

## SPF Mobilité et Transports

### Rapport d'activités 2018 de la Cellule de Développement durable



(Madame Cindy Dequesne, membre de la CIDD, et Monsieur Ivan Freeman, suppléant)

Depuis 2005, le SPF MT dispose d'une cellule de développement durable et depuis janvier 2014 celle-ci fait partie intégrante des services d'appui du Président.

La CDD se compose comme suit :

- une coordinatrice désignée par le Comité de Direction ;
- un secrétaire ;
- un responsable du budget ;
- différents représentants dans le cadre de la gestion environnementale – EMAS ;
- un responsable achats durables ;
- une responsable diversité ;
- un responsable 'contact handicap' ;
- une coordinatrice Gender Mainstreaming ;
- un responsable 'pauvreté' ;
- une représentante du service social ;
- un conseiller en prévention.

#### Activités de la Cellule DD

Les membres se réunissent plusieurs fois dans l'année afin de parcourir l'état d'avancement des projets en cours. Des rapports de ces réunions sont dressés.

Les missions de la Cellule s'articulent autour de la mobilité et des 3 piliers du développement durable :

- social ;
- environnemental ;
- économique.

#### 1.1. Social

Les matières développées dans ce volet comprennent 2 axes :

- *l'axe citoyen* → actions concernant les politiques de mobilité : le **gender mainstreaming**, le **handicap** (UNCRPD), la **pauvreté** (plan fédéral);
- *l'axe ressources humaines* → actions concernant le personnel du SPF : la **diversité** (genre, handicap, LGBTIQ, pauvreté, multiculturel, etc.).

Les coordinateurs de chacune de ces matières veillent au suivi des plans fédéraux et participent aux différentes réunions de coordination.

- **Handicap UNCRPD – Axe citoyen**

La Cellule développement durable a mis en place, au cours de l'année 2018, le projet 'Tous mobiles', plateforme centrale d'informations sur la mobilité des personnes handicapées et plus généralement des PMR (personnes à mobilité réduite).

Cette plateforme regroupe toutes les questions de mobilité que peuvent se poser les PMR, qu'elles soient relatives aux compétences fédérales mais aussi régionales ou communautaires. En effet, quand on parle de Mobilité, le citoyen se tourne très généralement, pour toute question, vers le SPF Mobilité et Transports. Il s'agit donc d'un véritable outil pour le citoyen à mobilité réduite afin de lui faciliter l'accès à l'information sur sa mobilité. La recherche d'informations peut se faire par moyens de transport (voiture, tram/bus/métro, avion, train, transport adapté,...) ou par thème (plaintes, réductions, accompagnateur,...). La plateforme est située dans un onglet du site internet du SPF Mobilité et Transports qui a été consulté plus de 6.000 fois entre décembre et début janvier.

Le projet a été mené en collaboration avec les Régions, la Stib/De Lijn/les TEC et différentes instances gérant des matières liées au handicap ou à la mobilité. Il a été construit en consultation avec une instance reconnue de défense des droits des personnes handicapées et avec l'avis du CSNPH.

Ce projet a été mené dans le cadre du Handistreaming fédéral et pour répondre à des questions récurrentes reçues au contact handicap du SPF Mobilité.

L'adresse [contact.handicap@mobilite.fgov.be](mailto:contact.handicap@mobilite.fgov.be) a traité 60 questions en 2018 soit une augmentation de plus de 500% par rapport à 2017.

La cellule a en outre participé aux réunions du réseau fédéral handicap UNCRPD et a répondu aux demandes qui lui ont été faites.

- **Pauvreté / Plan fédéral – Axe citoyen**

La cellule développement durable a suivi le plan fédéral de lutte contre la pauvreté et a répondu aux demandes de renseignements à ce sujet. Elle a participé aux réunions des fonctionnaires fédéraux de lutte contre la pauvreté.

