)	Diminuer de 5%	13,43 (73%)
Quantité de déchets PMC en kg/ETP/an*	1,92 (100%)	Diminuer de 18%	0,59 (31%)
Quantité de déchets papier en kg/ETP/an*	21,04 (100%)	Diminuer de 5%	18,94 (90%)
Quantité de papier consommé au City Atrium en kg/ETP	12,98 (100%)	Diminuer de 10%	8,09** (62%)
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicules en l/100 km	6,56 (100%)	Se maintenir à notre résultat	6,32 (96%)

* = indicateur de performance environnementale repris dans le Document de référence sectoriel (DRS)

** Ce résultat représente tout le papier consommé au City Atrium, auquel ont été ajoutés les documents qui ont été imprimés par FedoPress (brochures, folders, rapports, ...). Ceci représente un peu plus de 560 kg de papier en 2022. En répartissant sur les ETP, on arrive donc à un peu plus de 8 kg/ETP au total.

La méthodologie choisie par le SPF est l'utilisation d'un tableau Excel reprenant les bonnes pratiques et indicateurs qui pouvaient nous être utiles et applicables. Les indicateurs repris dans le document de référence sectoriel et que nous utilisons sont indiqués avec le symbole suivant « * » dans nos tableaux.

Concernant les bonnes pratiques, nous sommes enregistrés depuis plus de 15 ans. Nous sommes donc bien avancés au niveau du monitoring, notamment pour l'eau et les énergies. Nous avons des plans d'actions pour réduire les consommations et limiter notre impact sur les ressources naturelles.

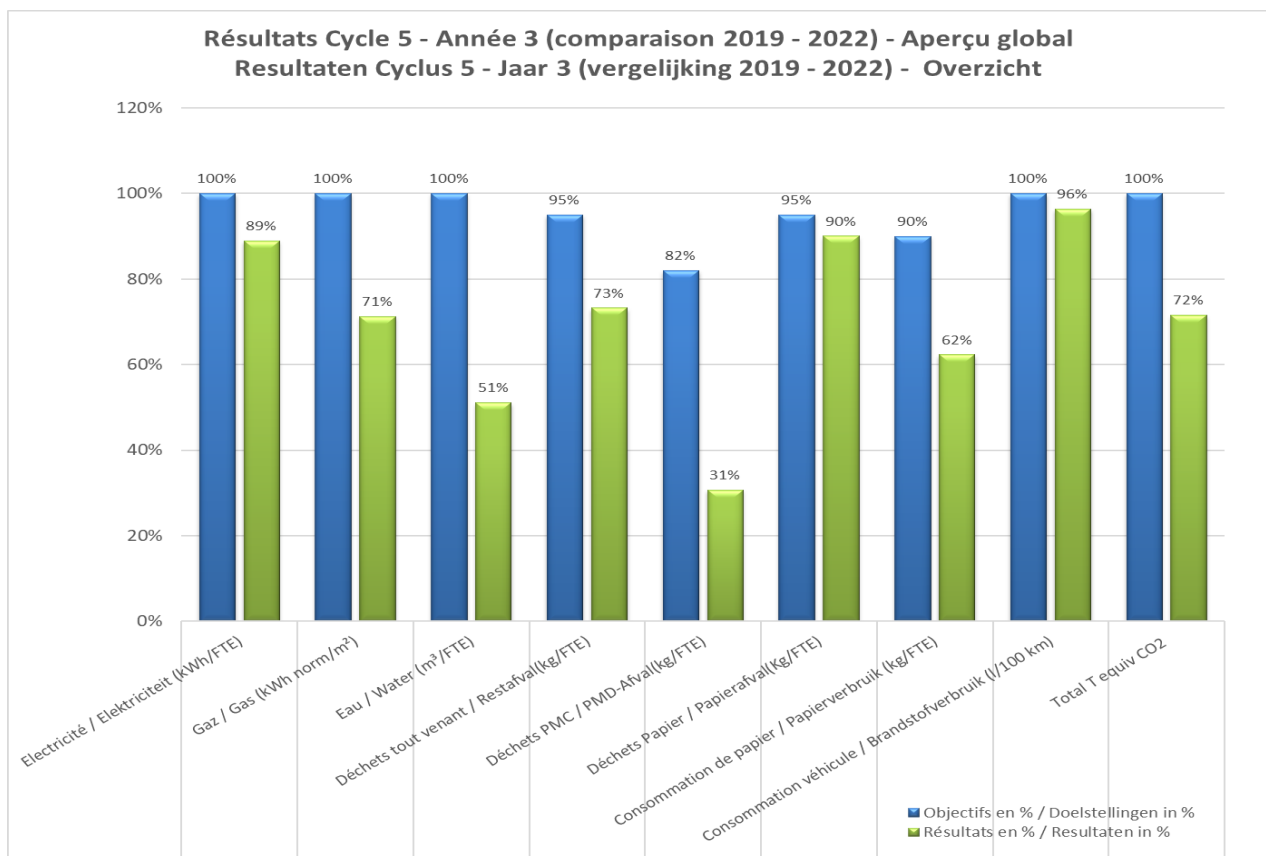
Certains « nouveaux » indicateurs, repris dans le document sectoriel, sont encore à évaluer du point de vue de leur faisabilité et applicabilité à notre système.

Les indicateurs concernant les habitudes de déplacements de nos collaborateurs sont mis à jour avec le plan de déplacement d'entreprise (PDE), tous les 3 ans. Suite à la mise à jour du PDE en 2021 et sa validation en 2022, les résultats sont commentés au point « IX. Mobilité » de cette déclaration environnementale.

2. Graphiques, détails et explications

Aperçu global des résultats 2022 par rapport aux résultats de 2019 qui est notre année de référence. Cette année a été choisie car c'était la dernière année pré-crise COVID 19.

C'était également la dernière année de notre cycle précédant (cycle 4) ainsi que l'année des diminutions les plus significatives avec une occupation « normale » du City Atrium.



On peut remarquer l'impact de l'augmentation des jours de télétravail à la suite de la pandémie sur les résultats obtenus en 2022. Depuis mars 2020, il y a en effet eu une forte diminution du nombre de collaborateurs présents au City Atrium.

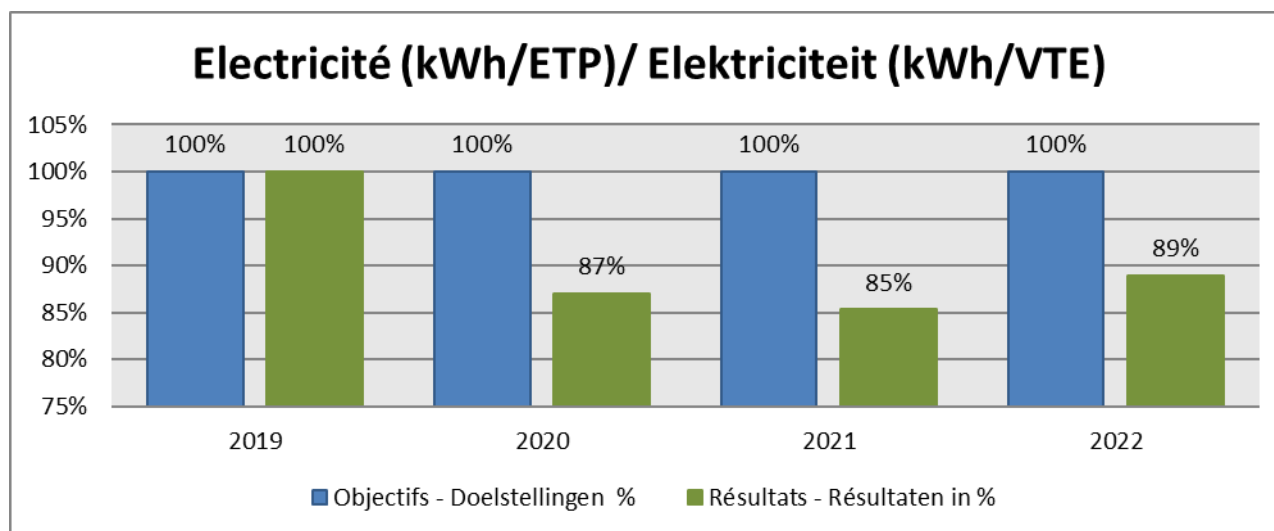
Il y a un lien visible au niveau de la production de déchets, où la diminution est effective, même si elle est limitée en ce qui concerne les déchets papier.

Cette diminution est également remarquable pour la consommation de l'eau. La tendance est la même au niveau des relevés de gaz et dans une moindre mesure pour la consommation d'électricité.

Au niveau de notre empreinte environnementale, il y a une baisse importante. Pour garder le cap, il faudra, dans les années à venir particulièrement surveiller l'évolution de notre consommation énergétique ainsi que celle du nombre de voyages de service en avion et en voiture.

Tous ces aspects sont détaillés point par point dans la suite de ce rapport.

3. Consommation d'électricité



Comme on peut le constater au niveau du graphique, notre consommation totale d'électricité en 2022 est similaire à celle de 2020 et 2021. Nous avons tout de même augmenté de près de 100.000 kWh par rapport à 2021. En effet, nous sommes passés de 2.130.000 kWh à 2.227.000 kWh à la suite d'un été particulièrement chaud où l'air conditionné a tourné à plein régime.

De plus, en 2022, il y a eu un taux d'occupation supérieur de plus de 80% par rapport à 2021. Pour garder un confort de travail pour les personnes présentes au City Atrium, nous avons continué à consommer de l'électricité comme lors des années pré-Covid. Les explications principales de nos consommations sont : l'utilisation des ascenseurs, les lumières aux étages occupés, la ventilation ainsi que le refroidissement des serveurs informatiques fortement mis à contribution.

On peut cependant remarquer qu'à partir du mois d'octobre et ce jusqu'à la fin de l'année, notre consommation en électricité a diminué de plus de 10% par rapport à 2021 pour la même période. Ceci s'explique par la mise en place de mesures liées au « Plan hiver 2022 » qui avait été approuvé le 15 juillet par le gouvernement. Le 23 septembre, celui-ci a énuméré un certain nombre de mesures obligatoires et recommandées qui ont donc été mises en application à partir de fin septembre.

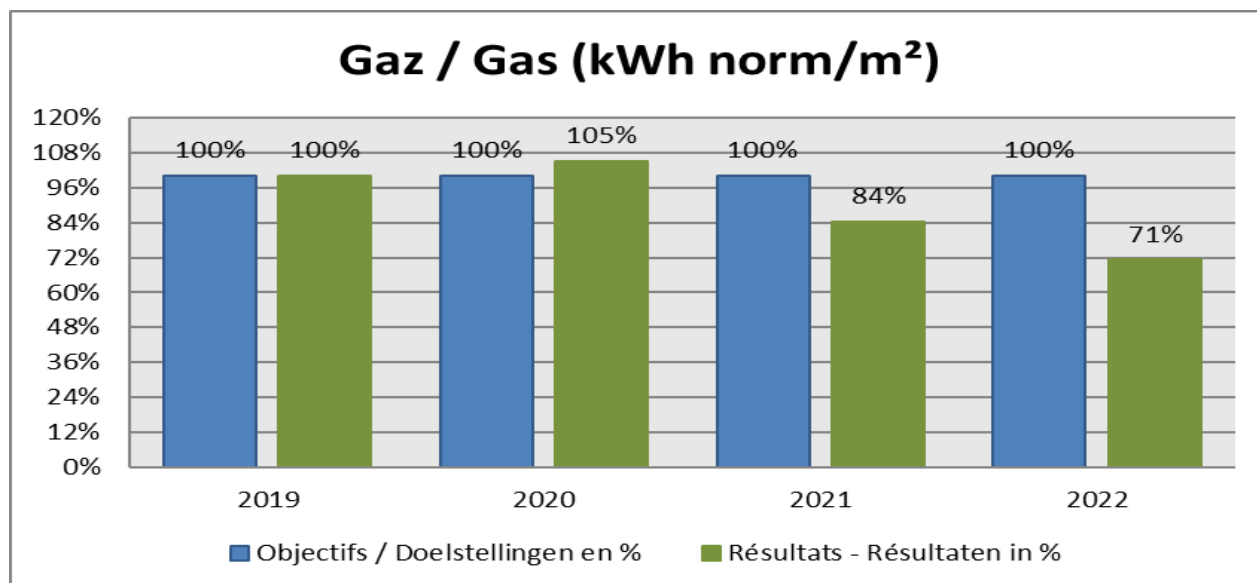
L'objectif du gouvernement était de réduire la consommation d'énergie des services publics fédéraux de 15 % entre le 1^{er} octobre 2022 et le 31 mars 2023 par rapport à la consommation moyenne des cinq dernières années. Au niveau de notre consommation d'électricité, les mesures qui ont certainement eu un impact positif

sont : l'extinction des lumières entre 19 heures et 6 heures du matin, l'extinction de certaines lampes non indispensables comme dans les couloirs ainsi que l'interdiction de l'utilisation d'appareils personnels tels que lampe de bureau, cafetière, bouilloire, élément de chauffage,... Fin de l'année, nous avons également remplacé tous les vieux réfrigérateurs du City Atrium par des appareils présentant une meilleure efficacité énergétique.

En conclusion, les résultats globaux pour 2022 sont à la hausse par rapport aux 2 années précédentes. Grâce aux mesures décrites ci-dessus mais également grâce au plan d'actions d'économies d'énergie qui est proposé pour le nouveau cycle EMAS (2023-2025), nous espérons diminuer de manière significative nos consommations d'électricité dans les années à venir.

Ce plan d'actions suivra d'ailleurs les propositions qui ont été faites pour répondre à la réglementation PLAGE (Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique) pour les grands bâtiments de la région de Bruxelles-Capitale. Ce plan vise à réduire la consommation énergétique des bâtiments, sans perte de confort pour les occupants et sans viser de gros investissements. Il a pour but de réduire l'impact environnemental global du bâti au niveau de Bruxelles. Cette obligation légale est entrée en vigueur en 2019. PLAGE est un processus cyclique en plusieurs phases réparties sur 5 ans, qui a commencé par un phase d'identification en 2020. Il est entré au niveau de la phase de programmation en 2022 au sein de notre bâtiment principal, le City Atrium. Actuellement, notre dossier validé par le réviseur PLAGE doit encore être notifié par Bruxelles-Environnement. En avril 2023, nous devrions entrer officiellement dans la phase de mise en œuvre, comme prévu dans le planning de cette réglementation.

4. Consommation de gaz



Comme les années précédentes, le City Atrium a continué à être chauffé en continu, et ce en fonction des températures externes, afin de garantir un confort optimal pour les personnes qui étaient sur place pour les besoins du service. La consommation brute de gaz en 2022 est cependant bien moins élevée que les années précédentes, avec une diminution de près de 40.000 m³ de gaz. Nous sommes en effet passés de 139.199m³ en 2021 à 99.025m³ l'année passée. Cette diminution est également visible quand on parle des résultats normalisés¹ et se traduit même pas un résultat de 29% de gains par rapport à 2019.

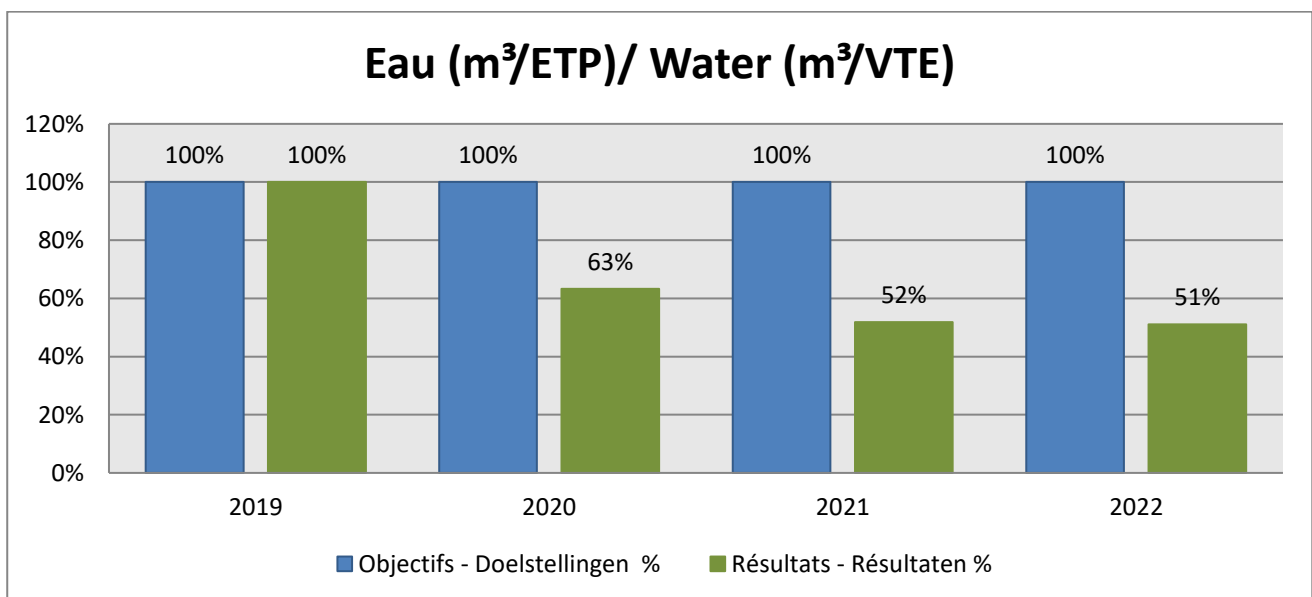
¹ Il faut normaliser toutes les consommations de chauffage qui sont directement liées avec la température extérieure (dans ce cas les consommations liées au chauffage du bâtiment). Pourquoi ? Cette notion permet d'intégrer la rigueur de la saison de chauffe et donc de pouvoir comparer les besoins en chaleur de différents bâtiments, indépendamment du climat extérieur.

Ces bons résultats sont également à mettre en rapport avec le « Plan hiver 2022 » du gouvernement dont on a parlé dans l'analyse sur les consommations d'électricité ci-dessus. On peut donc remarquer qu'à partir du mois d'octobre et ce jusqu'à la fin de l'année, notre consommation mensuelle normalisée en gaz a diminué de plus de 20% par rapport à 2021 pour la même période.

La mesure principale qui explique cette nette diminution est le réglage du chauffage sur une température de consigne de 19°. Cette mesure a cependant eu des conséquences importantes en terme de confort au sein du City Atrium, car cette température n'était pas toujours atteinte partout dans le bâtiment vu la configuration de celui-ci.

Notre objectif pour le nouveau cycle EMAS (2023-2025) est donc d'améliorer le confort tout en répondant à l'objectif des 19° à atteindre à tous les niveaux de notre bâtiment. Pour ce faire, nous allons mettre en place un suivi des données beaucoup plus régulier et en lien avec les températures externes. Cet aspect est également repris dans notre plan d'action pour la diminution de nos consommations énergétiques. En effet, comme pour l'électricité, la diminution de la consommation de gaz doit être rendue structurelle dans les années à venir. Cela nous permettra de répondre à la réglementation PLAGE pour les grands bâtiments de la région de Bruxelles-Capitale. Cela nous permettra aussi de faire des économies tout en gardant un œil sur les éventuels problèmes d'approvisionnement liés à l'actualité internationale.

5. Consommation d'eau



La consommation totale d'eau en 2022 est tout à fait comparable à 2021. Il y a certainement un lien entre la présence du personnel et l'utilisation d'eau. On peut cependant constater que nous avons consommé un peu moins tout en augmentant de 80% la présence au City Atrium.