- **Gender mainstreaming (GM) – Axe citoyen**

En 2018, en matière de Gender Mainstreaming, le SPF Mobilité et Transports a posé comme actes :

- Participation aux deux réunions organisées par le groupe interdépartemental de coordination de l'Institut d'Égalité des Femmes et des Hommes prévu par l'article 6 de la loi du 12 janvier 2007 et conformément à l'article 2 de l'arrêté royal du 26 janvier 2010.
- Soutien à la mise en œuvre du *gender budgeting* pour l'année 2018.
- En termes de ventilation par sexe des statistiques produites, recueillies ou commandées :
  - proposition d'intégration de la dimension de genre lors des négociations des contrats de gestion entre l'Etat, la SNCB et Infrabel.
  - enquête domicile-travail : proposition par le SPF aux partenaires sociaux de rendre la donnée sexe obligatoire dans la prochaine enquête domicile-travail.

- Le 4/10/2018, organisation par la cellule diversité (P&O) d'une journée de formation sur le Gender Mainstreaming (détails voir point "diversité" ci-dessous).
- Le 25/10/2018, à l'occasion de la journée fédérale de la diversité participation à la conférence '**Gender Balance - égalité des sexes au sein de l'Administration fédérale**' organisée par le Réseau Diversité Fédérale.
- Rédaction du rapport final GM

- **Diversité – Axe ressources humaines SPF**

La politique de diversité est gérée par le service d'encadrement P&O.

En 2018, la cellule diversité a décidé de se focaliser principalement sur 3 thématiques: le genre, le handicap et la thématique LGBTIQ. Des actions de communication, de sensibilisation, de formation ou encore d'accompagnement individuel ont été mises en place. Ci-dessous sont mentionnées quelques-unes d'entre elles.

En ce qui concerne les volets *communication et sensibilisation du personnel*, la cellule diversité a diffusé plus de 30 articles, a organisé un quiz sur la page Yammer Diversité et a donné des présentations lors des sessions d'intégration afin d'informer et de sensibiliser le personnel à la diversité. Une campagne d'affichage « papa et congés parentaux » a aussi été diffusée. La responsable diversité a eu l'occasion de réaliser et de présenter une formation « comportements discriminatoires inconscients » pour les stagiaires ENA RDC (SPF AE).

Mi-mai, pour la journée internationale contre *l'homophobie et la transphobie*, le SPF Mobilité et Transports a fièrement affiché les couleurs du drapeau arc-en-ciel sur le bâtiment ainsi qu'une campagne d'affiches LGBTIQ du réseau diversité. En interne, une session de cinéma a été organisée « About Ray ».

Chaque jeudi du mois d'octobre, la cellule diversité a organisé des activités sur *le thème du genre*. En effet, des formations sur le thème du genre ont été organisées en collaboration avec l'IEFH (genre et communication, gender budgeting et GM). Un workshop a aussi été développé et donné par la cellule diversité sur le thème de l' (in)égalité H/F et équilibre vie privée/professionnelle. Le dernier jeudi du mois était consacré à *la journée fédérale diversité* du réseau à laquelle la cellule diversité a participé à l'organisation au Palais d'Egmont.

Durant toute l'année, des actions sur le *thème du handicap* ont aussi été mises en place telles que la réalisation et le suivi d'une enquête handicap (volontaire) qualitative et quantitative mais aussi des accompagnements individuels sur demande. En décembre, une exposition a été présentée sur le thème de la mobilité et du handicap lors de la journée des personnes handicapées

## **1.2. Environnemental**

Nous sommes enregistrés EMAS depuis 2007. Cette année écoulée était donc la deuxième année de notre quatrième cycle EMAS. La déclaration environnementale qui se trouve sur le site Web du SPF Mobilité, décrit largement les actions prises en la matière.

## **1.3. Economique**

Ce volet concerne principalement les achats durables.

Nous poursuivons notre projet de verdissement du parc de véhicule.

Les produits d'entretien et les fournitures de bureau sont pour la plupart labélisés et répondent à des critères de durabilité contraignants.

#### **1.4. Mobilité**

Conformément à notre plan de déplacement d'entreprise nous avons réalisé différentes actions. Il s'agissait de sensibiliser le personnel à l'utilisation des modes actifs, notamment pendant la semaine mobilité, de mettre à jour notre plan d'accès multimodal, d'acheter des trottinettes électriques,...

En 2019, nous poursuivrons la réalisation du plan avec l'aménagement de notre espace vélo et la rédaction d'une procédure pour faire face aux situations impactant la mobilité de nos travailleurs.

#### **Mesures et actions du SPF Mobilité contribuant à un développement durable**

Le développement durable fait partie intégrante du plan de management 2013-2019 du Président du Comité de Direction. Les objectifs stratégiques et opérationnels sont intimement liés au DD ce qui se traduit dans le contrat d'administration.

Quelques faits marquants de cette dernière année :

##### ***DG Navigation :***

##### **A. Navigation internationale**

###### ***Le plan d'aménagement des espaces marins :***

Il s'agit de mettre en place et de planifier des activités humaines en mer. Le plan d'aménagement des espaces marins contribuera à un développement cohérent de la 'Blue Economy' et des synergies maritimes. Une coopération transfrontalière entre les États membres permettra de faire avancer le développement d'énergies renouvelables, de promouvoir des investissements dans le gaz et le pétrole, de mettre en place une protection durable des espaces marins tout en garantissant une mobilité sûre et fluide du trafic maritime. L'élaboration d'un plan avec des objectifs en matière de développement économique, d'investissements et de protection environnementale permettra d'endiguer la pression sur l'environnement en identifiant plus tôt les activités humaines et mettra en avant les avantages de l'exploitation de l'espace marin pour des usages multiples. Le premier plan a été adopté en 2014 et le prochain plan sera adopté en 2020.

###### ***L'OFEAN :***

Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation : le 2 juin 2012, une loi a été votée pour la création d'un organisme fédéral indépendant pour les enquêtes sur les accidents en mer. L'OFEAN est opérationnel depuis 2016 et enquête sur les accidents et pollutions graves dans les eaux territoriales belges, ou impliquant un navire belge à l'étranger. Il s'agit là d'accidents qui causent d'importants dommages au navire, à l'équipage ou à l'environnement.

## **Conventions portant sur le développement durable maritime et leur suivi :**

### ➤ **La Convention Substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) :**

À l'instar du régime initial d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la Convention SNPD vise à instituer un régime à deux niveaux pour les indemnités versées à la suite de sinistres en mer portant dans ce cas sur des substances nocives et potentiellement dangereuses, telles que les produits chimiques.

Une fois le Protocole SNPD de 2010 entré en vigueur, la Convention de 1996, telle que modifiée par ledit Protocole, s'intitulera la «Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses». La ratification par la Belgique est quasiment prête, mais dépend de la ratification des États voisins. La DG Navigation est en communication avec les Pays Bas pour assurer une implémentation concomitante. Elle assure la délivrance des certificats.

### ➤ **La création d'une garde côtière opérationnelle – législation en vue de la gestion des situations d'urgence en mer :**

Ce plan d'urgence et d'intervention permet d'organiser la remédiation aux situations d'urgence en Mer du Nord. Dans ce plan, la priorité sera donnée à la coordination en mer. Il est cependant prévu, pour les cas où cela engendre ou pourrait engendrer des conséquences à l'intérieur des terres, d'activer tous les plans d'urgence et d'intervention, tant au niveau communal que provincial. Il s'agit des Plans généraux et particuliers d'urgence et d'intervention (PGUI et PPIU). Ce plan a été finalisé en 2016. Il porte aussi sur la gestion des pollutions telles que les marées noires.

### ➤ **Recyclage de bateaux :**

Bien que le règlement européen soit étroitement aligné sur la convention de Hong Kong de 2009, il s'en écarte sur certains points. Les chantiers navals agréés, seuls autorisés à recycler les navires battant pavillon européen, figureront sur une liste européenne. Cette procédure d'autorisation devrait encourager les chantiers navals à se moderniser afin de mieux protéger leurs travailleurs et l'environnement. Le règlement stipule que tous les navires battant pavillon européen, ainsi que ceux faisant escale dans les ports européens, doivent avoir à leur bord un inventaire des substances dangereuses (amiante, huile, etc.). Sur la base de cet inventaire, le démantèlement des navires sera possible de manière sûre. Le règlement est entré en vigueur le 31 décembre 2018.