Nous sommes passés d'une consommation de 3.256 m³ en 2021 à 3.215 m³ en 2022. En janvier, nous avons commencé notre collaboration avec la société Shayp. Un capteur a été installé sur notre compteur principal et cela nous a permis de constater qu'il y avait de petites fuites dans le bâtiment. La résolution de ces problèmes se traduit par une nette diminution de nos consommations en février et mars par rapport à l'année précédente.

Pour le prochain cycle, ce système va nous permettre de faire un suivi de la consommation de l'eau de manière rapide et régulière. L'eau reste un indicateur important dans la gestion de notre système de management

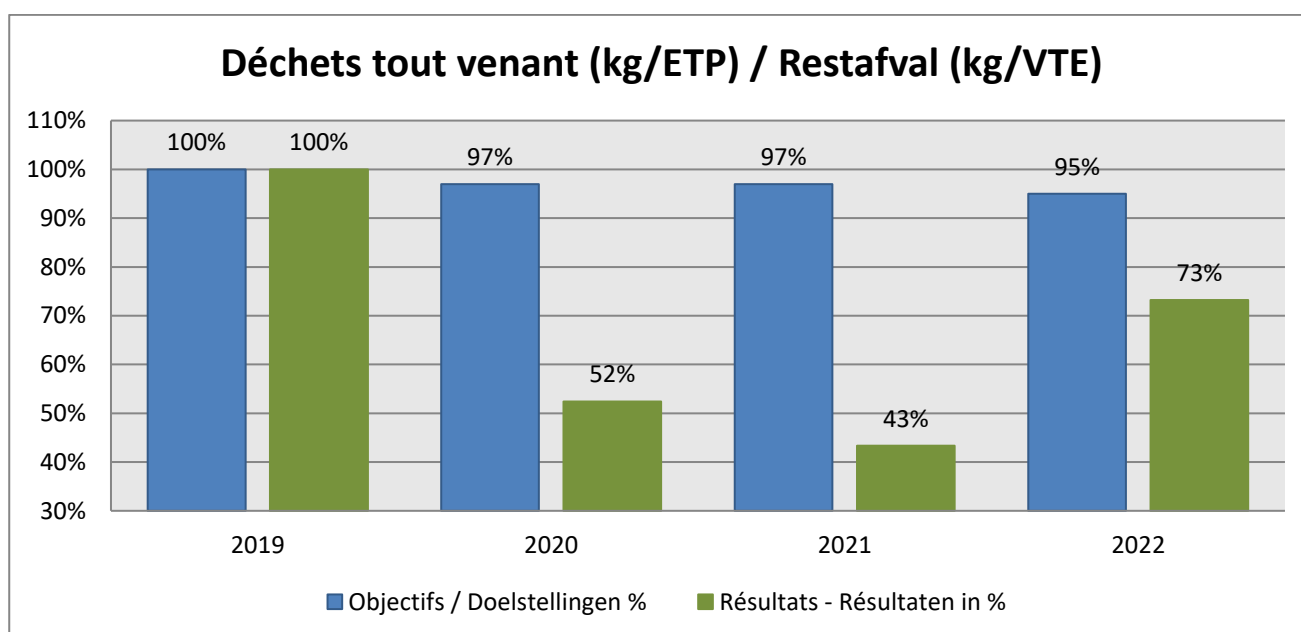
environnemental. C'est pour cette raison que nous avons également décidé de diminuer notre consommation pour les années à venir.

Tableau récapitulatif chiffré des consommations suivies au sein du SPF pour le cycle 5. Avec comme année de référence 2019

	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 et 2022 vs 2019
Electricité	2.845 kWh/ETP	2.475 kWh/ETP	2.427 kWh/ETP	2.531 kWh/ETP	-13% /-15% /-11%
Gaz	66 kWh norm/m ²	70 kWh norm/m ²	56 kWh norm/m ²	47 kWh norm/m ²	+5% /-16% /-29%
Eau	7,15 m ³ /ETP	4,52 m ³ /ETP	3,71 m ³ /ETP	3,65 m ³ /ETP	-37% /-48% /-49%

6. Gestion des déchets

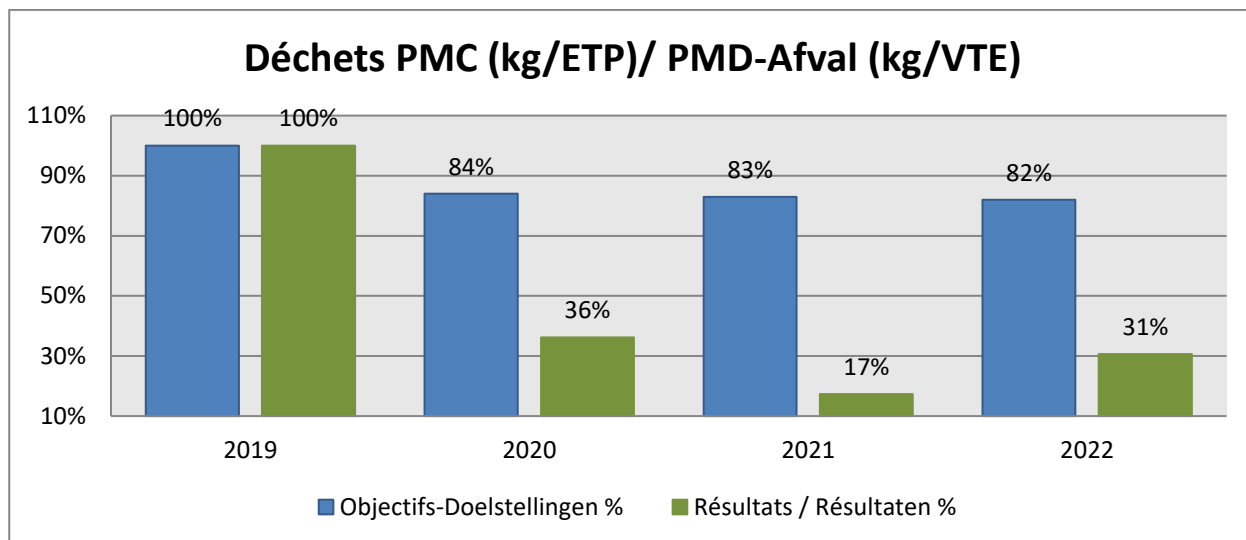
a) Déchets tout venant



En 2022, notre production de déchets tout venant est repartie à la hausse par rapport aux deux dernières années. Elle reste cependant en lien direct avec le taux d'occupation du City Atrium. Nous avons augmenté nos déchets tout venant de près de 5.000 kg par rapport à l'année précédente car nous sommes passés de 6.980 kg en 2021 à 11.830 en 2022. C'est une augmentation de 70% de déchets tout venant, ce qui est en lien direct avec notre taux d'occupation qui est supérieur de 80% en 2022.

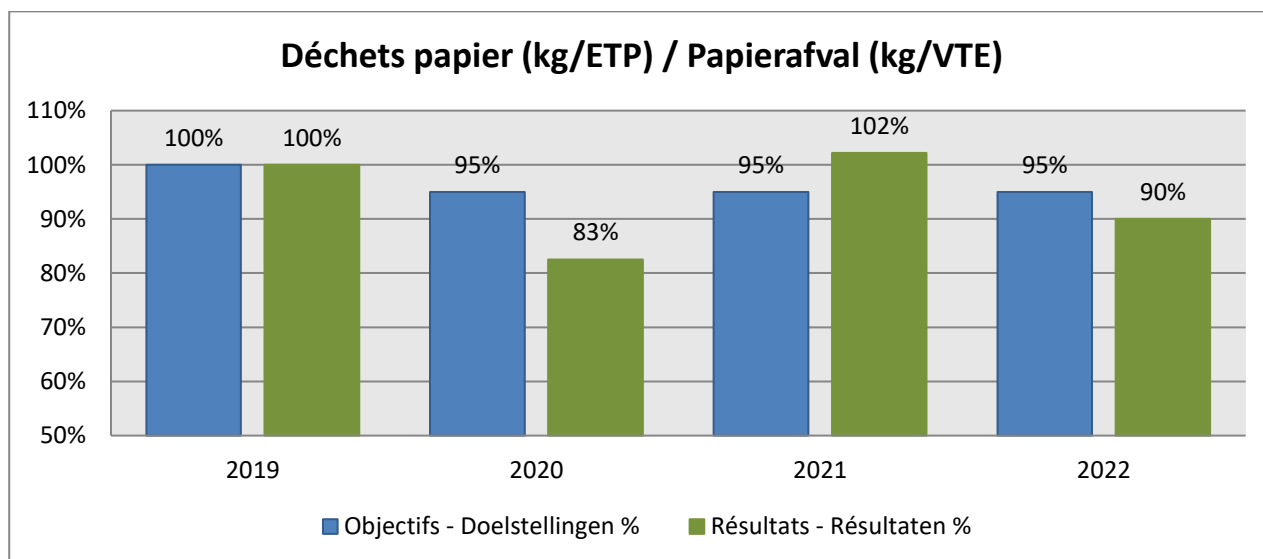
La gestion des déchets tout venant reste donc sous contrôle et ce grâce au suivi des règles de tri mises en place depuis très longtemps au sein du SPF. Un des objectifs pour 2023 est d'encore diminuer la part de ces déchets en ajoutant le tri des déchets organiques à tous les étages utilisés et ce à partir du 1^{er} mai. Le tri des déchets organiques devient une obligation à partir de cette date.

b) Déchets PMC



En 2022, notre production de déchets PMC est en lien direct avec l'occupation des locaux. En effet, nous constatons une augmentation de près de 230kg l'année passée, car nous sommes passés de 291kg en 2021 à 517kg en 2022. C'est une augmentation de 77% de déchets PMC, ce qui est en lien direct avec notre taux d'occupation qui est supérieur de 80% en 2022.

c) Déchets papier



En 2022, la production de déchets papier a diminué plus de 2.200 kg par rapport à 2021. Nous avons donc fait mieux que lors de l'année précédente mais tout de même un peu moins bien qu'en 2020. Ceci s'explique par le fait que les services ont, comme en 2021, continué à faire du tri dans leurs archives papier et ont énormément jeté. La répartition du nettoyage des archives est constant durant toute l'année. Il est difficile d'estimer la quantité de papier qui a été jetée lors du travail régulier et celle qui concerne le nettoyage des archives.

Tableau récapitulatif chiffré de la production de déchets au sein du SPF lors du cycle 5. Avec comme année de référence 2019

Déchets	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 et 2022 vs 2019
Tout venant	18,34 kg/ETP	9,62 kg/ETP	7,95 kg/ETP	13,43 kg/ETP	-48 % / -57 % / -27%
PMC	1,92 kg/ETP	0,70 kg/ETP	0,33 kg/ETP	0,59 kg/ETP	-64 % / -83 % / -69%
Papier	21,04 kg/ETP	17,36 kg/ETP	21,50 kg/ETP	18,94 kg/ETP	-17 % / +2 % / -10%

Remarques :

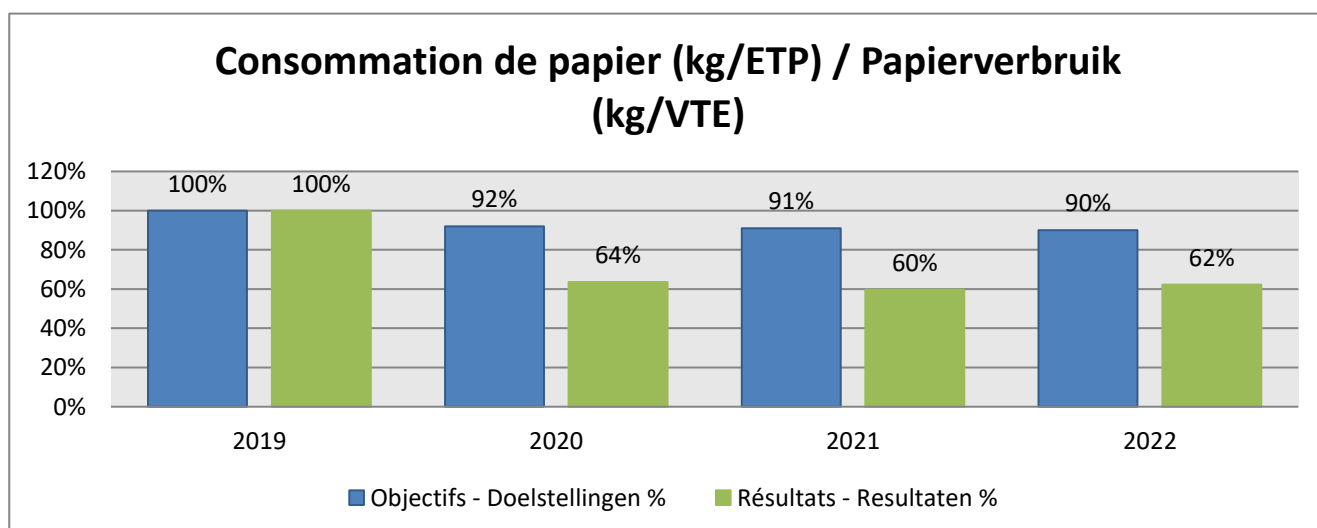
Nous avons commencé avec un nouveau contrat de récolte des déchets en mai 2021. Ceci peut aussi parfois expliquer la différence de poids comptabilisés. En effet, les poids fournis par les camions de l'entreprise Vanheede sont arrondis pour les déchets tout venant. Au mois de mai, il y a eu un problème de pesée et les chiffres ont donc dû être estimés. Dès le départ, nous avons challengé notre partenaire afin d'obtenir des chiffres corrects.

En 2022, nous avons constaté une amélioration de la qualité du pesage mais elle ne reste cependant pas encore vraiment fiable à 100%. C'est pour cette raison que nous ne mettrons pas d'objectifs d'amélioration au niveau des déchets pour notre prochain cycle et ce tant que nous ne serons pas convaincus de la qualité du rapportage.

Hormis ces déchets, liés au travail de bureau, nous avons produit au sein du SPF quelques déchets appartenant à d'autres catégories de traitement et qui ont été gérés par d'autres collecteurs :

- a) Les déchets dangereux ont été collecté par Bruxelles-Propreté le 22/04/2022. Ils étaient composés de bidons de produits de nettoyage vides, d'huiles végétales et d'extincteurs utilisés ou périmés pour un total de +/- 60 kg. En 2020 et 2021, années Covid, nous n'avions pas fait collecter de déchets dangereux car cela avait été organisé la dernière fois en décembre 2019 (+/- 20 kg).
- b) Les DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques) correspondent à un flux de déchets avec une régulation et des méthodes de traitement spécifiques. Nos DEEE sont gérés par notre service ICT et ont été envoyés aux Domaines, qui s'occupent du traitement de ces déchets pour toutes les entités fédérales. Pas de données chiffrées fournies. Au niveau des toners, nous avons un contrat de leasing pour les imprimantes et pour la reprise des cartouches avec Minolta. Collecte de 1m³ en 2020, 2 m³ en 2021 et 2022.
- c) En 2022, nous avons commencé le tri des déchets organiques, mais les poids fournis (1.340 kg pour 7 mois) ne sont pas exploitables, car un poids unique (65kg) a trop souvent été comptabilisé lors des collectes.

7. Consommation de papier

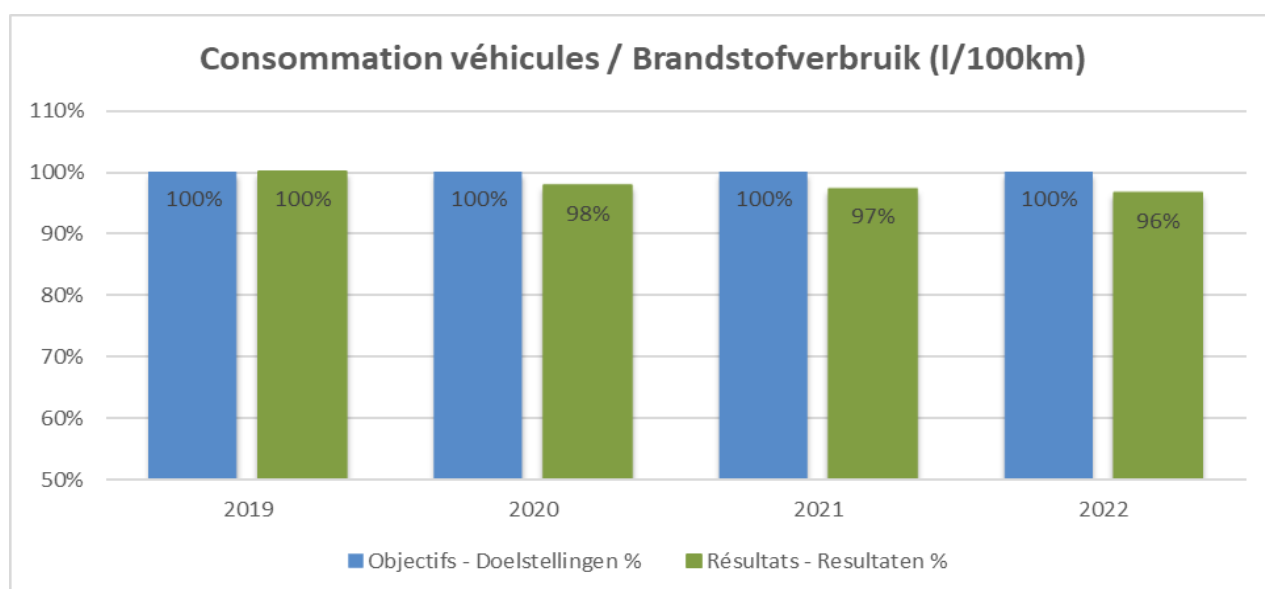


Notre consommation de papier reste bien maîtrisée. Nous pouvons cependant constater que nous avons augmenté celle-ci par rapport à 2021. En effet, nous sommes passé de 5.727 kg en 2021 à 6.559 kg de papier en 2022. Cette hausse peut s'expliquer par l'augmentation de la présence au City Atrium (taux d'occupation supérieur de 80% en 2022 par rapport à l'année précédente).

Nous allons donc continuer à monitorer cela en 2023 pour éviter d'avoir un effet pervers avec le retour au bureau. L'installation de nouvelles imprimantes partagées nous offrira la possibilité de suivre plus rapidement et plus en détails l'utilisation de celles-ci en cas de besoin.