### ➤ **La Convention internationale portant sur la gestion des eaux de ballast :**

La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention des eaux de ballast) a été adoptée le 13 février 2004 dans le but de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. L'introduction intentionnelle ou accidentelle dans une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles peut en effet y provoquer des changements considérables et nuisibles, tant sur le plan des écosystèmes que de l'infrastructure. La Convention s'applique à tous les navires transportant de l'eau de ballast et battant le pavillon des États Parties, où que ce soit dans le monde. La Convention est rentrée en force en septembre 2017

et a été implémentée dans la législation belge. Le SPF Mobilité et Transports assure dans les années à venir sa mise en œuvre et le respect de la législation.

➤ **Convention relative aux systèmes anti-fouling nuisibles sur les bateaux**

Depuis la ratification de la Convention en 2009, des contrôles relatifs aux systèmes anti-fouling nuisibles sont menés sur les bateaux battant pavillon belge et sur des bateaux étrangers aux ports belges.

➤ **Bunker Oil Treaty**

En vue de la protection de l'environnement marin, la responsabilité pour et le dédommagement des dégâts suite à la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures de soute ont été fixés par un traité international. Le projet de loi transposant ce traité international en droit belge a été voté le 13 décembre 2012.

➤ **Emission de polluants : Soufre**

La Belgique se situe totalement dans la ZCES (Zone de Contrôle des Emissions de SO<sub>x</sub>) Mer du Nord. Afin d'améliorer la qualité de l'air à proximité des ports et des côtes, les navires sont tenus d'utiliser des combustibles marins présentant une teneur maximale en soufre de 1%, à l'intérieur des ZCES. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 des normes plus strictes seront d'application (0.1% dans les ZCES). Dans ce cadre des contrôles ont été effectués pour vérifier le respect de cette obligation. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 la teneur maximale en soufre en dehors des ZCES passera à 0.5%.

➤ **Emission de polluants : Oxydes d'azote**

En 2016, la mer du Nord et la mer Baltique ont été désignées par l'Organisation Maritime Internationale comme zones de contrôle des émissions d'oxydes d'azotes (zone NECA) afin de réduire les émissions de NO<sub>x</sub> provenant du transport maritime. Une norme tier II s'applique déjà au niveau international. La norme tier III s'appliquera uniquement aux navires construits à partir de 2021 dans les zones NECA. Le SPF Mobilité et Transports assure sa mise en œuvre et le respect de la législation. Plusieurs certifications de moteurs aux normes tier III ont déjà été effectuées par la DG Navigation

➤ **Efficacité énergétique**

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en 2011 des mesures visant à améliorer les performances énergétiques des bateaux et à diminuer leurs émissions de CO<sub>2</sub>. L'une vise à améliorer l'efficacité énergétique des navires en améliorant leur conception, l'Energy Efficiency Design Index (EEDI) et l'autre à une meilleure exploitation, le Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). Ces mesures sont rentrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le SEEMP est un plan qui vise à améliorer la performance des navires, mais aucun objectif contraignant ou méthode ne sont requis. La Belgique continue à soumettre des documents à l'OMI afin de prendre des mesures plus contraignantes au niveau international pour les navires existants, afin d'améliorer davantage leur performance énergétique.

➤ **Réduction des gaz à effet de serre**

L'Union Européenne a adopté en 2015 un règlement rendant obligatoire un système de collecte, de rapportage et de vérification (MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> des navires. Ce règlement oblige les navires arrivant ou quittant un port européen à mesurer, entre

autres, leur consommation de carburant et ce pour chaque voyage. Le système européen est d'application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018. L'OMI a adopté un système similaire en 2016 moins ambitieux mais d'application au niveau international. La collecte des données a débuté au 1<sup>er</sup> janvier 2019. La DG Navigation assure la bonne application des mesures.

Il faut noter qu'un tel système est le socle sur lequel peut s'élaborer toute mesure future visant à réduire les gaz à effet de serre du secteur maritime. La Belgique a d'ailleurs développé et soumis, avec d'autres pays, des propositions de mesures visant à contraindre les navires à accroître leur efficacité et par conséquent à émettre moins de gaz à effet de serre.