Papier	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 et 2022 vs 2019
Consommation	12,98 kg/ETP	8,24 kg/ETP	7,75 kg/ETP	8,09 kg/ETP	-36 % /-40 % /-38 %

8. Consommation des véhicules



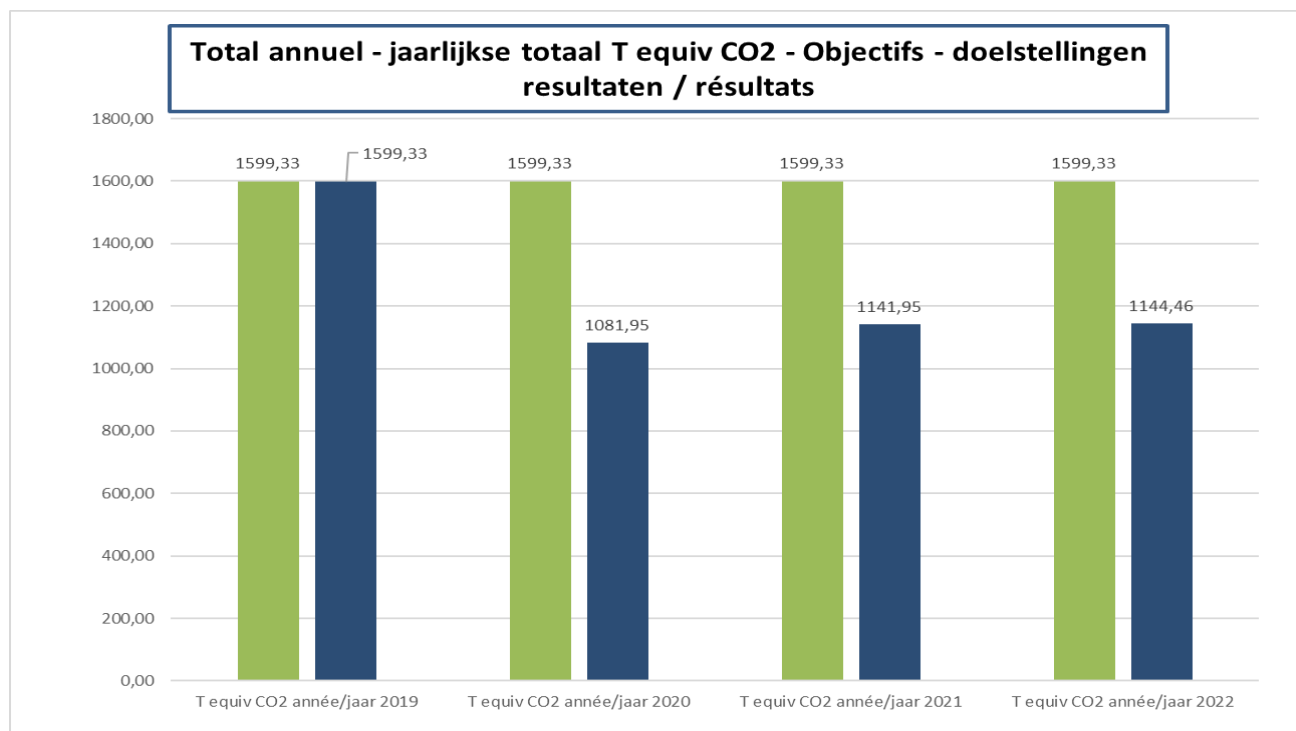
En 2022, on constate une diminution de la consommation de nos véhicules. Nous sommes en effet passés de 6,37 l/100km à 6,32 l/100km. Cela s'explique par le renouvellement progressif de notre parc de véhicules mais ne démontre pas vraiment une forte évolution. Il reste donc encore un travail de suivi et de formation à continuer vu que nous avons un grand nombre de conducteurs différents, avec des comportements de conduite différents.

9. Bilan CO₂

Le bilan ci-après concerne les émissions de CO₂ résultant de nos consommations d'électricité, de gaz, de nos véhicules et de nos missions à l'étranger. Les émissions annuelles d'autres gaz (SO₂, NOx et PM) ne sont pas renseignées, car elles ne sont pas pertinentes au regard de nos activités de bureau et nous n'avons pas de moyens d'action.

Nous nous concentrons donc sur le calcul du CO₂, qui est obtenu en additionnant les émissions produites au sein de notre bâtiment ainsi que lors des déplacements professionnels. On tient compte des consommations

de gaz et d'électricité pour le bâtiment et on convertit les kWh d'électricité ainsi que les m³ de gaz en équivalent CO₂². Pour ce qui est des déplacements de service, les émissions de CO₂ sont calculées par type de moyen de transport et en fonction des km parcourus lors des différentes missions³.



En 2022, nos émissions totales de CO₂ sont restées très stable par rapport à 2021. Nous voyons cependant toujours une nette diminution par rapport aux années pré-COVID. Il y a plusieurs facteurs, détaillées ci-dessous, qui expliquent cette différence.

Au niveau des consommations énergétiques de notre bâtiment, en 2019, nous étions à plus de 850 tonnes équivalents CO₂. En 2020 et 2021, les diminutions de consommations nous ont permis de passer à quelques 750 tonnes équivalents CO₂. Ce qui équivaut à une diminution de +/- 110 tonnes équivalents CO₂. Cette diminution est encore plus importante en 2022, car nous sommes passés sous les 700 tonnes équivalents CO₂ et ce surtout grâce aux économies en gaz.

Pour ce qui est de l'utilisation des véhicules de service, notre empreinte environnementale a légèrement augmenté, ce qui s'explique par les 103.000 km supplémentaires parcourus. Au niveau de l'utilisation des voitures pour les missions à l'étranger, nous sommes passés 391 en 2021 à 220 en 2022 ce qui est équivalent au nombre de déplacement en 2020. Cela se traduit au niveau de l'impact par une forte diminution de 37 T équivalents CO₂. En effet, nous passons de 48 T équivalents CO₂ à 11 T équivalents CO₂.

C'est au niveau des missions à l'étranger en avion qu'il y a une grande différences par rapport aux années 2020 et 2021. Nous sommes en effet passés de 63 vols en 2020 à 122 vols en 2021 et à 213 vols en 2022. Cela a eu comme conséquence une augmentation de plus de 85 T équivalents CO₂, car on passe de 90 T équivalents CO₂ à 176 T équivalents CO₂.

L'évolution des technologies et l'utilisation de celles-ci nous a permis d'augmenter la part du travail à distance. Lors des années 2020-2021, on peut constater un impact important du COVID. En effet, le nombre de

² La source utilisée pour le facteur de conversion est : <https://energieplus-lesite.be/> et avec une vérification auprès de notre fournisseur d'énergie : VEB (Vlaamse Energie Bedrijf).

³ La source utilisée pour le facteur de conversion des voyages de service est : <https://greentripper.org/>.

déplacement en avion était fortement limité, au contraire des missions en voitures qui étaient beaucoup plus fréquentes. Cela s'explique sans doute par les craintes de contagions lors de voyages via des modes de déplacement en groupe.

En 2022, la tendance est donc à la reprise des déplacements en avion et la limitation de ceux en voiture. Nous pouvons cependant constater que c'est au niveau du train que le nombre de missions a le plus augmenté. En effet, ce n'est pas moins de 245 missions qui ont été effectuées avec ce moyen de transport moins impactant. Ceci équivaut à près du double par rapport aux 133 missions en 2020 et près du triple par rapport à 2021 et les 82 déplacements en train.

Si nous voulons, à l'avenir, réduire notre empreinte environnementale, cela passera par une réduction de nos consommations énergétiques au sein du City Atrium. Des actions sont également à entreprendre en essayant de rationaliser les voyages de service en voiture ainsi que les déplacements en avion.

10. Objectifs du cycle 6 pour les années 2023-2025 – Aspects significatifs et perspectives

Lors du cycle précédent, il y a eu de nombreux changements au niveau de l'organigramme du SPF ainsi que des services qui suivent le système de management environnemental.

L'année 2023 marque le début d'un nouveau cycle EMAS. Qui dit nouveau cycle dit mise à jour de l'analyse environnementale et nouveaux objectifs et plans d'actions. C'est pour cette raison que nous avons mis à jour notre politique environnementale.

Pour le cycle 6, nous avons fixé nos objectifs en privilégiant la continuité par rapports aux différents plans d'actions qui avaient été mis en place lors du cycle 5. Il y a également une grande synergie avec d'autres plans et objectifs tels que le plan de déplacement d'entreprise, le plan d'action déplacements des collaborateurs, le Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique (PLAGE), les objectifs transversaux du gouvernement, les plans d'action fédéraux, le plan stratégique 2021-2023 et le plan opérationnel 2023 du SPF.

Pour nous aider à préparer le cycle 6, nous avons également mis à jour les documents suivants :

- le registre des parties prenantes ou parties intéressées ;
- l'analyse du contexte via une étude PESTEL (Politique, Economique, Sociale, Technologique, Environnemental, Légal) ;
- l'analyse SWOT, où sont repris les enjeux internes avec les forces et les faiblesses ainsi que les enjeux externes avec les opportunités et les menaces.

Sur la base de ce travail, nous avons pu déterminer nos objectifs pour les 3 années du cycle. Ceux-ci seront adaptés, le cas échéant, l'année prochaine pour correspondre au nouveau plan stratégique 2024-2029. Un travail préparatoire est en cours avec une nouvelle analyse des aspects directs et indirects des impacts liés à l'éco-gestion. Celui-ci a commencé en 2022 et sera terminé en 2023 pour encore mieux répondre à nos ambitions.

Nous avons donc prévu comme objectifs pour le nouveau cycle de continuer à améliorer nos performances en fixant nos objectifs par rapport à 2019, qui était la dernière année d'occupation « normale » du City Atrium.

Ce qui équivaut au niveau :

- de l'énergie, à diminuer nos consommations d'électricité (2845,45 kWh/ETP/an en 2019) de 14% pour descendre sous les 2.450 kWh/ETP/an ainsi que celles du gaz (66,37 kWh normalisés/m²/an en 2019) de 3% et arriver à moins de 64,38 kWh normalisés/m²/an pour répondre aux ambitions de PLAGE ;
- de l'eau, à diminuer notre consommation de 30% et donc de passer de 7,15 m³/ETP/an à 5 m³/ETP/an ;

- du papier, à diminuer notre consommation de 25%, ce qui équivaut à une diminution de plus de 3kg par ETP/an ;
- de notre production de déchets, à se maintenir à une production de déchets par ETP/an pour tous les déchets et ce tant que les chiffres de collecte ne sont pas fiables ;
- du tri des déchets, à améliorer la part de tri des déchets en y incluant le tri organique comme prévu dans le Brudalex 2.0.

Nous allons continuer à suivre attentivement nos consommations et allons faire en sorte de réaliser nos différents plans d'actions de manière efficace et flexible. A cela pourraient s'ajouter de nouveaux objectifs liés au plan stratégique 2024-2029.

a. Objectifs chiffrés

<i>City Atrium (Année de référence 2019)</i>			
Indicateurs	Référence	Objectif	Objectifs en %
	2019	2023 - 2025	
Consommation d'électricité en kWh/ETP/an*	2.845,45	Diminuer	-14%
Consommation de gaz en kWh normalisés/m ² /an*	66,37	Diminuer	-3%
Consommation d'eau en m ³ /ETP/an *	7,15	Diminuer	-30%
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP/an*	18,34	Se maintenir	+0%
Quantité de déchets PMC en kg/ETP/an*	1,92	Se maintenir	+0%
Quantité de déchets papier en kg/ETP/an*	21,04	Se maintenir	+0%
Quantité de papier consommé au City Atrium en kg/ETP/an	12,98	Diminuer	-25%
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicules en l/100 km	6,56	Se maintenir	+0%

* = indicateur repris dans le DRS

b. Nos futurs plans d'action liés à l'éco-gestion

Afin d'atteindre les objectifs du point précédent, nous avons défini différents plans d'actions :

1) Consommations

Notre SPF suit son planning dans le cadre du Plan Local d'Action pour la Gestion Energétique (PLAGE), qui est une obligation pour toutes les autorités fédérales, régionales ou communautaires qui occupent un bâtiment de plus de 250 m², l'enjeu de ce plan étant d'améliorer l'efficacité énergétique du parc immobilier bruxellois. En 2022, nous avons finalisé la liste des principaux postes consommateurs et avons déterminé les projets d'amélioration à mettre en place dans les années à venir.

L'année 2023 marque la fin de la phase de programmation et le début de la phase de mise en œuvre. Actuellement, notre dossier validé par le réviseur PLAGE est en attente de notification par Bruxelles-Environnement. Nos objectifs sont plus ambitieux que la diminution de 10% minimum par rapport à notre PEB de 2019 exigée dans le cadre de la réglementation PLAGE.

Pour y arriver, nous avons déjà mis en place des changements, comme expliqué ci-dessus (explication des consommations de gaz et électricité).

2) Mobilité

Ce point est détaillé plus loin dans le document ([IX. Mobilité](#)).

3) Achats, marchés publics et subsides

Ce point est détaillé plus loin dans le document ([XI. Achats et marchés publics](#)).

B. Missions: Résultats et perspectives

a. Direction générale Transport aérien

Mission :

Sous l'impulsion du Directeur général, Monsieur Koen Milis, la DGTA s'est engagée dans un "trajet de renforcement". Dans ce cadre, un exercice de réflexion sur notre rôle et stratégie a été mené à bien, et une nouvelle mission et une nouvelle vision pour l'Autorité aéronautique belge ont été définies.

La mission de la DG Transport aérien

La DGTA du SPF Mobilité et Transports :

- contribue à une aviation sûre, durable et économiquement pertinente dans le cadre d'une approche multimodale du transport ;
- noue des partenariats avec ses stakeholders, en misant au maximum sur le processus décisionnel à l'échelle internationale, la digitalisation, l'expertise et le développement de ses collaborateurs.

La vision de la DG Transport aérien

La DGTA du SPF Mobilité et Transports :

- est proactive et répond aux défis auxquels le secteur sera confronté, tant en Belgique qu'au niveau international, notamment dans le domaine de l'environnement et du développement durable, celui des nouveaux développements technologiques, ... ;
- crée des conditions de concurrence équitables dans le secteur aéronautique ;
- a une interprétation uniforme des règles et normes grâce à la conclusion d'accords avec d'autres pays ;
- est une organisation orientée client qui prête attention aux besoins de ses stakeholders, notamment via un dialogue structurel ;
- travaille de manière transparente et objective ;
- est une organisation moderne et performante, qui parvient à atteindre rapidement ses objectifs en utilisant judicieusement ses ressources ;
- promeut la coopération entre les différents services et veille à ce que la diffusion et le développement des informations et de l'expertise se fassent de manière proactive et structurée.

Résultats 2022 :

La DGTA a poursuivi avec ses partenaires l'étude de l'implémentation de la Belgian Airspace Vision 2030. La vision est un document de référence de haut niveau rédigé en collaboration avec la Défense, Eurocontrol et Skeyes pour améliorer la structure, la gestion et les services dans l'espace aérien belge. L'objectif est d'améliorer l'efficacité et la productivité des opérations civiles et militaires. Les travaux en cours portent sur l'étude des scénarios d'espaces aériens.

La DGTA a aussi continué le travail entamé concernant une procédure intégrée visant à une publication sûre, efficiente, transparente et durable des procédures de vol suivant la navigation basée sur la performance (PBN) dans l'espace aérien belge. Afin d'apporter une stabilité suffisante à ce processus, la DGTA a soumis une proposition d'arrêté royal fixant les exigences auxquelles doivent satisfaire les procédures de vol aux Instruments à la Cellule stratégique du Ministre de la Mobilité.

Dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », la DGTA a participé à l'élaboration de la position belge concernant la révision du système européen de quotas d'émission pour l'aviation (SEQE-EU). La DGTA soutient les infrastructures de carburants alternatifs. La DGTA a aussi assuré la coordination de la position belge dans

le cadre du dossier ReFuelEU Aviation. Cette coordination est effectuée via la nouvelle plateforme BE4MOVE mise en place en septembre 2020. La Belgique soutient l'objectif de la proposition de développer la production et l'utilisation de carburants d'aviation durables tout en assurant des conditions de concurrence équitables sur le marché européen. La Belgique soutient également la proposition de la Commission européenne d'introduire un système d'étiquetage environnemental, dans le cadre de la révision du dossier ReFuelEU Aviation.

La DGTA s'est aussi assurée que le processus d'appel d'offres pour le nouveau contrat d'avitaillement à Bruxelles-National permette l'usage des carburants d'aviation durables. Deux entreprises ont été sélectionnées pour l'assistance en carburant. Brussels Airport Company examine actuellement la situation concernant la procédure d'appel d'offres pour le nouveau gestionnaire d'infrastructure de kérosène.

En parallèle, la DGTA a continué à travailler en collaboration avec le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE) à l'implémentation du Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) mis en place par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI). Le CORSIA est un marché carbone développé au niveau global pour le transport aérien international. La DGTA transmet à l'OACI les réponses aux lettres d'Etat, la notification formelle de la participation de la Belgique à la phase volontaire du CORSIA, la mise à jour de la liste de compagnies aériennes concernées ainsi que les émissions de CO₂ belges de l'année 2021.

Dans le cadre de la problématique des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National, la DGTA a participé à l'organisation des plateformes de concertation, dont la cinquième réunion a eu lieu le 7 novembre 2022. L'objectif de cette plateforme est, si possible, de conclure un "Pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir", de conseiller l'Etat belge sur la nécessité et, le cas échéant, le contenu d'une loi aéronautique ou d'une loi sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles National et de conseiller l'Etat belge sur les "routes aériennes" à suivre au départ ou à l'arrivée de Bruxelles-National.

La DGTA a aussi apporté son expertise au Groupe de Travail organisé par le cabinet du Ministre afin d'étudier des solutions techniques pour cette plateforme.

Afin d'assurer le suivi et la vérification du respect de la réglementation par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne, la DGTA a maintenu la surveillance de l'usage des créneaux aéroportuaires et des restrictions d'exploitation en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National sous la direction du Parquet de Halle-Vilvoorde.

Une politique de sécurité adaptée pour la Direction générale Transport aérien

La Direction générale Transport aérien a défini la sécurité aérienne comme l'un de ses principaux objectifs. Elle s'efforce d'améliorer constamment la sécurité dans le cadre des dispositions réglementaires de l'OACI et de l'UE, et ce, pour tous les domaines de la chaîne de l'aviation civile. Nous mettrons donc tout en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents graves dans l'aviation civile.

Avec le programme belge de sécurité en matière d'aviation civile, nous voulons encourager le secteur aéronautique belge et la DGTA à développer et à maintenir une culture de la sécurité. Les principes de la gestion de la sécurité et une approche fondée sur les risques constituent les pierres angulaires de notre politique de sécurité. La DGTA soutient à cet égard l'application des systèmes de gestion de la sécurité au sein des organisations aéronautiques belges.

Les nouveaux points d'attention dans le plan stratégique du SPF Mobilité et Transports ont logiquement conduit cette année à une politique de sécurité adaptée de la DGTA :

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_fra.pdf ;

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_ned.pdf.

En réponse à l'évolution du secteur aéronautique et du rôle de la DGTA en tant qu'autorité aéronautique, 3 nouvelles priorités stratégiques ont été ajoutées à notre politique de sécurité :

- Soutenir le développement sûr et économique du secteur des drones.
L'intégration sûre des drones dans l'espace aérien belge constitue l'un des défis majeurs de la DGTA à court terme ;
- Contribuer à la mise en œuvre d'une politique environnementale ambitieuse au niveau national et international.

L'objectif principal du programme de sécurité belge est l'amélioration continue de la sécurité aérienne et de la protection de l'environnement. Les statistiques tant nationales qu'internationales montrent que l'aviation est un secteur à haut impact environnemental. La DGTA souhaite donc contribuer à la mise en œuvre d'une politique environnementale ambitieuse au niveau national et international ;

- Contribuer, par la recherche, à l'élargissement des connaissances sur la sécurité aérienne afin de mieux soutenir les décisions politiques.

La DGTA souhaite notamment élaborer une vision à long terme pour le développement de l'aviation civile en Belgique, en tenant compte de la sécurité, de la sûreté, de l'importance économique du secteur et de la nécessité de réduire l'empreinte écologique de manière significative.

Dans ce cadre, la mise à jour 2022 du Plan Belge pour la Sécurité Aérienne (BPAS) a aussi été publiée sur le site du Service Public Fédéral Mobilité et Transports : + guichet rapport CDD :

https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/plan_de_securite_belge ;
https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/belgisch_veiligheidsplan.