En 2018 l'OMI sous la pression d'une coalition de pays menée, entre autres, par la Belgique a adopté une stratégie internationale de réduction des émissions des GES pour le transport maritime à l'horizon 2030 et 2050. La DG Navigation continuera à œuvrer à l'adoption de mesures concrètes au niveau international pour réduire les GES.

## **B. Navigation intérieure**

### ***Objectifs stratégiques en matière de respect de l'environnement :***

Les aspects administratifs et économiques de la navigation intérieure : veiller au bon fonctionnement de la navigation fluviale ; sur le plan de la gestion environnementale, stimuler une navigation intérieure écologique.

### ***Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) :***

Cette convention a été ratifiée par six pays (Belgique, Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse). La Conférence des Parties Contractantes (CPC) a adapté la CDNI afin d'intégrer le traitement des résidus gazeux des chargements liquides, à l'instar des règles applicables au traitement des déchets solides et liquides. L'importance de cette initiative a été soulignée par tous les États contractants. Cette législation additionnelle est en cours de ratification par la Belgique.

Un des principaux points à surveiller est de créer un cadre général en vue de l'utilisation de carburants de substitution par les bateaux fluviaux (gaz naturel liquéfié, entre autres).

La Belgique préside la CPC pour la période 2018 et 2019

### ***Vision 2018 « pour une navigation intérieure durable » :***

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR<sup>1</sup>) a pris l'initiative de développer une vision pour les cinq années à venir. Elle souhaite ainsi se fixer des objectifs ambitieux qui doivent contribuer au développement durable de la navigation intérieure et de la navigation rhénane, des points de vue écologique, social et économique.

---

<sup>1</sup>

## **DG Transport routier et sécurité routière :**

### **Utilisation des données de la DIV pour permettre aux Régions de mettre en œuvre leur politique en matière de pollution occasionnée par les véhicules routiers :**

Les trois Régions mettent en œuvre des politiques visant à réduire la pollution occasionnée par les véhicules, à savoir la taxe kilométrique pour les poids lourds et les zones de basses émissions (Low Emissions Zones).

Pour ce faire, l'administration régionale concernée peut vérifier, en se basant sur les caractéristiques des véhicules que la DIV met à leur disposition, quels véhicules ne sont plus admis (ou le sont contre paiement) en raison de leur impact trop négatif sur la qualité de l'air.

Ces mesures visent non seulement les véhicules belges mais aussi les véhicules de nos pays voisins. C'est pourquoi les Régions ont aussi demandé à la DIV d'accéder aux données des conducteurs étrangers et ce, dans le but d'automatiser leur procédure de redevances et d'infractions.

### **Mise en œuvre de deux nouvelles procédures de test destinées à déterminer la consommation de carburant et les valeurs d'émissions correspondantes :**

En ce qui concerne les véhicules légers, les derniers paquets de deux nouvelles méthodes de test ont été adoptés en 2018 afin de mieux mesurer les valeurs d'émissions de CO<sub>2</sub> et autres polluants, et de les rendre plus proches de la réalité :

- Le WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure - Test effectué en laboratoire) : il s'agit d'une nouvelle procédure d'essai en laboratoire pour les véhicules légers dont le but est de mesurer les émissions polluantes du véhicule, dont surtout le CO<sub>2</sub>, lors d'un cycle défini. Il remplacera le test actuel, le NEDC, qui n'est plus représentatif d'une conduite réelle. Ce test donne également une information sur la consommation de carburant du véhicule. Il est devenu obligatoire pour certaines catégories de véhicules légers neufs à la date du 1<sup>er</sup> septembre 2018, et le sera pour toutes les catégories de véhicules légers neufs, le 1<sup>er</sup> septembre 2019 ;
- Le RDE (Real Driving Emissions – Test effectué en conditions de conduite réelles) : la procédure RDE mesure les émissions de polluants, tels que le nombre de particules fines (PN) et les oxydes d'azote (NOx), directement sur la route. Cette méthode fournit une image réaliste des émissions réelles pendant la conduite. Ce test sera obligatoire pour certaines catégories de véhicules légers neufs à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2019.