Le BPAS contient des initiatives mondiales et nationales visant à traiter les risques de sécurité. Ces risques sont atténués par des mesures réglementaires, la promotion de la sécurité ou des activités de surveillance. Le plan joue un rôle important dans la hiérarchisation de ces initiatives afin de garantir le maintien et l'amélioration constante de la sécurité aérienne au niveau européen et national.

Perspectives 2023-24 :

Conformément aux objectifs du contrat d'administration 2021-2023, la DGTA contribuera à la mise en œuvre de **politiques environnementales ambitieuses au niveau national et international**.

Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'UE, l'AESA a reçu le mandat de développer **un système d'étiquetage environnemental** pour l'aviation. La phase pilote du projet se concentrera sur l'affinement des mesures existantes et le développement d'un prototype numérique pour l'étiquetage environnemental des avions, des compagnies aériennes et des aéroports, sur l'intégration d'une approche du cycle de vie basée sur l'empreinte environnementale des produits et sur la coopération avec l'Agence ferroviaire européenne en matière de comparaison intermodale. Nous allons promouvoir ce projet auprès des compagnies aériennes belges et les soutenir lors de sa mise en œuvre.

Nous établirons une **vision à long terme** pour le développement de l'aviation civile en Belgique en tenant compte des aspects de sécurité, de sûreté, de l'intérêt économique du secteur et de la nécessité de réduire de façon drastique l'empreinte écologique.

Nous contribuerons (pro)activement au développement d'une stratégie en matière de **réduction des nuisances sonores** à Bruxelles, notamment dans l'analyse de la problématique ou en formulant des avis et propositions, en participant aux réunions et en assurant un soutien technique.

La DGTA maintiendra la surveillance de l'usage des créneaux aéroportuaires et des restrictions d'exploitation en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National sous la direction du Parquet de Halle-Vilvoorde.

La DGTA collaborera avec les Régions à la révision et la mise en œuvre du **Système d'échange de quotas d'émission** de l'Union européenne pour l'aviation (SEQE-UE) et du CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), aux adaptations nécessaires à la réglementation européenne et mondiale ainsi qu'à la révision de l'accord de coopération belge y afférents.

La DGTA soutiendra l'introduction de **nouvelles technologies** dans le transport aérien.

Nous allons préparer et faciliter l'utilisation des **carburants d'aviation durables** (Sustainable Aviation Fuels — SAF) au niveau réglementaire (européen, fédéral et, si nécessaire, avec une coopération régionale), ainsi que le renouvellement du contrat de fourniture de carburant pour l'aéroport de Bruxelles National, y compris la préparation, la modification éventuelle de la réglementation et l'approbation des spécifications et leur suivi.

La DGTA contribuera à une **concurrence saine** au sein du transport aérien en veillant particulièrement à l'aspect social et en évitant toute pratique discriminatoire et le dumping social.

Nous soutiendrons les initiatives européennes en concertation avec les SPF concernés en matière de Social Agenda pour l'aviation civile.

Nous étudierons et analyserons le financement de Skeyes afin de documenter et soutenir le processus décisionnel administratif et politique.

Nous mettrons tout en œuvre dans l'intérêt de l'État belge pour négocier ou actualiser des accords bilatéraux contribuant au développement de nos compagnies aériennes et de nos aéroports.

Les priorités pour la présidence du Conseil Européen – qui débutera en janvier 2024 – ont été fixées par le Ministre comme suit:

- offrir une alternative crédible aux vols à courte distance (report modal) ;
- proposer un cadre législatif qui engage les opérateurs et permet des offres intégrées ;
- réguler l'usage des jets privés et la question d'une taxe kérosène pour l'aviation (cf. point 3.1.5. de l'accord de Gouvernement). Les initiatives suivantes seront mises en avant : l'interdiction des sauts de puce et la révision du règlement n°1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens, afin d'intégrer à ce dernier une dimension environnementale.

Pour atteindre ces trois priorités, la DGTA a créé une Task Force pour préparer la présidence belge du Conseil de l'Union européenne. Deux événements sont prévus : aviation de haut niveau ainsi que drones et/ou environnement.

La DGTA mettra tout en œuvre à son niveau de compétence pour **diminuer le nombre d'accidents et d'incidents graves** au niveau de l'aviation civile

Nous harmoniserons le cadre légal régissant l'aviation légère.

Nous réviserons le Programme belge de Sécurité, notamment pour y inclure le Système européen de Classification des Risques (ERCS).

La DGTA met tout en œuvre à son niveau de compétence pour **assurer la sécurité** au niveau des terrains, de l'espace aérien et de la circulation de l'aviation.

Nous poursuivrons l'élaboration des profils de terrain, des relevés d'obstacles et des cartes d'approche dans un environnement en évolution complexe (éoliennes, zones à statuts particuliers, ...).

Nous devons réviser l'arrêté royal sur la notification des obstacles (ETOD) pour intégrer le contenu de la circulaire GDF-03 actuellement utilisée.

Nous travaillerons avec nos partenaires à l'adaptation des cartes aéronautiques d'évaluation d'obstacles (AOEM) pour mieux gérer la pertinence des demandes.

Nous contribuerons (pro)activement, par la formulation d'avis et l'assistance technique au gouvernement, à la conclusion d'un nouveau contrat de gestion entre l'Etat et Skeyes, y inclus le mode de financement de Skeyes.

Nous collaborerons à l'implémentation du Ciel unique européen, à l'espace aérien Benelux et à l'intégration des besoins civils et militaires de l'aviation.

La DGTA continuera à œuvrer avec ses partenaires à la rédaction d'un plan d'implémentation visant à concrétiser la Belgian Airspace Vision 2030. Elle finalisera aussi une procédure intégrée visant à une publication sûre, efficiente, transparente et durable des procédures de vol suivant la navigation basée sur la performance (PBN) dans l'espace aérien belge.

Nous développerons une politique de Just Culture au sein du SPF en référence aux principes déjà acquis dans le secteur aérien.

La DGTA met tout en œuvre à son niveau de compétence pour **développer un niveau élevé de sûreté aérienne**.

Nous devons poursuivre le développement des NASP en collaborations étroites avec nos stakeholders et en conformité avec les prescrits de l'OACI.

Nous étudierons les scénarii de plateformes sécurisées pour le partage des données et d'informations avec les security managers des aéroports et les acteurs de la chaîne logistique (regulated agents, know consignators, regulated suppliers of inflight supplies, ...).

Nous développerons un archivage et un système de suivi des inspections, tests et audits, pour renforcer la collaboration avec les autorités partenaires en matière de sûreté de l'aviation civile.

La DGTA poursuivra l'amélioration de ses prestations externes de **services digitaux**.

Notre Aviation Portal devra être élargi à d'autres services tels que l'octroi de licences, des demandes en matière de sûreté et de nouvelles fonctionnalités (ARC online, certificats acoustiques, permit to fly, renouvellement ULM, temporary overflight permit).

Nous analyserons les possibilités d'uniformisation de l'organisation des examens en vue d'obtenir des licences dans les métiers du secteur.

b. Direction générale Transport routier et Sécurité routière

Missions

La Direction générale Transport routier et Sécurité routière prépare, exécute et évalue la politique fédérale en matière de transport routier et de circulation routière, étant entendu que l'exercice de cette compétence est partagé avec les entités fédérées.

Dans ce cadre, notre mission est de soutenir le développement des différentes formes de déplacement et de transport, de même que de mettre en œuvre une mobilité multimodale plus sûre, durable et aisée et ce, en encourageant le choix du mode de transport le plus approprié.

Notre mission consiste aussi, vu les effets nocifs en termes de pollution ainsi que les coûts externes importants engendrés par le secteur du transport, à limiter l'impact des différents modes de transport sur l'environnement. L'atteinte de cet objectif requiert, d'une part, d'œuvrer à réduire les émissions de polluants et de bruit produites par les véhicules et, d'autre part, de soutenir la mise en place d'une politique fiscale propice au déploiement de véhicules respectueux de l'environnement, comme repris dans l'accord de gouvernement.

Enfin, notre mission consiste aussi, en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière, à tout mettre en œuvre pour contribuer à l'objectif européen de réduire de 50% le nombre morts et de blessés graves d'ici à 2030 et ce, en améliorant la sécurité tant active que passive des véhicules et en veillant à adopter les mesures nécessaires pour empêcher les comportements dangereux adoptés par les usagers de la route.

1/ La parution en juillet 2020 du règlement-cadre (UE) 2020/1056 du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises tant pour le transport routier que pour d'autres modes de transport, tels que le transport ferroviaire et le transport aérien (règlement dit « eFTI » pour Electronic Freight and Transport Information), oblige les États membres à partir d'août 2025 à accepter certaines informations relatives au transport par voie électronique et ce, sous certaines conditions.

Réalisations 2022

Forte de l'expérience acquise par le projet-pilote relatif à l'e-CMR mené conjointement avec les pays membres du Benelux, la DG TRSR poursuit sa participation active aux réunions du DTLF et du DTF, où l'acte délégué et l'acte d'implémentation du Règlement eFTI sont discutés. Le travail sur l'acte délégué était concentré sur l'identification des dispositions nationales qui doivent être reprises dans le scope eFTI et le développement des datasets eFTI (common, EU and national). Différentes réunions ont été organisées entre la Belgique et la Commission pour clarifier les dispositions.

Quant à l'acte d'implémentation, le focus a été mis sur l'accès des autorités publiques aux données des plateformes eFTI du secteur privé. Différents scénarios d'architecture ont été développés par le consultant de la Commission européenne. En plus des réunions périodiques, le 25 août 2022, une réunion bilatérale a été organisée entre le SPF et le consultant de l'UE pour discuter des architectures proposées et des fonctionnalités nécessaires.

Enfin, au niveau de l'implémentation sur le terrain de la lettre de voiture électronique sur le territoire belge, il faut noter que 178.753 e-CMR ont été utilisées en 2022, ce qui représente une stabilisation par rapport à 2021. Cette tendance peut être expliquée par la diminution du nombre d'entreprises qui utilisaient l'e-CMR. Au niveau BENELUX, le total annuel d'e-CMR pour 2022 peut être estimé aux alentours de 840.000.

Du côté technique, le consortium FEDERATED recherche comment faire coïncider leurs objectifs dans le cadre de l'implémentation eFTI avec ceux du projet pilote e-CMR BENELUX. Concrètement, ils évaluent comment adapter leur technologie développée dans le cadre du DTLF afin de permettre l'accès aux e-CMR par les autorités des pays BENELUX de façon efficace et harmonisée. En juillet 2022, FEDERATED a reçu la permission de travailler directement avec les fournisseurs de technologie actifs dans le projet pilote sur cet objectif.

Perspectives 2023-2024

Pour 2023, les prévisions des fournisseurs de technologie e-CMR sur le nombre d'e-CMR sont plus optimistes. Un des fournisseurs belges a obtenu la permission de digitaliser les documents requis par les autorités régionales pour le transport de déchets. En combinaison avec une transition vers le e-CMR, cela permettra d'effectuer un grand nombre de transports dans ce secteur avec des documents digitaux.

Au niveau technique, FEDERATED continue sa mission technique afin de créer gratuitement un accès harmonisé aux e-CMR. Au niveau européen, la Commission européenne n'a pas réussi à finaliser l'acte d'implémentation et les actes délégués du règlement eFTI pour la deadline de février 2023. Le travail continue afin de publier ces textes le plus tôt possible en 2023.

2/ La DG TRSR contribue – notamment aux côtés du SPF Santé publique – au renforcement des normes d'émissions des véhicules à moteur. Comme l'ensemble des normes de véhicules, ces questions sont discutées au niveau européen. Deux règlements en particulier définissent les exigences que les véhicules doivent respecter en matière d'émissions de polluants atmosphériques (normes Euro). Il s'agit du règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules légers et du règlement (CE) n° 595/2009 pour les véhicules lourds. Ces règlements fixent des valeurs limites d'émissions à ne pas dépasser pour plusieurs polluants atmosphériques qui ont un impact sur la santé ou l'environnement. Outre ces valeurs limites, les exigences auxquelles les constructeurs doivent se conformer sont également précisées, notamment en ce qui concerne les essais à réaliser. Ces règlements ont donc pour ambition de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, particulièrement en ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NOx), pour lesquelles le transport routier est le principal émetteur.

Réalisations 2022

En 2022, la Commission européenne a présenté une nouvelle proposition de révision du règlement (CE) n° 715/2007 sous la forme d'un acte d'exécution présenté au sein du comité technique de la Commission dédié aux véhicules à moteur (Technical Committee on Motor Vehicles), où notre DG représente la Belgique. Ce projet de nouveau règlement renforce les cycles d'essais en conditions réelles de conduite, en tenant compte d'un facteur de tolérance (facteur de conformité) moins grand pour les valeurs mesurées par rapport aux valeurs officielles, sur la base des recommandations du Centre Commun de Recherche de la Commission. Concrètement, cela rendra les cycles d'essais plus contraignants et imposera aux véhicules légers des valeurs limites plus strictes en conditions réelles de conduite. La Belgique, par l'entremise de la DG TRSR, a soutenu sans réserve cette proposition, qui a finalement été adoptée le 5 juillet 2022.

Perspectives 2023-2024

Après avoir été présentée fin 2022, la refonte complète des normes Euro (révision des règlements (CE) n° 715/2007 et 595/2009 évoqués plus haut) sera discutée au Conseil de l'UE durant toute l'année 2023 et vraisemblablement en début d'année 2024. Il s'agit pour l'essentiel d'un nouveau règlement unique (Euro 7) s'appliquant à la fois aux véhicules légers et aux véhicules lourds, qui pourrait être la dernière mouture des normes Euro avant l'électrification complète du marché des véhicules neufs (à partir de 2035 pour les voitures et les camionnettes). Outre le renforcement des valeurs limites (principalement pour les véhicules lourds), ce nouveau règlement introduit de nouvelles normes pour certains polluants qui n'étaient pas couverts jusqu'alors ainsi que pour les particules fines provenant des freins et des pneus. La DG TRSR s'est d'ores et

déjà engagée pour soutenir un niveau d'ambition élevé dans le cadre des négociations en cours et à venir. Par ailleurs, sous Présidence belge en 2024, nous aurons sans doute la responsabilité de faire aboutir les négociations finales afin d'obtenir un accord entre les colégislateurs européens avant la fin de la législature européenne.

3/ S'agissant des émissions produites par le transport routier, il convient également d'évoquer la question des émissions de gaz à effet de serre. A l'image des normes Euro, les normes d'émissions de CO₂ sont également adoptées au niveau européen, où la DG TRSR représente la Belgique aux côtés du SPF Santé publique. Là encore, il faut distinguer un règlement dédié aux véhicules légers (règlement (UE) 2019/631) et un règlement dédié aux véhicules lourds (règlement (UE) 2019/1242). Ces règlements fixent des valeurs limites moyennes d'émissions de CO₂ à ne pas dépasser par constructeur, afin de limiter la contribution du transport routier aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique.

Réalisations 2022

Dans le cadre du règlement évoqué au point précédent et adopté le 5 juillet 2022, la Commission européenne a également renforcé les cycles d'essais des véhicules légers hybrides rechargeables avec le soutien de la DG TRSR au nom de la Belgique. Ce nouveau règlement renforce les cycles d'essais des véhicules hybrides rechargeables, en tenant compte d'un facteur de charge (facteur d'utilité) plus représentatif. En effet, plusieurs études ont mis en évidence que ces véhicules étaient rechargés moins souvent que ce qui était initialement envisagé. Concrètement, cela rendra dès 2025 les cycles d'essais plus contraignants et plus représentatifs, avec une contribution moins grande du moteur électrique par rapport au moteur thermique. Ceci conduira à une prise en compte plus équilibrée, sans qu'elle soit surestimée, des véhicules hybrides rechargeables dans le calcul des émissions moyennes de CO₂ par constructeur.

Par ailleurs, la révision du règlement (UE) 2019/631 relatif aux émissions de CO₂ des véhicules légers, lancée en 2021 dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (Fit for 55), a fini par aboutir à un accord entre le Parlement européen et le Conseil de l'UE à l'automne 2022. Outre un renforcement des objectifs d'émissions en 2030, le nouveau règlement finalement adopté officiellement le 28 mars 2023 prévoit la fin de la vente de véhicules légers à moteur thermique au-delà de 2035, sauf exception. La DG TRSR qui avait plaidé au nom de la Belgique avec le SPF Santé publique pour une sortie plus rapide (2030), s'est toutefois félicitée de l'accord obtenu, qui offre prévisibilité pour le secteur, soutien à l'innovation et surtout un objectif de réduction des émissions des véhicules légers compatible avec les objectifs climat de l'UE à l'horizon 2030 et 2050.

Perspectives 2023-2024

Après la révision des normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules légers évoquée précédemment, viendra en 2023 et 2024 la révision des normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds (règlement (UE) 2019/1242). La proposition de révision a été présentée début 2023 et prévoit notamment 90 % de réduction des émissions en 2040 (100 % de réduction pour les bus urbains dès 2030), le renforcement des objectifs intermédiaires et l'élargissement du champ d'application. Tout comme pour les autres dossiers relatifs aux normes d'émissions, la DG TRSR s'est d'ores et déjà engagée pour soutenir un niveau d'ambition élevé dans le cadre des négociations en cours et à venir. Par ailleurs, sous Présidence belge en 2024, nous aurons sans doute la responsabilité de faire aboutir les négociations finales afin d'obtenir un accord entre les colégislateurs européens avant la fin de la législature européenne.

4/ Outre les normes d'émissions à l'échappement, la DG TRSR est également impliquée dans le renforcement d'autres normes environnementales de véhicules. Il en va notamment des normes d'émissions sonores des deux ou trois roues et quadricycles et des flexibilités accordées aux véhicules électrifiés en matière de masses et dimensions.

Les deux ou trois roues motorisés et quadricycles (2RMs) sont en effet indéniablement plus bruyants que les autres véhicules à moteur (en moyenne + 4 dB par apport à une voiture). Ces émissions sonores ont à la fois un effet sur la santé et constitue une source de nuisance principalement en milieu rural, dont les coûts associés sont 6,5 fois supérieurs à ceux d'une voiture. Il importe par conséquent de veiller au renforcement des normes de bruit associés à ces véhicules.

Du côté des véhicules lourds, le passage à l'électrification impose aux constructeurs de nouvelles contraintes relatives à la masse et aux dimensions de leurs véhicules, en raison principalement de la présence des batteries ou du réservoir d'hydrogène et de son système d'alimentation en carburant dans le cas des véhicules à pile à combustible. Il faut donc veiller à ce que ces véhicules ne souffrent pas d'un manque de compétitivité par rapport aux véhicules conventionnels à cause des règles imposées en matière de masses et dimensions pour le transport, notamment transfrontalier.

Perspectives 2023-2024

Du côté des normes d'émissions sonores des 2RMs, la DG TRSR compte interpellier la Commission européenne – avec le soutien de notre Ministre – afin qu'elle poursuive ces travaux en vue d'une révision des normes de bruit (nouvelle norme « Euro 5 ») et qu'elle soutienne les initiatives prises au niveau international en faveur de procédures d'essais en conditions réelles de conduite plus représentatives.