En ce qui concerne les poids lourds, le dernier paquet relatif à la réglementation des émissions de CO<sub>2</sub> a été voté en octobre 2018. A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2019, pour pouvoir être immatriculées pour la première fois en Europe, certaines catégories de ces véhicules devront être accompagnées d'un dossier d'information du client établi par le constructeur dans lequel figurent, entre autres, les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation de carburant du véhicule.



Enfin, en 2018, la réglementation d'une nouvelle norme des émissions polluantes des véhicules agricoles a été votée : à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019, les véhicules agricoles devront se conformer à la nouvelle norme d'émissions « phase V ». Il existe cependant des dispositions transitoires pour les véhicules équipés de moteurs de transition.

### **Alourdissement des sanctions pour les infractions les plus graves et en cas de récidive :**

Dans le cadre des efforts consentis pour atteindre l'objectif européen de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020, la loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière apporte plusieurs modifications importantes à la loi relative à la police de la circulation routière, dont la plupart sont entrées en vigueur à la date du 15 février 2018.

Parmi les nouvelles mesures de cette loi, citons par exemple :

- a) L'adoption de sanctions plus sévères pour les délits routiers les plus graves tels que la conduite sans permis de conduire valable, les délits de fuite ou la conduite sans assurance,
- b) La modification du délai de prescription pour les infractions routières, qui passe à 2 ans (au lieu de 1 an), et même 3 ans pour les conducteurs qui roulent en dépit d'une déchéance du droit de conduire ou sans éthylotest anti-démarrage,
- c) La responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation : s'il reçoit de la police un procès-verbal pour une infraction routière alors qu'il n'était pas le conducteur du véhicule au moment des faits, le titulaire de la plaque d'immatriculation est désormais tenu de communiquer l'identité du conducteur réel du véhicule. A défaut de le faire, il pourra être puni sévèrement pour ce fait et ce, indépendamment de l'infraction commise,
- d) L'obligation pour les juges, à dater du 1<sup>er</sup> juillet 2018, d'imposer l'éthylotest anti-démarrage pour une période de 1 à 3 ans ou à titre définitif à l'encontre des récidivistes graves c.-à-d. qui présentent une intoxication alcoolique d'au moins 1,2g/l constatée 2 fois au cours des 3 dernières années (+ déchéance du droit de conduire de 3 mois au moins + réintégration subordonnée à la réussite des examens théorique, pratique, médical et psychologique) ou à l'encontre des personnes présentant une concentration d'alcool d'au moins 1,8g/l sauf si, dans leur jugement, ils motivent expressément pourquoi ils ne recourent pas à cette sanction ; par ailleurs, le juge a désormais la possibilité d'exclure certaines catégories de véhicules de l'éthylotest anti-démarrage (par ex. : bus, camions, motos), sauf la catégorie avec laquelle l'infraction a été commise, et ce afin de pas mettre en péril la situation professionnelle du contrevenant (p. ex : si l'infraction a été commise avec une voiture, le contrevenant peut poursuivre ses activités professionnelles en tant que conducteur de camion).

### ***DG Transport Aérien***

#### **Systèmes aériens sans pilote (UAS) :**

Un projet a été mis en place à la DGTA ayant pour but de se préparer à l'implémentation de la future réglementation UE pour les UAS, notamment définir et publier ses propres espaces aériens pour délimiter l'utilisation des UAS, définir des conditions opérationnelles supplémentaires liées à la sûreté ou au respect de la vie privée, définir les nouvelles tâches de la nouvelle cellule drones/DGTA sur base de la réglementation, revoir les outils ICT actuels et voir comment ils peuvent être adaptés aux exigences des bases de données UE, voir en développer des nouveaux.

#### **Capacité et fluidité du trafic :**

D'après les données du dernier rapport local d'implémentation du ciel unique européen disponible (LSSIP2017 – Belgium), le trafic aérien en Belgique a augmenté de 5,6% durant l'été 2017 (mai à octobre) comparé à la même période en 2016. Pour la période 2018-2022, les prévisions sur 7 ans d'EUROCONTROL prévoient une augmentation annuelle entre 0,3 et 3,3%, avec une augmentation de base de 1,9% sur le cycle de planification. Différents objectifs ont été complétés durant la période 2016-2017 comme les opérations en descente continue (CDO) aux aéroports de Charleroi ou Liège. Le rapport 2018 est en cours de rédaction mais nous pouvons déjà annoncer que des progrès ont été réalisés entre autres dans l'implémentation des procédures d'approche PBN avec guidages vertical, le management environnemental collaboratif ou les routes directes.

#### **Plan belge de sécurité aérienne :**

Suite à l'entrée en vigueur de la « New Basic regulation » (EU) No 2018/1139, la DGTA a procédé à la mise à jour du Plan belge de sécurité aérienne 2016-2020. En 2018, l'accent est resté sur la poursuite de la mise en œuvre du règlement (UE) n° 376/2014 concernant la notification, l'analyse et le suivi des événements. La DGTA a optimisé ses processus et procédures en matière de risques pour la sécurité. Nous avons également poursuivi le développement d'un climat de culture juste avec deux projets d'arrêts royaux. Un nouveau domaine "Questions émergentes" concerne l'utilisation des systèmes aériens sans pilote (UAS). La popularité et les applications des UAS - mieux connue du public sous le nom de drones - ne cessent de croître. L'utilisation des UAS demeure un risque émergent pour l'aviation commerciale et générale.

#### **Changement climatique :**

La DGTA a continué à préparer à travailler en collaboration avec le *Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE)* pour l'implémentation du *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)* de l'OACI dès 2019 avec la participation aux groupes de travail Aviation du *Climate Change Committee* de la Commission européenne en vue de la modification du règlement existant concernant les règles de Surveillance, rapportage et vérification des émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que la transmission des réponses aux Lettres d'Etat à l'OACI.

### **Amélioration du service aux citoyens :**

Dans le cadre de l'amélioration des services fournis au citoyens, la DGTA et Skeyes ont mis en ligne le site [droneguide.be](http://droneguide.be), plate-forme numérique qui vise à aider les utilisateurs de drones en offrant des informations sur l'utilisation des drones ainsi qu'une carte interactive de l'espace aérien aux utilisateurs de drones professionnels et récréatifs en Belgique.

Dans la même optique, une carte d'évaluation d'obstacles pour l'ensemble du territoire belge est en ligne depuis le 25 Juin 2018 sur le site de l'Institut Géographique National (IGN) sur [www.geo.be](http://www.geo.be). Cette carte, dont la responsabilité repose sur la DGTA via le service Aéroports (A-POR), donne une indication sur le seuil de hauteur à partir duquel les demandes d'avis d'obstacles doivent être introduites à la DGTA. Dans la pratique, le visiteur clique sur un point de la carte. Si la hauteur de la construction en projet est au moins égale à la hauteur qui s'affiche, une demande d'avis aéronautique est nécessaire.

La DGTA a aussi mis en ligne un service de formulaire digitaux pour les demandes d'activités dans l'espace aérien. Le processus d'approbation pourra dorénavant être effectué entièrement de manière digitale.

Par ailleurs, un projet de révision des redevances a été initié avec comme objectif de revoir celles de la DGTA afin de coller à la réalité économique des coûts et de la valeur des services prestés dans le but de lever de nouvelles recettes et permettre ainsi le lancement de nouveaux projets.

### ***DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire***

#### **Comité de pilotage du RER :**

Le ministre Bellot a souhaité relancer le comité de pilotage du RER, notamment en nommant mi-2017 M. Jean-Pierre Hansen en tant que président. Ce comité comprend des représentants des gouvernement, des administrations et des sociétés de transport tant fédéraux que régionaux.

Outre sa présence pour le compte du SPF, la DG a repris seule la tâche du secrétariat de ce comité de pilotage.

Le travail du Comité de pilotage RER s'est poursuivi en 2018 avec comme axe principal l'intégration tarifaire pour laquelle une proposition de décision a été soumise au CEMM fin 2018. Le reste du travail a consisté en le suivi des dossiers de travaux ainsi que l'avancement des accords de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions pour assurer à long terme la finalisation du projet.