En ce qui concerne les règles en matière de masses et dimensions pour les véhicules lourds, une proposition de révision de la directive dédiée au transport international (directive 96/53/CE) devrait être présentée en 2023. La DG TRSR veillera à ce que celle-ci prévoie le renforcement de certaines dérogations et flexibilités afin de favoriser le déploiement de véhicules moins énergivores (appendices aérodynamiques, cabines allongées) et de véhicules électrifiés (masse maximale autorisée plus élevée pour ces véhicules...). Par ailleurs, sous Présidence belge en 2024, nous aurons sans doute la responsabilité de faire aboutir les négociations finales afin d'obtenir un accord entre les colégislateurs européens avant la fin de la législature européenne.

5/ En 2022, la DG TRSR a en outre mis en place un groupe de travail au sujet du « rétrofit », lequel consiste en la conversion de véhicules à moteur thermique en véhicules à moteur alimenté par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène.

Ce groupe de travail a mené une longue étude sur le sujet afin d'examiner les exigences techniques à imposer aux véhicules modifiés et de mettre en place une réglementation qui facilitera cette conversion positive pour l'environnement tout en veillant à ne pas impacter négativement la sécurité routière.

De plus, le projet mené par la DG TRSR a élargi le scope en visant plus de catégories de véhicules, pour tenir compte des demandes émanant des acteurs du rétrofit. Le décret wallon proposait de rendre le rétrofit possible uniquement pour les voitures personnelles et les camionnettes légères, alors que le projet de la DG TRSR vise toutes les catégories de véhicules, y compris les camions, les motocycles et les cyclomoteurs. Seuls les tracteurs agricoles ne sont pas concernés par le rétrofit.

Un arrêté royal sera publié dans le courant du mois de mai 2023. Cependant, pour rendre cet arrêté effectif, les régions devront prendre des décrets pour en permettre la réalisation sur le terrain.

6/ Le projet de révision du Code de la Route consiste à entamer une réflexion ciblée avec les partenaires afin de déterminer avec eux les modifications qui pourraient être apportées au Cod dans le but de permettre le déploiement de modes alternatifs de transport de marchandises (transport de marchandises à vélo, trains de véhicules routiers électriques...) ainsi que de stimuler les modes de déplacements actifs (à pied, à vélo...) et les transports en commun. Les objectifs poursuivis sont donc à la fois d'améliorer la sécurité routière et de promouvoir des modes de déplacement qui sont plus durables.

Réalisations 2022

Les discussions sur les 74 propositions retenues en 2021 se sont poursuivies avec les partenaires régionaux en vue d'aboutir à un projet d'arrêté royal réformant le Code de la Route. Il y a eu 23 réunions en 2022.

Entretemps, plusieurs modifications légales (arrêtés et lois) revêtant une certaine urgence et modifiant le Code de la Route ont été publiées en 2022 : véhicules prioritaires (AR du 9.03.2022), engins de déplacement (loi 15.05.2022), C23 (loi 30.07.2022), chaussée centrale (AR 30.07.2022), signalisation des vélomobilités (AR 9.10.2022), appareils de communication au volant (loi 24.01.2022).

Perspectives 2023 - 2024

Les discussions se poursuivent avec les partenaires régionaux en vue d'aboutir à un projet d'arrêté royal réformant le Code de la Route. Comme en 2022, l'administration poursuit plusieurs modifications du Code revêtant une certaine urgence, dont certaines mesures favorisent les déplacements durables. Il s'agit notamment de l'arrêté royal du 12 mars 2023, qui prévoit trois catégories supplémentaires de véhicules qui peuvent être admis sur les bandes bus et les sites spéciaux franchissables : les véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes, les véhicules utilisés pour promouvoir des moyens de mobilité durable (par exemple, les camions transportant des vélos partagés) et les véhicules utilisés pour le transport en commun de personnes handicapées. Un autre projet d'arrêté royal est en préparation afin d'améliorer la visibilité des cycles et des engins de déplacement au moyen d'une signalisation latérale supplémentaire. Il n'est pas exclu d'encore recevoir de nouvelles demandes d'adaptations du Code de la Route à la demande des régions et d'autres partenaires.

7/ Dans le cadre de la digitalisation des processus, la DG TRSR a lancé, en 2022, un projet de demande en ligne des permis provisoires et définitifs de toutes les catégories de permis de conduire.

Réalisations 2022

La première partie du projet Beldrive a abouti. Depuis septembre 2022, il est possible de commander les permis de conduire provisoires modèle 18 mois en ligne. Ce projet permet de réduire le nombre de déplacements des citoyens à la commune. Au lieu de se déplacer deux fois pour la demande et le retrait du permis de conduire, ils se déplacent uniquement pour le retrait du permis de conduire.

Perspectives 2023-2024

Courant d'année 2023, la possibilité de commander les permis de conduire provisoires modèle 36 mois et 12 mois sera également ouverte. La demande de permis définitif catégorie B en ligne devrait être possible fin de l'année 2024.

c. Direction générale Navigation

Au niveau de la DGN, la décision a été prise de se concentrer sur la digitalisation ainsi que sur le Green Deal. Pour le nouveau cycle, la DGN continue également de se focaliser sur la poursuite de la digitalisation et l'élimination progressive des émissions dues au transport maritime d'ici à 2050.

1. Digitalisation – Les projets de la DG Navigation

1. La DG Navigation poursuivra sa politique de digitalisation poussée de ses services dans les années à venir.

L'objectif est double :

- pour le client : lui proposer des documents sous forme numérique et améliorer le service à la clientèle via la digitalisation des processus de gestion et de demande. Il en résulte toujours une réduction significative de l'utilisation de papier, mais aussi des délais de traitement et du nombre de déplacements ;
- pour l'administration : optimiser les processus et utiliser plus efficacement les ressources humaines. Donc, ici aussi, moins de papier et une optimisation du fonctionnement.

Les certificats des navires de marine marchande ont été digitalisés en 2021 et les documents liés aux personnes l'ont été en 2022. L'application navigation de plaisance sera opérationnelle en 2023. La digitalisation des autres branches de la navigation se poursuivra également dans les années à venir.

La base de données centrale de la DG Navigation, qui constitue l'épine dorsale de toutes les applications informatiques au sein de la DGN, sera modernisée. Ce processus a d'ores et déjà été lancé et sera déployé dans les années à venir pour mieux soutenir les projets de digitalisation et le fonctionnement interne.

2. Le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen (« EMSWe ») impose aux États membres européens de mettre sur pied un système de guichet unique maritime national, permettant de s'acquitter, en une seule fois et par voie électronique, des obligations de déclaration auxquelles les navires faisant escale dans un port d'un État membre sont soumises. Il s'agit d'obligations de déclaration qui sont nécessaires pour le traitement de l'entrée, du séjour et de l'appareillage d'un navire dans un port maritime. Ce système a pour objectif de réduire les charges administratives dans le domaine de la navigation, d'accroître la sécurité ainsi que de digitaliser et d'optimiser les processus. Pour la Belgique, c'est la DGN qui est chargée de coordonner ce processus. L'harmonisation des éléments et des normes en matière de données s'est poursuivie et se poursuit. Les gains environnementaux les plus importants sont attendus lorsque le système sera entièrement déployé (calendrier prévu : fin 2025).

3. Une « application navigation de plaisance » sera développée pour mieux informer les amateurs de sports nautiques et les plaisanciers dans un souci d'amélioration de la sécurité et de promotion du secteur. Toute demande et délivrance d'autorisations, de brevets, d'enregistrements et de certificats sera également réalisée sous forme numérique dans un portail afin que tout puisse se faire sans papier et sans déplacement. La lettre d'enregistrement a déjà été digitalisée en 2021 et la digitalisation des certificats de conduite des navires de plaisance est prévue pour 2023. Dans les années à venir, ce portail s'étendra à toutes les autres interactions plaisancier-administration et les documents seront disponibles sous forme numérique.

2. Décarbonation – Green Deal

Chaque secteur doit faire sa part dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le secteur maritime, la DGN continuera à contribuer à la mise en œuvre du Green deal dans les années à venir.

Cette contribution portera essentiellement sur :

- La mise en œuvre du EU ETS Maritime et du Fuel EU Maritime, la coordination, l'élaboration et

la mise en œuvre de la position belge concernant l'EU ETS Maritime et le Fuel EU Maritime. La Belgique soutient les objectifs du Green Deal et la contribution que le transport maritime doit y apporter. La Belgique soutient à la fois l'extension de l'ETS au secteur maritime et l'introduction du FuelEU Maritime, et nous visons un objectif ambitieux mais réalisable pour ces deux propositions. La Belgique adopte une position constructive dans le débat sur la suppression progressive des subventions aux combustibles fossiles et des ajustements fiscaux. La Belgique souhaite se concentrer dans un premier temps sur les mesures opérationnelles et technologiques qui conduisent à des réductions effectives des émissions. Les trilogues de l'UE sont terminés pour ce qui concerne l'EU ETS Maritime et la législation secondaire est en cours d'élaboration (en Belgique au sein de la Commission nationale Climat). En ce qui concerne le FuelEU Maritime, les trilogues de l'UE devraient se clôturer en mars 2024. L'EU ETS et le FUEL EU Maritime demeurent l'une des priorités de la DGN pour les années à venir.

- La DGN s'inscrit dans le cadre mondialisé caractéristique du secteur maritime, où la coopération avec les pays les moins avancés (LDCs) et les petits États insulaires en développement (SIDS) est importante. Ainsi, il existe un projet de coopération avec les Îles Salomon, et une contribution est prévue pour 2023 au VMDTF (Voluntary Multi-Donor Trust Fund) pour la participation de SIDS et de LCDs aux réunions pertinentes de l'OMI sur les gaz à effet de serre.
- Lors de la COP26, la Belgique a signé la Clydebank Declaration ainsi que la Declaration on Zero Emission Shipping by 2050. Nous nous engageons à étudier d'ici 2026 la possibilité d'utiliser des navires zéro émission sur les routes maritimes entre deux ports. Ces routes sont appelées « corridors verts ». Un événement est déjà prévu dans ce contexte en 2023 pour examiner les possibilités avec les différents acteurs.
- L'IMO GHG Strategy sera revue en 2023. En concertation avec le secteur, la position a été renforcée dans le cadre de la campagne de sensibilisation menée par la SHAC (Shipping High Ambition Coalition) en faveur d'ambitions plus élevées en matière d'émissions de gaz à effet de serre à l'approche du MEPC (Marine Environment Protection Committee) à ce sujet. L'objectif de cette ambition accrue est d'éliminer progressivement les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

3. Questions d'ordre juridique

La DGN améliore continuellement le cadre juridique, car elle veut être pionnière dans les dossiers environnementaux au niveau international, en tenant compte de l'importance de la compétitivité des armateurs. De nombreux projets d'ordre juridique ont été réalisés ces dernières années. Parmi les projets liés à l'environnement, citons :

- La DGN a réalisé de nombreux travaux préparatoires en 2021 pour élaborer un texte de loi sur la ratification de la Convention HNS (Hazardous and Noxious Substances), dans le cadre duquel de nombreuses consultations ont été menées avec les pays voisins afin, entre autres, de garantir des conditions de concurrence équitables. Le 16 juin 2022, la loi a été approuvée par le Parlement. L'arrêté royal portant exécution de la loi a été signé le 22 novembre 2022 et entre en vigueur le 25 février 2023.
Un workshop consacré à la Convention HNS sera organisé à Londres en avril 2023. La DGN participera à certains panels au nom de la Belgique;
- Pour l'annexe V (déchets) de Marpol, la transposition des règles internationales en matière de

rejet des déchets des navires a été faite dans l'arrêté royal relatif à la navigation respectueuse de l'environnement. L'arrêté royal concernant l'annexe V a été ratifié le 1^{er} avril 2022 et publié le 19 mai 2022 ;

- La DGN a collaboré à la modernisation de la liste européenne des institutions reconnues pour le recyclage des navires. La Belgique participe également activement à ces négociations en cours en 2023. Une nouvelle proposition législative européenne visant à réviser le règlement relatif au recyclage des navires sera lancée en 2025. La Belgique a déjà apporté sa contribution en 2022 et continuera à le faire dans les années à venir.

4. Mer du Nord

La DGN est l'un des partenaires qui contribuent au maintien de l'ordre en mer du Nord. Voici les principaux projets auxquels la DGN a collaboré et qui ont un impact sur l'environnement :

- Des capteurs permettant de mesurer les émissions de carbone noir ont été installés dans l'avion de l'UGMM et des mesures sont effectuées. Le nouvel avion (à partir de 2026) sera également équipé de cette technologie ;
- La DGN participe au contrôle de l'application de la loi dans la zone NECA (Nitrogen Emission Control Area) et SECA (Sulphur Emission Control Area). Les contrôles de soufre sont effectués par l'UGMM avec l'avion dont la DGN reçoit les résultats. 110 échantillons de carburant sont prélevés chaque année. 900 navires font l'objet d'une inspection environnementale annuelle (dont 550 sont obligatoires au niveau européen) ;
- La DGN participe au contrôle de l'application de la Convention BWMC (Ballast Water Management Convention). Au niveau international, des amendements ont été apportés à la Convention BWMC. Ils seront transposés en droit belge.

5. Navigation intérieure

La Belgique a ratifié l'amendement à la Convention relative à l'élimination des déchets survenant en navigation intérieure (CDNI).

Cet amendement majeur à la Convention vise à assurer la protection de l'environnement et la préservation de la qualité de l'air par une réglementation stricte du dégazage des bateaux de navigation intérieure. On attend encore les autres États membres avant que la réglementation en matière de résidus de cargaison gazeux puisse entrer en vigueur (calendrier prévu : fin 2023). À partir de 2024, une part importante de la pollution atmosphérique causée par le chargement des bateaux de navigation intérieure sera évitée.

d. Direction générale Politique de mobilité durable et ferroviaire

1. Missions

Notre objectif à la **DG Politique de mobilité durable et ferroviaire (DGPMDF)** est de préparer et soutenir une politique fédérale concertée en matière de mobilité et de transport ferroviaire. Nous collectons et analysons toutes les données pertinentes sur la mobilité et son évolution. Grâce à nos études, nous formulons des propositions en faveur d'une politique de mobilité durable. En partenariat avec Infrabel, la SNCB et les

opérateurs privés, nous contribuons également au développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Nous préparons, contrôlons et évaluons les contrats de services publics et de performance et les plans d'investissements des entreprises publiques des chemins de fer. Nous œuvrons au développement d'une réglementation pour un transport ferroviaire sûr, sécurisé et plus respectueux de l'environnement. Nous veillons à développer un service orienté vers le voyageur et nous nous impliquons dans les évolutions du secteur ferroviaire aux niveaux international et européen.

2. Résultats 2022

Les actions suivies l'année dernière sont la poursuite des actions décrites dans la précédente déclaration environnementale, auxquelles se sont greffées de nouvelles initiatives.

2.1. Contribuer au shift du transport routier vers le rail, en améliorant l'attractivité du transport de marchandises par rail

Cette contribution se décline en trois actions distinctes :

a. Contribuer au développement des trois corridors de fret qui traversent la Belgique, via la représentation de la Belgique dans les structures de gouvernance des corridors

Les trois corridors traversant la Belgique sont le Corridor Mer du Nord – Méditerranée (RFC NSM) dont la DG PMDF assure la présidence, le Corridor Rhin – Alpes (RFC RALP) et le Corridor Mer du Nord – Baltique (RFC NSB).

Il est impératif de mettre en évidence qu'en raison du traitement des données de 2022 par les différents corridors de fret ferroviaire, les différents ajouts ne peuvent être interprétés qu'à la lumière des données déjà publiées.

Les effets de la pandémie Covid-19 ont continué à marquer les corridors de fret en 2022, en particulier sur le trafic des corridors. Le ralentissement de la production manufacturière les a notamment impacté. En outre, la guerre qui s'est déclenchée en Ukraine en 2022 s'est également répercutée sur le trafic des corridors de fret ferroviaire. La guerre en Ukraine a notamment perturbé fortement le transport de grains et céréales venus d'Ukraine et un mécanisme de « corridors de solidarité » a été mis en place par l'UE afin de mobiliser efficacement les capacités du fret ferroviaire. Ces corridors fonctionnent dans les deux sens, tant pour exporter des produits d'Ukraine que pour acheminer de l'aide dans le pays.

Les RFC ont également continué leur politique d'amélioration des performances et d'augmentation de leur attractivité au cours de l'année 2022.

RFC NSM

En 2022, le RFC NSM a poursuivi son pilote entre les terminaux de Lyon et Bettembourg, visant à améliorer la ponctualité des trains. Ce projet, sans date de fin, permet une amélioration de la ponctualité au départ et à l'arrivée des trains entre ces deux terminaux. Il sera étendu à d'autres terminaux situés sur le corridor.

De plus, en 2021, un projet de visualisation de capacité sur l'axe Anvers – Saint Louis a été mené. Ce projet a par ailleurs été incorporé dans le projet TTR de RNE en tant que « produit minimum viable ». Le RFC NSM a également introduit une demande de financement pour la réalisation de cette représentation à l'échelle complète du RFC lors de l'appel à projet européen lancé au début de l'année 2022.

RFC RALP

Du côté du RFC RALP, une attention tout particulière a été prêté à la coordination des travaux impactant son trafic, et plus spécifiquement à la fermeture pendant plusieurs trois semaines de la ligne du Rhin à Rastatt. Des discussions autour du projet DAC (Digital Automatic Coupling) ont également été menées.

Une conférence a été organisée à Berne, en Suisse, en 2022 par le ministère des transports. Cela a été le point de départ d'une initiative rassemblant les différentes parties prenantes afin de formuler et de dégager des pistes concrètes visant à améliorer la qualité de l'offre sur ce corridor de fret.

RFC NSB

Concernant le RFC NSB, la Belgique a formulé des propositions relatives aux objectifs en matière d'offres pour le corridor. Ce point sera discuté ultérieurement avec les autres ministères des transports.

Grâce à l'amélioration de la capacité du RFC NSB afin de répondre davantage aux besoins des entreprises ferroviaires, une augmentation des demandes de sillons a été remarquée pour l'année 2023.

NExBo

Pour ce qui relève de la présidence du Réseau des Comités exécutifs des RFC, l'entité informelle regroupant l'ensemble des ministères des transports participant aux RFC, la DG PMDF a assuré, aux côtés du Danemark en 2022, le rôle de coprésident.

Un suivi des règles d'allocation et de leur utilisation pendant une situation internationale d'urgence (International Contingency Management) a également été assuré à partir des études de cas menées par les corridors de fret.

L'impact de la guerre en Ukraine a également été un point important de l'agenda de la réunion NExBo de novembre 2022.

JOINT NSM-RALP

Les deux réunions conjointes des ExBo des corridors NSM-RALP tant en 2021 qu'en 2022 ont été l'occasion d'aborder l'harmonisation des prévisions de trafic, les politiques nationales relatives au fret ferroviaire, les restrictions temporaires de capacité prévues en 2024 sur le corridor RALP (*cf.* Rastatt), les initiatives déjà mises en place pour améliorer la qualité sur les corridors, l'interopérabilité entre ces deux corridors ainsi que la future fusion des deux corridors.

b. Traiter les demandes de subsides au transport ferroviaire combiné et au trafic diffus

Afin de soutenir le transport de marchandises par rail en Belgique, le SPF Mobilité et Transports assure le régime fédéral de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Après avoir reçu l'approbation de la Commission européenne le 5 octobre 2022, les mesures consacrées au titre 6 de la loi-programme du 27 décembre 2021 ont été fixées au 1^{er} janvier 2022 par l'arrêté royal du 26 octobre 2022. Un budget à hauteur de 13,245 millions d'euros par année est prévu pour une période de cinq ans (1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025). Cette réduction de la redevance est limitée à 1,2 EUR maximum par train-kilomètre.

c. Réaliser une évaluation du mécanisme actuel de subvention des trafic diffus et transport combiné et formuler des propositions pour réviser le système

Le SPF Mobilité et Transports a commandé une étude portant sur l'évaluation du régime d'aide au transport combiné et au trafic diffus (avril 2020). Toutefois, il est apparu qu'une partie des recommandations, portant

sur l'établissement d'un nouveau système d'aide au transport combiné et au trafic diffus, ne pouvaient être mises en œuvre car elles impliquaient des changements majeurs dans l'organisation de l'Etat (règles répartitrices des compétences) ou des règles budgétaires. En revanche, la recommandation visant à maintenir un soutien public au secteur a été concrétisée par l'élaboration du système de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure décrit au point précédent. D'autres mécanismes de soutien seront également analysés par le SPF Mobilité et Transport, conformément à ce qui est inscrit dans le plan fédéral visant à contribuer au doublement du volume de marchandises transportés par rail d'ici 2030. Ce même plan fédéral a été approuvé par le Conseil des ministres le 30 septembre 2022.

2.2. Contribuer à la concrétisation d'une politique environnementale concertée et coordonnée, grâce à une réflexion globale et transversale

Notre SPF conseille le niveau politique dans l'élaboration d'une politique environnementale au travers de différentes initiatives en contribuant à la réalisation de plans en lien avec nos obligations (plan développement durable, plan pour la promotion du vélo « Be cyclist »...).

En ce qui concerne plus particulièrement le Plan Fédéral de Développement Durable, en 2022, notre SPF a mis en œuvre une quarantaine de mesures mentionnées dans le PFDD. L'inventaire de ces actions est le suivant :

a. Concernant le point B du PFDD portant sur « Les lignes directrices », notre SPF a assuré le suivi :

- de plusieurs mesures (B-1.3.2, B-1.3.3, B-1.3.4 et B-1.3.5) visées au **point 1 intitulé « La mise en œuvre accélérée des ODD »** ;
- de plusieurs mesures visées au **point 3 intitulé « Renforcer le rôle d'exemple de l'Etat »** à savoir : développer une initiative liée à la responsabilité sociétale (B-3.1.1), examiner la possibilité de prévoir la compensation des émissions de CO₂ occasionnées par les missions à l'étranger (B-3.1.6.1), explorer la possibilité de verdir et rationaliser la flotte de véhicules (B-3.1.6.2), élaborer une politique cohérente de déplacement pour les agents du service public (B-3.1.6.7), communiquer systématiquement sur les ODD dans les notes de politique générale, dans les plans stratégiques, dans les plans d'action fédéraux/nationaux (B-1.4.4), communiquer systématiquement vers les citoyens et les parties prenantes sur les contributions des services publics fédéraux aux ODD (B-1.4.7).

b. Concernant le point C du PFDD portant sur « Les actions interdépartementales », notre SPF a assuré le suivi :

- de plusieurs mesures visées au **point 1 intitulé : « Ne laisser personne de côté »,** à savoir : définir les effets du Télétravail sur la Mobilité (C-1.3.3.), organiser des activités liées à la thématique de la « Diversité » (C-1.4.1.3) et assurer le suivi du Plan fédéral Gender mainstreaming (C-1.4.1.5) ;
- de plusieurs mesures visées au **point 2 intitulé « Renforcer la résilience face aux risques »,** à savoir : Se préparer à une meilleure gestion de crise (C-2.1.1) et Elaborer un ensemble de mesures fédérales d'adaptation à la crise climatique (C-2.1.2.1) ainsi que Participer à la rédaction du projet de modification de la Loi sur le milieu marin (C-2.3.1) ;
- de la mesure visée au **point 3 intitulé « Transformer l'économie belge »,** portant notamment sur la contribution à la rédaction du PNEC (C-3.1.2) et aux mesures additionnelles au Plan fédéral d'économie circulaire (C-3.2.1) ;
- des mesures suivantes ci-dessous, relatives au **point 4 intitulé « Changer de Modèle de Mobilité »** :

Les actions de notre SPF en tant que « Leader » : encourager la transition vers des véhicules plus propres en soutenant des normes de produits toujours plus contraignantes (C-4.1.5), soutenir les plateformes de partage de véhicules (C-4.1.6), organiser des États généraux de la sécurité routière (C-4.2.1), lutter contre la récidive et l'impunité au volant (C-4.2.2), développer des propositions concrètes pour des sanctions alternatives en cas d'infractions au volant (C-4.2.2), mettre sur pied un registre national volontaire destiné à lutter contre le vol de vélos (C-4.3.2), soutenir l'intermodalité train-vélo en la fixant dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB (C-4.3.3.1), veiller à intégrer dans les grilles tarifaires de la SNCB des tarifs sociaux pour les personnes précarisées (C-4.3.3.2), automatiser le plus possible les avantages sociaux en termes de tarifs de la SNCB (C-4.3.3.3), accorder une attention particulière à la fracture numérique des personnes précarisées dans les produits et services offerts par la SNCB (C-4.3.3.4), coordonner la révision du code de la Route afin de réorganiser efficacement la voie publique en faveur des modes actifs (C-4.3.4), plaider pour l'interdiction des sauts de puce au niveau européen et promouvoir des alternatives (C-4.4.2.1.) ;

Les actions de notre SPF en tant que « Partenaire » : évaluer la faisabilité de la suppression progressive de la vente de véhicules qui ne répondent pas à la norme de zéro émission (C-4.1.1) : *Pas de contribution active de notre part dans l'attente du lancement de ladite étude par le SPF Santé publique*, développer un budget mobilité alternatif (C-4.1.2) , viser la neutralité carbone des nouvelles voitures de société (C-4.1.3), étudier l'adaptation de la fiscalité des voitures de société (C-4.1.4) : *Pas de contribution de notre SPF à ce stade dans l'attente d'une éventuelle initiative du SPF Finances*, étudier la possibilité d'adapter la fiscalité des véhicules utilitaires (C-4.1.7) : *Pas de contribution de notre SPF à ce stade dans l'attente d'une éventuelle initiative du SPF Finances*, parachever les procédures mises en place en ce qui concerne la poursuite des contrevenants transfrontaliers en cas d'infractions au volant (C-4.2.4), étudier les moyens de mise en œuvre du principe de pollueur-payeur dans le secteur aérien par le biais de la taxation (C-4.4.1.1) : *Pas de contribution de notre SPF à ce stade dans l'attente d'une éventuelle initiative du SPF Finances*, promouvoir la mise en œuvre d'une taxe à l'embarquement et/ou au débarquement dans les aéroports au niveau européen (C-4.4.1.2) : *Pas de contribution de notre SPF à ce stade dans l'attente d'une éventuelle initiative du SPF Finances*, plaider au niveau de l'UE pour une fiscalité harmonisée sur l'aviation commerciale qui permette de mieux appliquer le principe pollueur-payeur (C-4.4.2.2) : *Pas de contribution de notre SPF à ce stade dans l'attente d'une éventuelle initiative du SPF Finances*.

2.3. Politique vélo

Dans son Accord de gouvernement, le Gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de réaliser un transfert modal ambitieux. La mobilité active et le vélo en particulier jouent un rôle central dans cette démarche. En vue de promouvoir les déplacements à vélos, les actions suivantes ont été prises ou soutenues en 2022.

Be Cyclist (Plan d'Action pour la Promotion du Vélo)

En 2022, une évaluation intermédiaire de « Be Cyclist » a été réalisée.

Ce dernier est constitué de mesures uniquement basées sur des compétences fédérales, chacune dans les compétences de son ou sa Ministre ou Secrétaire d'Etat.

Le SPF Mobilité et Transports a donc aidé à l'évaluation intermédiaire du plan « Be Cyclist » et a organisé, à cette occasion, un événement présentant l'évaluation intermédiaire en présence du Ministre de la Mobilité et des stakeholders afin d'échanger sur les premiers résultats.

Commission interfédérale vélo

Le SPF Mobilité et Transports organise les commissions interfédérales vélo.

Sont membres de cette commission les fonctionnaires vélos régionaux, le Fietsberaad et les représentants des principales associations cyclistes (Gracq, Pro vélo, Fietsersbond). Il s'agit essentiellement d'un lieu d'échange et de communication sur la politique vélo. Il est convenu d'organiser 4 commissions vélo régulières par an et une ou plusieurs commission(s) thématique(s).

En 2022, 4 Commissions vélo ont été organisées ainsi que 2 Commissions vélo thématiques, dont l'une portait sur les données vélo et l'autre sur les routes cyclables le long de la voie ferrée.

Publications

En 2022, le SPF Mobilité et Transports a publié l'enquête Bemob sur « la pratique du vélo ». Celle-ci étudie, pour le vélo, les motifs de déplacement, leurs avantages et inconvénients ainsi que les intentions d'achat.

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/BeMob/bemob_impactcovid19_fr.pdf

En 2022, le SPF Mobilité et Transports a également travaillé à un rapport sur les « chiffres clés du vélo en Belgique ». Celui-ci permet de mettre en avant, au sein d'un seul document, les principaux indicateurs et statistiques concernant la mobilité des vélos en Belgique.

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Chiffres%20cl%C3%A9s%20du%20v%C3%A9lo_FR.pdf

2.4. Promouvoir des systèmes de transport intelligents et des applications MaaS (mobilité en tant que service)

Les systèmes de transports intelligents (STI) résultent de l'intégration des technologies de l'information et de la communication dans le transport routier et ses interfaces avec les autres modes de transport. L'objectif est de fournir des services innovants permettant une mobilité durable.

NAP

Le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec les administrations régionales des transports, est responsable d'un point d'accès national (NAP) pour les services d'information sur les voyages multimodaux. Ce point d'accès résulte du Règlement délégué de la Commission européenne du 31 mai 2017 (UE 2017/1926). Via ce NAP, l'Union européenne veut encourager le développement de planificateurs de voyage multimodaux, qui combinent les formes traditionnelles de transport telles que le train, le tram et le bus avec de nouvelles formes de transport de passagers (vélos partagés, covoiturage, etc.).

Le point d'accès national belge centralise tous les données disponibles sur le transport de passagers en Belgique. Cela concerne, d'une part, les transports réguliers (tels que le train, le bus, le tram) et, d'autre part,

les transports à la demande (tels que les bus navettes, les taxis, les vélos partagés, le covoiturage) ainsi que les transports personnels (voiture personnelle, vélo personnel, marche...).

Cette plate-forme centrale devrait permettre aux fournisseurs de services d'information sur les voyages et aux producteurs de cartes numériques de concevoir des planificateurs de voyages multimodaux. Cela facilitera les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne et favorisera ainsi le passage à une mobilité plus durable. L'Institut géographique national (IGN) est responsable de la poursuite du développement et de la gestion de ce point d'accès, et a donc développé à cet effet le site web www.transportdata.be.

Le 19 avril 2022, le point d'accès national belge Transportdata.be a fait l'objet d'une mise à jour majeure afin d'élargir son champ d'application. Alors qu'auparavant le portail ne comprenait que des ensembles de données et des services multimodaux, Transportdata.be sert désormais de point d'accès pour tous les ensembles de données et services concernant les :

- services d'information sur les déplacements multimodaux (MMTIS) ;
- informations routières en temps réel (RTTI) ;
- informations relatives à la sécurité routière (SRTI) ;
- stationnements sécuritaires et sécuritaires pour les camions (SSTP).

Le NAP MMTIS a dès lors été rebaptisé 'Point d'accès national belge pour les systèmes de transports intelligents' (NAP ITS), car il centralise désormais l'accès aux ensembles de données et aux services de mobilité en Belgique pour MMTIS, RTTI, SRTI et SSTP.

En centralisant les ensembles de données et les services de ces domaines de mobilité supplémentaires sur le NAP ITS, nous facilitons davantage les développeurs d'applications et de services de systèmes de transports intelligents.

MaaS

MaaS recouvre le concept de la mobilité en tant que service (Mobility as a Service). Le but est de proposer aux usagers des solutions de mobilité sur mesure en fonction de leurs besoins. MaaS se traduit par une application sur un smartphone qui intègre les différents fournisseurs de mobilité. L'objectif est d'arriver à provoquer un changement de nos habitudes pour réduire l'utilisation de la voiture particulière en combinant d'autres solutions de transports plus durables, de manière fluide et conviviale. MaaS peut donc conduire à un transfert modal, en particulier en milieu urbain, où de nombreux trajets courts sont effectués.

Pour le SPF Mobilité et Transports, MaaS est un pilier du futur modèle de mobilité durable et un outil important pour la réalisation du transfert modal. C'est pourquoi nous voulons stimuler le développement et l'application de MaaS par le biais de la recherche, de recommandations en vue de préparer les politiques de mobilité et, sur le plan technique, par le soutien à la plateforme Transportdata.

En ce qui concerne la préparation des politiques, l'accent a été mis en 2022 sur l'élaboration d'une vision MaaS interfédérale. Celle-ci a été approuvée lors de la conférence interministérielle de la mobilité le 7 septembre 2022. De plus, nous sommes actifs dans l'alliance MaaS belge et internationale (dirigée respectivement par ITS.be et ERTICO-ITS Europe). Grâce à notre participation à ces alliances, nous visons à contribuer à ce que la politique fédérale encourage le MaaS et à apprendre comment le MaaS peut soutenir au maximum le passage de l'utilisation de la voiture individuelle à des modes de transport plus durables.

En matière de recherche, le SPF a lancé une mission d'étude pour quantifier et évaluer l'impact du MaaS. Cette mission a été attribuée au groupe de recherche Mobilise de la VUB. L'étude se compose de deux parties, dont la première est un inventaire des recherches utiles existantes, complété par d'autres éléments de recherche propres acquis notamment par des interviews avec des experts. La deuxième partie comporte le développement d'un instrument de mesure pour évaluer l'impact du MaaS via un modèle répliquable et une mesure de référence. Les résultats sont attendus en juillet 2023.

2.5. Réduire les nuisances sonores occasionnées par le matériel roulant transportant des marchandises sur le territoire belge

Proposer des mesures à l'autorité politique pour stimuler le retrofitting du matériel roulant, à l'image de ce qui se fait dans les pays voisins.

Le bruit du transport ferroviaire de marchandises est principalement causé par le contact rail-roue. Plus la rugosité de la surface des roues et du rail est élevée, plus le bruit de roulement généré est important.

Le remplacement des blocs de frein en fonte des wagons de marchandises par des blocs de frein en matériaux composites (opération dite de « post-équipement » ou de « retrofitting ») permet de réduire considérablement le bruit des trains de marchandises. Cette solution est unanimement reconnue comme la solution la plus efficace pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises à brève échéance. Cette solution est toutefois coûteuse pour les détenteurs de wagons.

Pour soutenir le post-équipement des wagons de marchandises circulant en Belgique, le SPF Mobilité et Transports a mis en place un système d'aide visant à soutenir financièrement les propriétaires de wagons et les entreprises ferroviaires.

Suite aux discussions du groupe de travail, un projet de texte de loi instaurant un système d'aide pour soutenir le retrofitting des wagons a été finalisé. Il a été approuvé par le Conseil des Ministres le 18/09/2020.

Le texte a été notifié en décembre 2020 à la Commission européenne, qui l'a approuvé en juillet 2021. Le texte de loi a ensuite été soumis au vote du parlement puis signé par le roi le 20 mai 2022. Le système d'aide a ensuite pu être lancé. Ce projet est désormais terminé.

Les paiements des subsides par le SPF au montant de 2,18 millions EUR étaient prévus pour la période 2022-2023. Une première tranche d'aide est payée en 2022 pour les distances parcourues en 2021 et une deuxième tranche sera payée en 2023 pour les distances parcourues en 2022. Ils sont et seront payés aux détenteurs de wagons ou aux entreprises ferroviaires qui effectuent la traction de ces wagons pour soutenir l'installation du post-équipement. Fin 2022, un montant de 1,096 millions EUR a été payé à 13 entreprises pour un total de 5.540 wagons. Ces wagons moins bruyants ont parcouru en 2021 pas moins de 23.269.595 km en Belgique contribuant ainsi à réduire les émissions de bruit du transport ferroviaire sur notre territoire.

2.6. Contribuer au shift du transport aérien vers le rail

Contribuer au shift du transport aérien vers le rail

Etudier transversalement au niveau aérien et ferroviaire, avec les pays voisins, les modalités en vue de remplacer à terme les vols courts par des trajets ferroviaires à grande vitesse

Compte tenu du changement climatique et des mesures prises par la Commission européenne pour lutter contre celui-ci, notamment par le biais du European Green Deal, la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire a commandé une étude pour examiner les possibilités de remplacer certains vols (court courrier) par des liaisons ferroviaires (substitution), pour les trafics de et vers l'aéroport de Bruxelles et depuis les aéroports régionaux. Par « substitution » on entend le nombre total de voyages qui passent de l'avion au rail à la suite d'une modification de la relation de concurrence au sens large entre le train, principalement à grande vitesse, et l'avion.

L'étude a débuté en septembre 2020 et a été réalisée en collaboration avec la DG Transport aérien. À la fin de l'année 2020, un rapport intermédiaire a été délivré, comprenant l'analyse de la situation actuelle en matière de demande et d'offre aérienne et ferroviaire ainsi qu'une liste de 15 relations internationales (couples de villes) pour lesquelles un service ferroviaire alternatif pourrait remplacer, totalement ou partiellement, l'offre aérienne. Dans un second temps, sur la base d'hypothèses d'évolution de l'offre entre la Belgique et d'autres pays européens, l'étude a identifié les mesures concrètes qui pourraient être mises en œuvre par les différents acteurs pour favoriser ce report modal.

En 2022, un avant-projet de loi visant à promouvoir les trains de nuits passant par la Belgique a été validé par le Conseil des ministres. L'objectif de cet avant-projet est de faciliter et encourager la mise en place de nouvelles lignes de train de nuit pour les passagers en passant par la Belgique. Pour ce faire, l'Etat fédéral prévoirait un budget de 2 millions d'euro pour prendre en charge la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les coûts d'énergie pour tout opérateur de trains de nuits lorsqu'ils passent sur le territoire Belge. Dans ce cadre, le SPF soutient la rédaction du cadre juridique et les précisions de mises en place pour cette initiative. Des contacts ont également été pris avec le secteur ferroviaire pour discuter des potentielles liaisons ferroviaires de et vers la Belgique.

La promotion et la relance des trains conventionnels et des trains de nuit se poursuivra dans les prochaines années via la participation active de la Belgique aux différents groupes de travail coordonnées au niveau européen comme la plateforme pour le passager international (IRP). Cette structure a été mise en place en 2020 à l'initiative des ministres des transports européens. Ce forum regroupe les Etats membres de l'Union européenne et la Suisse, les représentants du secteur ferroviaire et la Commission européenne. L'intention est de dégager les actions nécessaires pour atteindre l'objectif d'encourager les liaisons ferroviaires internationales et de produire des recommandations en ce sens. Chaque année, les membres de la plateforme rédigent ensemble un rapport de progrès qui reprend l'avancée des discussions ainsi que des recommandations concrètes.