#### **Budget mobilité :**

Le gouvernement envisage depuis l'automne 2016 d'instaurer une allocation de mobilité positive dénommée "cash for car". Cette mesure consiste en la possibilité pour les employeurs de proposer à leurs employés de bénéficier d'une allocation à la

place de leur voiture de société dans le même cadre fiscal. La Loi a été adoptée début 2018 et sa mise en œuvre est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

A côté du « cash for car », le gouvernement a également travaillé au cours de l'année 2018 à un autre projet de Loi sur base d'une proposition des partenaires sociaux relative à l'instauration d'un budget mobilité. Cette mesure consiste en la possibilité pour les employeurs de proposer à leurs employés de bénéficier d'un budget mobilité réservé aux modes de transport alternatifs en remplacement de leur voiture de société ou en combinaison avec une voiture de société plus respectueuse de l'environnement. Le solde éventuel de ce budget mobilité étant partiellement défiscalisé puisque toujours soumis aux cotisations sociales. La Direction Mobilité a notamment contribué à la définition d'une voiture plus respectueuse de l'environnement et à la détermination des modes de transports alternatifs à prendre en compte. Le projet de Loi a été adopté en Commissions des Finances, du Budget et des Affaires sociales de la Chambre le 16 janvier 2019 et sera soumis au vote en séance plénière prochainement avant une mise en œuvre courant 2019.

### **Elargissement de l'indemnité vélo aux speed pédélec :**

Suite aux propositions du SPF, en concertation avec les cabinets mobilité et finance, le champ d'application de l'indemnité vélo, qui est exonéré des cotisations de sécurité sociale, a été étendu à partir du 1er janvier 2017. En pratique, un utilisateur de speed pedelec pourra bénéficier de l'exonération fiscale de l'indemnité vélo dans le cadre des déplacements domicile/travail (à concurrence de 0,23 €/km), au même titre que les utilisateurs de vélos classiques ou de VAE limités à 25 km/h. En outre, les employeurs qui mettront un speed pedelec à disposition de leurs employés pourront également bénéficier d'une déductibilité de 120% à l'impôt des sociétés. Le travailleur qui reçoit un speed pedelec de son employeur ne sera pas imposé lui non plus sur cet "avantage en toute nature". Les cotisations de sécurité sociale ne sont pas non plus dues sur l'avantage d'un vélo ou speed pedelec mis à disposition.

### **Désherbage des voies ferrées :**

Suite à une résolution du parlement fédéral concernant le désherbage sur les voies ferrées et le long de celles-ci, le SPF Mobilité et Transports a créé un groupe de travail qui coordonne la coopération entre Infrabel et les trois Régions dans ce dossier. Ce groupe s'est réuni à plusieurs reprises en 2017 et un plan d'actions a été transmis au Ministre de la Mobilité. Le GT a finalisé son rapport en juin 2018 et l'a présenté au Comité d'avis du NAPAN (Plan d'Action National de Réduction des Pesticides). Les remarques orales lors de cette présentation étaient plutôt positives ; Aucun avis n'a été reçu de ce comité.

Le projet de rapport a été approuvé par les instances d'Infrabel et envoyé au Ministre de tutelle en septembre.

### **Bruit ferroviaire :**

Les discussions relatives à la manière de soutenir le retrofitting des wagons se sont déroulées en 2017 dans un groupe de travail *ad hoc* avec les différents intervenants.

Suite au travail réalisé dans ce groupe, il est apparu qu'un système de subsides était la solution la plus appropriée pour soutenir le retrofitting des wagons circulant en Belgique.

Une note proposant la mise en place de ce système a été soumise au Ministre de la Mobilité qui a validé la proposition.

Les budgets nécessaires doivent désormais être mis à disposition pour que ce système puisse être mis en place.

### **Axes de gestion durable dans le fonctionnement interne du SPF Mobilité**

La politique d'achats développée au sein du SPF MT intègre la circulaire concernant les achats durables de 2014. Les initiatives en matière d'achats ont été abordées dans le point concernant le pilier économique du DD ci-avant.

Comme largement expliqué ci-avant, le SPF MT est enregistré EMAS/ ISO 14001 depuis 2007. Depuis début 2017, la coordinatrice DD a repris la coordination du réseau et du GT EMAS-ISO 14001 fédéral.

Pour 2019, nous lancerons dans un projet d'obtention du label Entreprise Ecodynamique.