Concrètement, ce forum est divisé en quatre sous-groupes de travail. Le premier a été présidé par la Belgique en 2021 et 2022. Il a pour finalité d'améliorer l'expérience digitale pour le passager, surtout en ce qui concerne les billets de train internationaux, les informations sur les voyages et les droits des passagers. Le deuxième groupe est consacré à la définition des opportunités et possibilités d'un réseau de services ferroviaires internationaux pour les voyageurs au niveau européen. Cela inclut les trains à longue distance et à grande vitesse, les trains de nuit et les liaisons connectant l'aérien et le ferroviaire. Le troisième groupe se concentre sur les objectifs du Green Deal et s'attèle aussi à analyser les éventuels problèmes d'interopérabilité et structurels que rencontrent les lignes internationales. Enfin, le quatrième groupe examine le cadre réglementaire actuel, dont les possibilités juridiques concernant les possibles mesures de soutien financier au secteur. Des pistes sont étudiées pour notamment soutenir les services ferroviaires internationaux, le matériel

roulant, et les incitations financières nécessaires pouvant stimuler l'apparition de nouveaux opérateurs et connexions ferroviaires.

2.7. Nouvelles perspectives

Vision Rail 2040

La Vision Rail 2040 est un travail réalisé par les équipes de la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire, en étroite collaboration avec le niveau politique, les entreprises ferroviaires et la société civile. Cette vision a été approuvée par le gouvernement fédéral le 6 mai 2022. Elle permet de préparer l'avenir et de donner un cadre aux politiques ferroviaires à mettre en œuvre dans les 20 prochaines années pour définir, et ainsi favoriser, la mise en place d'une mobilité significativement moins émettrice de CO₂, conformément aux objectifs internationaux, nationaux et régionaux.

Il appartient au SPF M&T de mettre en œuvre cette vision par étape, en commençant par réaliser une étude visant à analyser les modèles d'exploitation du réseau ferroviaire belge envisageables sur le long terme, en étudiant notamment la faisabilité opérationnelle et économique du modèle de l'horaire intégré au système belge en vue de déterminer une stratégie de migration vers un modèle d'exploitation plus performant. L'application progressive, à l'horizon de 2040, du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance sera également étudiée. L'objectif est, entre autres, de proposer et/ou d'étudier différents scénarios autour de différents modèles/schémas d'exploitation et/ou d'infrastructures nécessaires à leur mise en œuvre (dimension, performance du réseau, etc.), tout en respectant l'équilibre entre budgets disponibles et coûts correspondants.

En parallèle, le SPF souhaite également étudier et tenter d'objectiver les répercussions du transfert modal (notamment tel qu'envisagé dans le cadre de la Vision) sur la consommation d'énergie et les impacts climatiques de l'évolution future du transport en Belgique.

Au-delà de ces objectifs, il est clair que l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire ne permettra pas à elle seule de relever les défis de la mobilité de demain, en termes sociaux, sociétaux ou environnementaux. Le transfert modal ne pourra avoir lieu qu'en encourageant la mobilité active et en rendant plus attractif les transports en commun.

Cette attractivité passe nécessairement par une meilleure coordination entre le train et les transports en commun régionaux, au profit d'une mobilité mieux organisée et coordonnée. En facilitant plus encore l'intermodalité, notamment la complémentarité avec les autres opérateurs de transport publics et privés, ainsi qu'avec les déplacements à pied et/ou à vélo, le rail pourra concrétiser son rôle de colonne vertébrale de la mobilité en Belgique.

Coordination EU et internationale

La DGPMDF continue à suivre et coordonner les travaux au niveau européen en ce qui concerne différents dossiers :

- Révision de la réglementation sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (coordination interne avec les autres directions générales du SPF concernées et externe avec les entités fédérées via Be4Move en vue de définir une position belge et

de la défendre). Le travail de la DGPMDF dans le cadre du réseau transeuropéen de transport et des possibilités de financement offertes est plus large que de la coordination puisqu'il s'agit également de faire connaître cette possibilité de soutien financier lors d'appels à projets (en interne mais aussi en externe), collaborer à l'élaboration de projets avec la SNCB et Infrabel, analyser et valider les dossiers de candidature concernant les projets belges, prendre part au processus de consultation des Etats membres mis en place par la Commission européenne lors de la préparation, de l'exécution et de l'évaluation de son programme CEF-Transport, participer aux core network corridor forums, aux CEF comités, aux TEN-T comités, aux TENtec comités, valider les core network working plans, participer aux TEN-Tdays... ;

- Révision de la réglementation relative aux infrastructures pour carburants alternatifs (coordination interne avec les autres directions générales du SPF concernées et externe avec les entités fédérées via Be4Move en vue de définir une position belge et de la défendre) et suivi des obligations belges en la matière en collaboration avec les Régions ;
- Révision de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (coordination interne puisqu'un groupe de travail a été créé au sein du SPF Finances).

Etudes-enquêtes

La DGPMDF continuera, via ses études et enquêtes, à contribuer à une mobilité plus durable.

Dans le cadre de la mission d'observation et d'analyse de la mobilité, la Direction Mobilité travaille sur les aspects de gestion de la mobilité. Cette direction se charge également d'organiser l'enquête sur la mobilité des Belges et le diagnostic triennal des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Elle collabore par ailleurs au développement des indicateurs de transport à l'échelle nationale dans le cadre de la convention avec le Bureau fédéral du Plan.

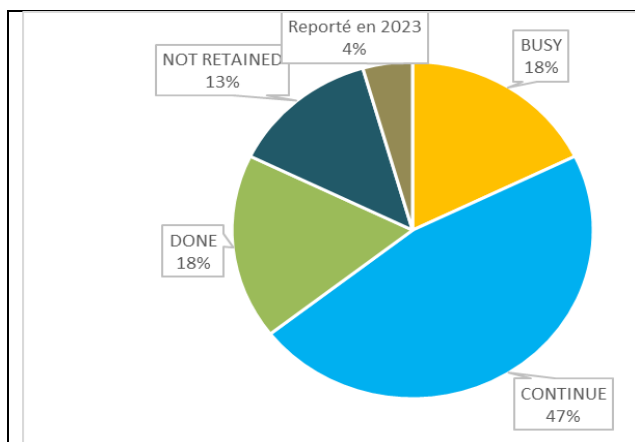
Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail :

https://mobilier.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Rapport_WWV_2021-2022_FR_corrigendum.pdf

e. Direction Infrastructure de Transport – Beliris

TABLEAU DE RAPPORTAGE ET DE SUIVI

Des 45 actions réparties sur 6 piliers qui constituent cette synthèse, les résultats du cycle 5 sont les suivants :



⇒ 65% d'actions réalisées signifient que beaucoup d'actions sont devenues continues.

STRATÉGIE DURABILITÉ

La stratégie durabilité finalisée et mise en œuvre en 2021 par le coordinateur « durabilité » se poursuit. Elle porte sur 5 thèmes incluant ceux repris dans le cycle 5-EMAS. Pour rappel :

1. Projets durables

Il traite de la mise en œuvre des projets de Beliris pour lesquels la durabilité doit être un point d'attention particulier. Cette attention est matérialisée par l'utilisation d'outils de mesure de la durabilité tel que le GRO pour les bâtiments **et** pour les voiries.

Notre cahier spécial des charges type étude reprend l'obligation d'utiliser cette méthodologie dans la mission de nos bureaux d'étude et des « Templates » ont été réalisés et intégrés sur notre plateforme B-share.

Il y a toujours peu d'actions qui ressortent concrètement de l'**inventaire réemploi** en phase étude, ni des plans de gestion en phase exécution. Le projet le plus avancé avec un réel suivi GRO ne se trouve qu'en phase permis.

Le projet de l'**outil CO₂ Ladder** a pris du retard et nous avons manqué de ressource pour participer à l'invitation reçue en 2022.

L'accord cadre « **quick audits** », envisagé pour 2022, n'est pas encore lancé. Le quick audit pour un des deux projets pilotes a été réceptionné le 20/02/2023, il est en cours d'analyse et l'autre ne sera pas réalisé. Cet accord cadre a entre autre pour but d'identifier « grossièrement » le potentiel de réemploi d'un site/ bâtiment, et ce le plus tôt possible dans le calendrier de l'initiative.

La mise en œuvre ainsi que le suivi de la mise à jour du **registre des aspects indirects**, établi en 2012, ont été faits sur base des actions mises en œuvre durant le cycle 5. Au total, **45 risques** ont été intégrés et pris en compte au travers l'utilisation de différents outils.

2. Formations

Tous les services techniques ont assistés à la **formation en interne** de l'outil GRO. La formation relative à la stratégie durabilité est donnée dans le cadre du trajet d'intégration aux nouveaux collaborateurs.

Mise en place, au cas par cas, de formations nécessaires en fonction **de l'innovation** des matériaux et des techniques liés au thème de la durabilité (réemploi, circularité,...) dans le domaine de la construction. 24 personnes ont suivi, individuellement ou en groupe, 20 formations externes.

Pour compléter la digitalisation mise en place, la **plateforme « étude »** est en cours d'amélioration afin d'optimiser le suivi et le partage des documents avec nos partenaires externes.

La **signature électronique** est généralisée sur l'ensemble des nouveaux projets en cours d'exécution.

3. La GreenTeam

Pour rappel, elle se veut être une chambre de résonance des compétences et expertises acquises à Beliris. Sous la forme d'un cluster de référents, la GreenTeam pourra agir non seulement comme référent, mais aussi comme moyen de réflexion, de partage et de diffusion des pratiques liées à la construction durable et ce, dans les nombreux aspects qui composent cette matière.

La mise en œuvre de cette GreenTeam a débuté en 2022. 3 personnes ont répondu favorablement à l'appel à candidature et une vingtaine de référents ont été identifiés au sein de Beliris et sont prêts à accompagner et conseiller les équipes de projet selon leur disponibilité.

En tant que première administration publique à mettre en œuvre les inventaires réemplois destinés aux bureaux d'études et l'outil GRO dans ses cahiers spéciaux des charges, Beliris a été invitée, lors d'une formation donnée à Bruxelles Environnement, à présenter et partager son expérience en la matière. Au démarrage de l'étude de leur projet, les bureaux d'études utilisent l'outil GRO qui les accompagnera tout le long du processus.

Depuis 2018, ils réalisent un inventaire réemploi, reprenant la liste des matériaux et des éléments contenus dans le projet et leur potentiel de réemploi (in situ ou sur un autre chantier). Grâce à l'outil GRO, les bureaux d'études peuvent choisir, prioriser et suivre les actions liées à la circularité et à la durabilité à mettre en œuvre dans les projets.

Beliris continue de participer et d'alimenter des colloques relatifs à la circularité dans le domaine de la construction dans le secteur public.

4. La sensibilisation et la communication

a. Communication

Des communications sont toujours postées au minimum hebdomadairement sur les réseaux sociaux, mettant en avant les actions et les choix durables. Les retours et les commentaires laissés sont assez positifs. Et des interactions constructives émergent.

La réalisation de la Semaine de la mobilité durable s'est déroulée en collaboration avec les autres services du SPF M&T. Les challenge durabilité proposés par Beliris sont :

- défi 10.000 pas par jour ;
- petit-déjeuner auberge espagnole local et durable ;
- plant swap : bourse d'échange de boutures et de conseils ;
- visite du Pont Suzan Daniel (réservé aux collègues du SPF) ;
- Q-Time « Transport fluvial vers les chantiers » organisé par Beliris présenté par le port de BXL et la DG Navigation.

Chaque mois, nous continuons à inviter un orateur de diverses organisations pour discuter de sujets prédéfinis qui concernent les activités de Beliris, en présentation mixte. Cette année, 5 Q-Time ont concerné la durabilité, en abordant les thèmes des facilitateurs eau, de l'accessibilité, du transport

fluvial, des nuisances sonores et celui des inventaires réemplois. Ce dernier a débouché sur un débat et des échanges d'expériences entre une trentaine de collaborateurs. En été, le « Durability Time », était un débat autour d'un film sur la faune dans Bruxelles.

11 plaintes environnementales ont été répertoriées et traitées par le service communication en concertation avec les bouwteams concernées. Il est constaté que c'est la moyenne habituelle et elles sont réparties comme suit :

- 1 plainte relative aux plantations concernant une zone laissée en friche qui devient un lieu de dépôt clandestins ;
- 4 plaintes relatives aux nuisances (pollution sonores, poussières, inondations, émission de gaz, vibrations,...) relatives à des infiltrations et de l'humidité dans les caves ;
- 3 plaintes relatives à la mobilité et aux déviations qui empêchaient notamment l'accès au parc de Forest et au maintien de la redevance stationnement quand les places sont inaccessibles ;
- 3 plaintes relatives aux déchets et dépôts clandestins devant la passerelle du pont Suzan Daniel, un dépôt clandestin sur une zone de terre non aménagée à Scheut et, sur la place Atlas, présence des restes de chantier après travaux ;
- 0 plainte relatives aux usagers faibles (piétons, vélos...).

b. Sensibilisation en phase étude

En 2022, 6 nouvelles études ont été notifiées à des bureaux d'étude.

La sensibilisation au travers de différents outils et processus existants chez Beliris se poursuit de manière continue, et ce à différentes étapes du processus d'un projet. Notamment lors :

- des 6 REX (retour d'expériences en interne) ;
- des rencontres pour le suivi de l'outil GRO, avec le responsable durabilité ;
- de l'émergence d'opportunités sur certains projets par les responsables EMAS et/ou durabilité.

Il est constaté que de plus en plus de collaborateurs acquièrent des réflexes d'intégrer au plus tôt la durabilité dans leur projet. Par manque de ressources, il manque encore un accompagnement interne plus soutenu afin de les aider à porter certaines ambitions parmi toutes les exigences (techniques, juridiques,...) qu'imposent la mise en œuvre d'une initiative.

Concernant les nuisances sonores, l'eau, le réemploi et les déchets, les équipes de projet ont recours à des accompagnements externes grâce aux guidances des facilitateurs de Bruxelles-Environnement.

En parallèle, l'accords cadre « l'accessibilité », complémentaire à l'outil GRO, commence à être opérationnel. Un premier retour sur l'identification des points d'attention et des manquements sera transmis dans le courant de 2023 par le consultant.

Depuis fin 2022, l'accord cadre « analyse des sols » ne se limite plus aux exigences Tracimat (liées à la Flandres) mais prévoit dès à présent les exigences bruxelloises et wallonnes avec les attestations Walterre.

c. Sensibilisation en phase travaux

Ce sont 4 chantiers qui ont démarré en 2022.

Suite au manquement de suivi du respect de certaines exigences liées à la circularité, il est décidé d'essayer de développer, en 2023, une systématisation du suivi et du contrôle afin de s'assurer que les intentions reprises dans les divers plans de gestion soient bien respectées par l'entrepreneur.

5. Le monitoring

PLAN DE GESTION DES MATÉRIAUX ET DES RESSOURCES

Il est encore trop tôt pour avoir des résultats probants sur la mise œuvre de cette demande dans nos cahiers spéciaux des charges. Il faut attendre au moins l'exécution d'un des projets pour lequel un inventaire a été réalisé en phase étude. Pour rappel, la durée moyenne de la phase étude est de 5 ans et ensuite la phase chantier de 2 ans.

Il est à noter que les chefs de projet demandent de plus en plus conseil pour la vérification des plans de gestion à la coordinatrice EMAS. Ces documents restent cependant encore fort théoriques et types.

PLAN DE QUALITÉ, PLAN DE GESTION DE L'EAU, PLAN DES DÉCHETS ET DES DÉCHETS DOMESTIQUES

Un accompagnement des équipes de projets et de l'entrepreneur est mis en place au démarrage du chantier concernant ces plans de gestion. Ils seront monitorés en 2023. Un retour sur les actions possibles émergera de l'utilisation et du suivi du GRO.

Cependant, pour tous ces plans, il y a toujours peu de données pour tirer des conclusions probantes.

CYCLE 6

Le cycle 6 se profile dans la continuité des actions mises en œuvres depuis le cycle 4. Afin de peu à peu tirer des leçons et de rendre concrètes les ambitions retenues pour nos initiatives, Beliris poursuit l'amélioration continue en fonction de l'innovation des matériaux et des techniques au travers des formations et participe aux appels à projet pouvant y contribuer.

La GreenTeam a pour ambition de poursuivre l'accompagnement des équipes par le soutien des référents en matière de durabilité.

Dans l'approche des projets durables, il est rajouté le suivi de l'aspect inclusif dans l'outil GRO, en concertation avec les référents « Gendermainstreaming ».

Une attention particulière va être portée sur plus de communication « EMAS » lors de réunions du personnel et dans la lettre interne.

Pour tendre vers la mise en œuvre d'action et de choix circulaires, la sensibilisation des différents partenaires et de nos équipes de projet était la première étape dans les cycles EMAS 4 et 5. Pour ce nouveau cycle, l'accent va être mis sur l'accompagnement au travers du GRO et la meilleure utilisation des documents établis en la matière par les partenaires.

Le monitoring reste compliqué, tant les projets sont spécifiques et les acquis non généralisables à l'échelle de Beliris. Une première étape est de mettre en place les REXecution, qui sont des sondages auprès des bureaux d'études et des entrepreneurs, au travers d'un questionnaire spécifique.

Beliris a demandé à Tractebel, un consultant externe, de répertorier quels sont les freins et les opportunités rencontrés par nos prestataires dans la mise en œuvre de la durabilité. Sur la base d'une sélection de questions transmises, le consultant interviewera 5 bureaux d'étude et 5 entrepreneurs. Il établira une analyse

des réponses reçues afin d'établir les actions qui aideraient nos prestataires et nos collaborateurs en matière de circularité et durabilité.

Ensuite, selon les ressources en interne, un monitoring plus spécifique sera organisé.

VII. Communication – sensibilisation

La communication occupe une part importante dans le déroulement du SME. C'est pourquoi, comme les années précédentes, de nombreuses actions ont été réalisées en 2022.

Il y a notamment eu :

- Une nouvelle Semaine de la mobilité et du développement durable du 19 au 22 septembre 2022, organisée avec diverses activités telles qu'une promenade durable « de seconde main », un rallye découverte du City Atrium, des workshops liés à lutte contre le gaspillage alimentaire, un concours interne de photos « vacances durables », une conférence "Toutes à vélo! Les femmes à vélo en Belgique", la visite du chantier du Pont Suzan Daniel de Beliris dédié à la mobilité douce...

Il va de soi que toute cette organisation ne va pas sans une performante articulation de communications sous différentes formes pour favoriser la sensibilisation et la participation des collègues du SPF à l'ensemble du programme proposé ;

- Des communications via des news/articles sur l'intranet, systématiquement repris dans le récapitulatif hebdomadaire via le mail « Flash ». Ces articles et autre news portaient sur différents thèmes tels que les résultats de l'éco-gestion, l'appel à participation à l'opération « vide dressing » du matériel de bureau non utilisé, les alertes smog, les pics d'ozone, PLAGE (Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique) - présentation et explications, les mesures d'économie d'énergie dans nos bureaux...

La communication lors du prochain cycle 6 (2023-2025)

Le plan de communication EMAS annuel est intégré au **plan de communication Développement durable**. La partie environnementale est particulièrement liée aux différents plans d'éco-gestion. On y aborde donc les thématiques s'y rapportant : achats durables, énergie, mobilité. Il s'agit d'un de nos outils pour atteindre les résultats de ce plan. Sans oublier les informations indispensables liées aux réglementations comme PLAGE ou les nouvelles règles de tri des déchets.

En 2023-2025, les différentes actions de communication seront dans la continuité du cycle 5 (2020-2022), avec les adaptations éventuelles liées à l'actualité :

- organisation (et communication), autour de thèmes à définir, de semaine ou journées de sensibilisation au développement durable et à la mobilité douce ;
- communications via messages et articles (toujours relayés par mail 1 X/semaine) sur l'intranet, sur différents thèmes tels que les résultats, les alertes smog, les pics d'ozone, les SDG's (Sustainable Development Goals – Objectifs de développement durable validés par l'ONU)...;
- publication de la précédente déclaration sur le site web.

Nous communiquerons également sur tout ce qui concerne les SDG's et autres thématiques liées à la mobilité. En effet, en tant que SPF Mobilité et Transports, cette thématique doit rester une de nos priorités.

VIII. Formation

Le règlement EMAS prévoit que le personnel doit avoir les compétences nécessaires pour assurer son fonctionnement. Le SPF Mobilité et Transports n'a pas attendu ce règlement pour permettre à son personnel d'être bien formé et informé afin de réaliser les missions prévues. Les cycles d'évaluations « Crescendo » prévoient une partie développement des compétences.

Le personnel s'est donc formé dans diverses matières ayant un lien direct ou indirect avec l'environnement. Un listing complet des formations suivies est disponible dans notre documentation.

Des séances d'information spécifiques sont prévues dans le trajet d'intégration des nouveaux collaborateurs. D'un côté, ils ont une introduction au développement durable et aux liens des missions du SPF avec les SDG's. D'un autre côté, ils sont familiarisés avec les principes EMAS et découvrent le bâtiment principal, le City Atrium, avec des exemples concrets. Ces séances ont lieu régulièrement (en moyenne 4 fois par an pour chaque domaine).

Tout est documenté dans un plan de formation. Le personnel continuera de se former dès que nécessaire ou dès que les opportunités se présenteront.

IX. Mobilité

Les points forts de notre SPF sont avant tout son emplacement idéal, qui permet une utilisation aisée des transports publics. La gratuité des transports publics pour les membres du personnel et l'aménagement du temps de travail variable sont également un atout majeur. Nous offrons une indemnité vélo pour les déplacements domicile-travail ainsi que pour les déplacements professionnels. Il est possible de faire du télétravail et d'utiliser les bureaux satellites.

Ceci a été mis en avant dans le plan de déplacement d'entreprise (PDE) du City Atrium. Notre dossier a été soumis à Bruxelles Environnement le 28 janvier 2022 (en ce qui concerne les autres unités de site comptant plus de 30 employés (Anvers, Ostende et le Cabinet), c'est un diagnostic fédéral qui a été soumis).

Le plan de déplacement d'entreprise a été communiqué à nos collaborateurs via l'intranet le 8 février 2022. Le 28 avril 2022, nous avons reçu un email de Bruxelles Environnement nous informant que notre dossier était déclaré complet.

Ci-dessous un tableau avec quelques chiffres (2021) de notre PDE approuvé en 2022 :

Mode de déplacements principal Voornaamste verplaatsingsmiddel

Benchmarking

	Service public fédéral Mobilité et Transports Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Zone d'accessibilité similaire Gelijkaardige bereikbaarheidszone *	Région de Bruxelles-Capitale Brussels Hoofdstedelijk Gewest *
Voiture Wagen	6,24%	21,81%	35,41%
Covoiturage Carpool	0,21%	0,56%	1,24%
Moto Motor	0,00%	0,96%	1,15%
Train Trein	76,51%	49,58%	35,96%
STIB MIVB	10,60%	18,65%	17,30%
De Lijn De Lijn	0,83%	1,41%	1,22%
TEC TEC	0,21%	0,22%	0,33%
Navette Shuttle	0,00%	0,07%	0,30%
Vélo Fiets	3,95%	3,10%	3,23%
Trottinette Step	0,62%	0,00%	0,00%
Marche Te voet	0,83%	3,65%	3,87%
Aucun Geen	0,00%	0,00%	0,00%

« SPF Mobilité et Transport - Site city atrium / FOD Mobiliteit en Vervoer - site city atrium » se trouve en zone A : très bonne accessibilité en transports publics.

On peut donc remarquer que notre personnel utilise beaucoup moins la voiture pour se rendre au travail que les autres personnes actives dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le train est le moyen de transport privilégié par plus de 75% de nos collègues et les autres transports en commun représentent quelques 11,64%.

Pour les déplacements de service, nous essayons d'encourager la mobilité active et la micromobilité. A l'accueil du City Atrium, on retrouve toute une série de moyens de déplacement actifs et alternatifs. Nous mettons en effet à disposition du personnel : 7 vélos de ville, 2 vélos pliables, 2 vélos électriques, 4 trottinettes électriques et des équipements de sécurité.

En 2022, les vélos électriques ont été utilisés à 71 reprises, les trottinettes électriques 30 fois, les vélos de ville à 58 reprises et les vélos pliables 10 fois.

Outre les vélos de service et les trottinettes électriques, nous encourageons également l'utilisation de transports en communs pour les déplacements de service. Il est donc possible de demander des billets de train (de les charger sur l'e-ID) et/ou des cartes STIB Mobib au niveau de chaque DG ou auprès du service du personnel, pour les déplacements professionnels en transports publics. Pour d'autres déplacements en transports en commun, un remboursement est également toujours possible.

Un projet de rationalisation et de verdissement du parc de véhicules a été lancé en 2015. Actuellement, notre parc automobile se compose de 155 voitures, dont 34 voitures hybrides, 9 voitures CNG, 96 voitures à essence et 16 voitures diesel.

Nous participons également aux projets des villes qui souhaitent introduire une « zone basse émission (LEZ) », comme c'est déjà le cas pour Anvers depuis le 1^{er} février 2017. Grâce à la mise à disposition des données issues de la base de données de la DIV, il devient désormais possible de constater immédiatement si les véhicules entrant sur le territoire remplissent bien les critères environnementaux exigés. Cela permet la mise en place d'un contrôle rapide par des caméras.

Tout au long de l'année, nous essayons d'organiser plusieurs actions ludiques. Le 3 juin, par exemple, nous avons encouragé les cyclistes du SPF à l'occasion de la Journée mondiale du cyclisme avec un petit comité d'applaudissements. De plus, un petit-déjeuner a été organisé pour sensibiliser au vélo comme moyen de transport. Il y a ensuite eu une remise de prix aux « champions cyclistes » (celui qui a parcouru le plus de kilomètres à vélo en 2021), suivi d'une présentation sur l'utilisation du vélo en Belgique et enfin une mise en avant de l'infrastructure cyclable de notre SPF.

En 2022, une collaboration a été mise en place avec le SPF BOSA pour la première fois. A cette occasion, une présentation sur les avantages de Fed+ et une présentation de l'Union des cyclistes sur la politique cycliste et les problèmes de circulation ont été organisées.

En octobre, nos collaborateurs ont pu participer au « Grand Quiz de la sécurité routière » de la Fondation flamande pour la connaissance du trafic et de l'Agence wallonne pour la sécurité routière. Il s'agissait d'un quiz en ligne qui permettait de rafraîchir les connaissances en matière de circulation en moins de 10 minutes et de manière ludique.

Nous nous efforçons d'informer et de sensibiliser autant que possible nos collaborateurs à la mobilité durable. En 2022, 25 communications en lien avec la mobilité ont été publiées sur l'intranet et 14 via Yammer. Il y a également eu de nombreuses activités liées à la mobilité douce et active comme : la possibilité de visiter le salon Bike Brussels le 25 mars, le concours photos slow-travel durant l'été, l'organisation d'une conférence "Toutes à vélo! Les femmes à vélo en Belgique", la visite d'un chantier de Beliris dédié à la mobilité douce : le Pont Suzan Daniel...

Perspectives pour le cycle 6 (2023-2025) :

Comme on peut le constater, il existe déjà de nombreuses mesures établies pour encourager la mobilité active et durable, et nous comptons continuer à les améliorer. En tant que Service public fédéral Mobilité et Transports, la mobilité durable est une question centrale, et nous nous devons de montrer le bon exemple.

C'est pour cette raison que nous avons établi un plan d'actions de mobilité qui mettra l'accent sur : la réduction des déplacements en voiture de service, l'installation de bornes de recharges et l'achat de voitures électriques, la compensation de nos émissions de CO₂ liées aux déplacements de service, l'amélioration de la qualité des infrastructures pour les utilisateurs de mobilité active tout en étoffant l'offre mise à disposition et enfin la promotion d'une mobilité active et durable en appliquant les principes **STOP** = **S**tappers (piétons), **T**rappers (cyclistes), **O**penbaar vervoer (transports en commun), **P**rivé voertuig (voiture).

X. Exigences légales en matière d'environnement (gestion des non-conformités, actions préventives et correctives)

C'est un pan de notre travail sur lequel nous avons énormément travaillé durant les 2 derniers cycles. En effet, nous avons mis en place un certain nombre de procédures nous permettant, entre autres, d'effectuer des inspections sur le terrain afin de vérifier 2 points importants :

- notre conformité à la législation ;
- la prévention des risques et incidents.

Anciennement, les mises à jour du registre légal étaient assurées par l'IFDD. A partir de 2018, 4 volontaires du réseau EMAS ont repris cette tâche. En 2021, le réseau EMAS a été repris en main par le SPF BOSA et il a été convenu de faire un suivi plus fréquent. En 2022, ce sont 5 volontaires qui se sont chargés du suivi réglementaire tous les 2 mois. Cette partie est sous contrôle.

Nous participons aux réunions « Facility Management » avec le service de prévention, le service logistique, la société de maintenance et le propriétaire. Nous gagnons ainsi beaucoup de temps dans la résolution des problèmes et le suivi des constats.

Le registre des non-conformités a été adapté afin de veiller au suivi de l'efficacité des mesures prises.

Actuellement, ce registre est à jour, et notre site répond aux exigences de conformités réglementaires.

Comme expliqué dans la documentation EMAS, la conformité légale du point de vue missions, qu'elle soit environnementale ou autre, est une des missions de chaque DG.

XI. Achats, marchés publics et subsides

Objectif 2020-2022 :

Améliorer la prise en compte de la durabilité lors des achats en général et des marchés publics en particulier

Le service marchés publics encourage, via la note à l'ordonnateur, la prise en compte de la durabilité dans toutes les procédures d'achats, quel qu'en soit le montant.

De plus, si le marché s'y prête, le service marchés publics veille à intégrer des critères de durabilité dans ses cahiers des charges. Dans ce cas-là, il suggère aux services gestionnaires de réfléchir à la formulation concrètes de critères de durabilité et du meilleur endroit où les indiquer (dans l'objet du marché, la description du marché, les critères de sélection/d'attribution ou dans les spécificités techniques). Si le service gestionnaire éprouve des difficultés à réaliser cet exercice, le service marchés publics conseille celui-ci et propose au service gestionnaire de contacter le coordinateur EMAS pour obtenir de l'aide à ce sujet.

Lors des réunions concernant l'inventaire des contrats, le service marchés publics encourage également les services gestionnaires à réfléchir en amont de la passation de leurs futurs marchés, à la possibilité d'y intégrer des éléments de durabilité.

Enfin, le service marchés publics tient un rôle de sensibilisation concernant le caractère durable des marchés publics ou des procédures d'octroi de subsides envers les services passant des marchés.

À titre d'exemple, en septembre 2022, la durabilité dans les marchés publics a été abordée lors de la formation des collaborateurs A3 et A4 du SPF Mobilité et Transports.

En 2022, d'une part afin d'améliorer la prise en compte des critères de durabilité et, d'autre part, en raison des circonstances liées à la crise sanitaire, le service marchés publics a continué à fonctionner complètement de façon digitale avec un traitement 100% électronique des dossiers, comme en 2020 et en 2021. Etant donné les bons résultats, l'un des objectifs du service marchés publics est de faire perdurer et de constamment améliorer cette façon de travailler afin de faire du digital la norme et non plus l'exception.

Le service marché public fait également partie et participe activement au groupe de travail « acheteurs » qui a été lancé par la cellule EMAS du SPF en fin d'année 2020 et qui amène les parties prenantes à avoir une réflexion globale sur la durabilité dans les marchés publics.

Objectifs 2023-2025 :

Améliorer la prise en compte de la durabilité lors des achats en général et des marchés publics en particulier ainsi que des subsides lors de ce cycle. Engagements concrets et amélioration de la collaboration entre les différents services impliqués (Achats, Marchés publics, EMAS, Communication...).

Comment atteindre ces objectifs encore plus ambitieux que précédemment ?

Le service marchés publics va continuer à soutenir les services gestionnaires des achats. Il va veiller au respect des obligations en lien avec la liste d'urgence pour lesquels la durabilité est privilégiée à 100%, quand celle-ci sera identifiée par le gouvernement.

Une part plus importante sera axée sur la collaboration avec les autres SPF afin de mettre en place des approches équivalente via des benchmarkings auprès de ceux-ci et de leurs services qui s'occupent des achats en général et des marchés publics en particulier.

Le soutien aux services opérationnels dans la passation de marchés publics sera amélioré grâce à une procédure d'aide qui inclut notamment une réflexion sur l'intégration de critères de durabilité dans les cahiers spéciaux des charges (utilisation du Guide des achats durables). A ce sujet, le document relatif à l'introduction des dossiers de marchés publics (Intake document) comporte une rubrique relative à la durabilité. Le service gestionnaire devra notamment motiver le fait de ne pas prévoir, le cas échéant, des critères de durabilité pour les marchés où le caractère durable peut-être pris en compte.

Il est également prévu d'inclure dans les notes à l'ordonnateur relatives aux commandes sur accords-cadres une rubrique dans laquelle le service gestionnaire devra motiver, le cas échéant, le fait de ne pas choisir le produit le plus durable sur base d'un accord-cadre. Le service marchés publics continuera à informer et sensibiliser le personnel du SPF à la prise de compte de la durabilité dans les achats et les marchés publics lors de sessions d'information organisées pour les nouveaux collaborateurs mais également lors de la formation pour les managers d'un niveau supérieur. Un workshop sera organisé avec les parties intéressées au sein du SPF.

Finalement, intégrer la durabilité dans les critères de choix des projets subsidiés par le SPF sera suivi attentivement par le service marchés publics. Le service va également apporter son soutien dans l'octroi de subsides à des projets contribuant à rendre plus durable le secteur de l'e-commerce.

XII. Notions et abréviations

BELIRIS	BELIRIS est un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-capitale.
CDD	Cellule de Développement Durable
CCPIE	Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement
CFDD	Conseil Fédéral pour le Développement Durable
CIDD	Commission interdépartementale pour le développement durable
eCMR	Est la version électronique du CMR ou « lettre de voiture » = document de transport de marchandises réalisé par une entreprise de transport
Coordinateur EMAS	Personne chargée de la coordination centrale d'EMAS au SPF Mobilité et Transports et du compte rendu au Comité de direction en tant que plus haute instance de décision
CORSIA	Marché carbone développé au niveau global pour le transport aérien international
DG	Direction-Générale
DGPMDF	Direction-Générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire
DGTA	Direction-Générale Transport Aérien
DGN	Direction-Générale Navigation
DGTRSR	Direction-Générale Transport routier et Sécurité routière
DG MOVE	Les services de la Commission européenne en charge du transport
DG TAX4D	Les services de la Commission européenne en charge des taxes et douanes
DIT	Direction Infrastructure de Transport
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DIRCOM	Comité de direction
DRS	Document de référence sectoriel
Eco-gestion	La gestion écologique du SPF M&T
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
ETP	Equivalent Temps Plein
FIT	Forum International des ministres de Transport
Fit for 55	« Paré pour 55 » est un paquet de 12 propositions législatives de la politique européenne pour le climat :
GRO	L'outil GRO permet de mesurer et d'accroître la durabilité des projets de construction. Utilisé par Beliris.
IATA	International Air Transport Association
IMO	International Maritime Organization
LEZ	« Low Emission Zone » ou « Zone de Basses Emissions » = zone qui interdit la circulation aux véhicules les plus polluants
Maas	Mobility as a service = concept de la mobilité en tant que service
Missions	Activités participant à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de mobilité et de transport (en ce compris les activités de support aux services).
NECA	Nitrogen Emission Control Area = zone de la mer du Nord, par exemple, avec des restrictions sur les émissions d'oxyde d'azote
NExBo	Réseau des Comités exécutifs des RFC (corridors de fret)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PDE	Plan de déplacement d'entreprise, obligatoire en Région bruxelloise pour les entreprises de plus de 100 travailleurs
P&O	Personnel & Organisation
PFDD	Plan Fédéral de Développement Durable

PLAGE	Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique = la réglementation bruxelloise qui vise à réduire la consommation énergétique des grands parcs de bâtiments ainsi que les bâtiments publics.
REX	retour d'expériences organisé en interne par Beliris
RFC NSB	corridor de fret qui traverse la Belgique : Corridor Mer du Nord – Baltique
RFC NSM	corridor de fret qui traverse la Belgique : Corridor Mer du Nord – Méditerranée
RFC RALP	corridor de fret qui traverse la Belgique : Corridor Rhin – Alpes
SDG's	Sustainable Development Goals = Objectifs de développement durable. Nom utilisé pour désigner les dix-sept objectifs établis par les États membres des Nations unies et qui sont rassemblés dans l'Agenda 2030.
SECA	SOx Emission Control Area = zone de la mer du Nord et de la Manche avec restrictions d'émissions de dioxyde de soufre
Skeyes	Entreprise publique autonome belge chargée du contrôle du trafic aérien. Appelée Belgocontrol jusqu'en 2018.
SPF BOSA	Service public fédéral Stratégie et Appui
SPF M&T	Service public fédéral Mobilité et Transports
UE	Union Européenne
UNECE	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies

XIII. Prochaine déclaration environnementale

La prochaine déclaration environnementale principale sera publiée d'ici juillet 2026

La prochaine déclaration environnementale mise à jour sera publiée d'ici juillet 2024

XIV. Adresses et personnes de contact

Ivan Freeman
 Coordinateur EMAS du
 SPF Mobilité et Transports
 Rue du progrès 56
 1210 Bruxelles
 Tél. 02/277 31 11
 Adresse de contact générale : emas@mobilite.fgov.be

XV. Déclaration du vérificateur environnemental relative aux activités de vérification et de validation

Vinçotte S.A., vérificateur environnemental EMAS portant le numéro d'agrément BE-V-0016 accrédité pour les activités suivantes 1, 10, 11, 13, 16, 18, 19, 20 (excl. 20.51), 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.2, 30.9, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 93, 94, 95, 96, 99 (NACE-code) déclare avoir vérifié si le(s) site(s) figurant dans la déclaration environnementale 2023 de l'organisation SPF - Mobilité et Transport portant le numéro d'agrément BE-BXL-0000012, respecte(nt) l'intégralité des dispositions du règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

Sites concernés: City Atrium

En signant la présente déclaration, je certifie:

- que les opérations de vérification et de validation ont été exécutées dans le strict respect des dispositions du règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026,
- que les résultats de la vérification et de la validation confirment qu'aucun élément ne fait apparaître que les exigences légales applicables en matière d'environnement ne sont pas respectées,
- que les données et informations fournies dans la déclaration environnementale 2023 du site donnent une image fiable, crédible et authentique de l'ensemble des activités du site exercées dans le cadre prévu dans la déclaration environnementale.

Le présent document ne tient pas lieu d'enregistrement EMAS. Conformément au règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026, seul un organisme compétent peut accorder un enregistrement EMAS. Le présent document n'est pas utilisé comme un élément d'information indépendant destiné au public.

Fait à Bruxelles, le 12 / 06/2023



Signature
Eric Louys
Président de la Commission de Certification