

**Déclaration  
environnementale  
juillet 2009-juin 2010**



Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer

# 1. Introduction

## 1.1. Mot de la Présidente

*En juillet 2010, le SPF Mobilité et Transports est parvenu à la fin de son premier cycle EMAS qui a débuté le 27 juillet 2007 avec la certification. Notre SPF est ainsi le premier service public fédéral à dresser le bilan de trois années de fonctionnement EMAS et le premier service public fédéral (SPF) de taille moyenne à le faire sous la nouvelle réglementation européenne EMAS III.*

*La décision gouvernementale du 20 juillet 2005 de "certifier EMAS" l'ensemble de la fonction publique a été l'impulsion qui nous a permis d'entamer les démarches formelles d'intégration de l'environnement dans notre politique et dans la gestion de nos activités. Cette initiative a contraint toute notre organisation à se redéfinir, à se donner les moyens, à faire connaître et évaluer sa gestion environnementale. Dans la pratique, cela revenait à un changement fondamental de mentalité.*



*Lors de l'élaboration de mon Plan de management Mobilit+ à la fin 2008 et au début 2009, j'ai également relevé le défi d'appliquer les principes EMAS à la gestion écologique globale de notre fonctionnement ainsi qu'à l'ensemble de nos missions, dans le but ultime de renouveler l'enregistrement EMAS du SPF Mobilité et Transports pour les activités situées au sein du City Atrium et, dans la mesure du possible, d'élargir progressivement la portée d'ici 2010.*

*C'est avec plaisir que je constate que nous avons parcouru un long chemin depuis le départ et que nous pouvons aligner de beaux résultats à la clôture de notre premier cycle EMAS, tant en ce qui concerne l'écogestion du bâtiment City Atrium que notre "core business" en tant que SPF Mobilité et Transports. Des projets d'e-government sont venus s'y ajouter grâce aux nouvelles possibilités offertes par les TIC, qui nous permettront de poursuivre la réduction de l'empreinte écologique de notre département ainsi que de nos stakeholders. Par ailleurs, nous sommes parvenus à élargir étape par étape notre périmètre et à mettre en chantier une extension accrue.*

*À cela est venu s'ajouter cette année une dimension supplémentaire avec la préparation de la Présidence belge de l'Union européenne. Notre pays a contribué activement à l'intégration de critères de durabilité lors de l'organisation de la Présidence et de la préparation des dossiers de transport proprement dits. Ce que nous tentons d'accomplir à ce niveau dépasse le cadre d'EMAS, mais se résume à du développement durable en général. Vu la problématique environnementale liée à la mobilité et au transport, il y a matière à réflexion à cet égard.*

*C'est donc avec fierté que nous pouvons présenter notre Déclaration environnementale pour la période mi-2009 à mi-2010.*

*Je tiens à remercier vivement tous les collaborateurs du SPF Mobilité et Transports pour leur motivation et leur engagement. Les résultats ont en effet été obtenus grâce au dévouement des nombreux collaborateurs qui constituent peu à peu un véritable réseau EMAS au sein de notre SPF.*

*Un système de management environnemental structuré et audité tel qu'EMAS constitue un réel challenge pour une organisation. Le Comité de direction a la ferme intention de relever ce défi. Nous souhaitons au moins évaluer, voire améliorer les résultats obtenus en matière d'ÉCOgestion lors d'un prochain cycle. En outre, toutes les directions générales ainsi que mes propres services d'encadrement concernés ont élaboré pour le nouveau cycle EMAS des plans ambitieux en matière de gestion écologique de la politique menée.*

*Je compte sur vous tous pour poursuivre avec succès la réalisation de notre projet EMAS.*

**Carole COUNE**  
Présidente du Comité de direction

## 1.2. Le Service public fédéral Mobilité et Transports

### 1.2.1. Notre mission

Le Service public fédéral Mobilité et Transports a pour mission de préparer et de mettre en œuvre une politique fédérale concertée de mobilité et de transport au service de la population, des entreprises et de l'économie de la Belgique et de chacune de ses régions. En réalisant cette mission, le SPF Mobilité et Transports est soucieux de la sécurité, de l'environnement, de la concurrence, des enjeux sociaux et de l'intégration des divers modes de transport terrestre, maritime et aérien.

Lors de l'exercice de ce rôle unique, situé au carrefour des instances supranationales, fédérales, régionales et locales, le SPF Mobilité et Transports peut faire valoir ses compétences sur le plan européen et international, ainsi que sa connaissance du secteur et son expertise dans les domaines de la sécurité, de la réglementation et du contrôle.

### 1.2.2. Notre vision

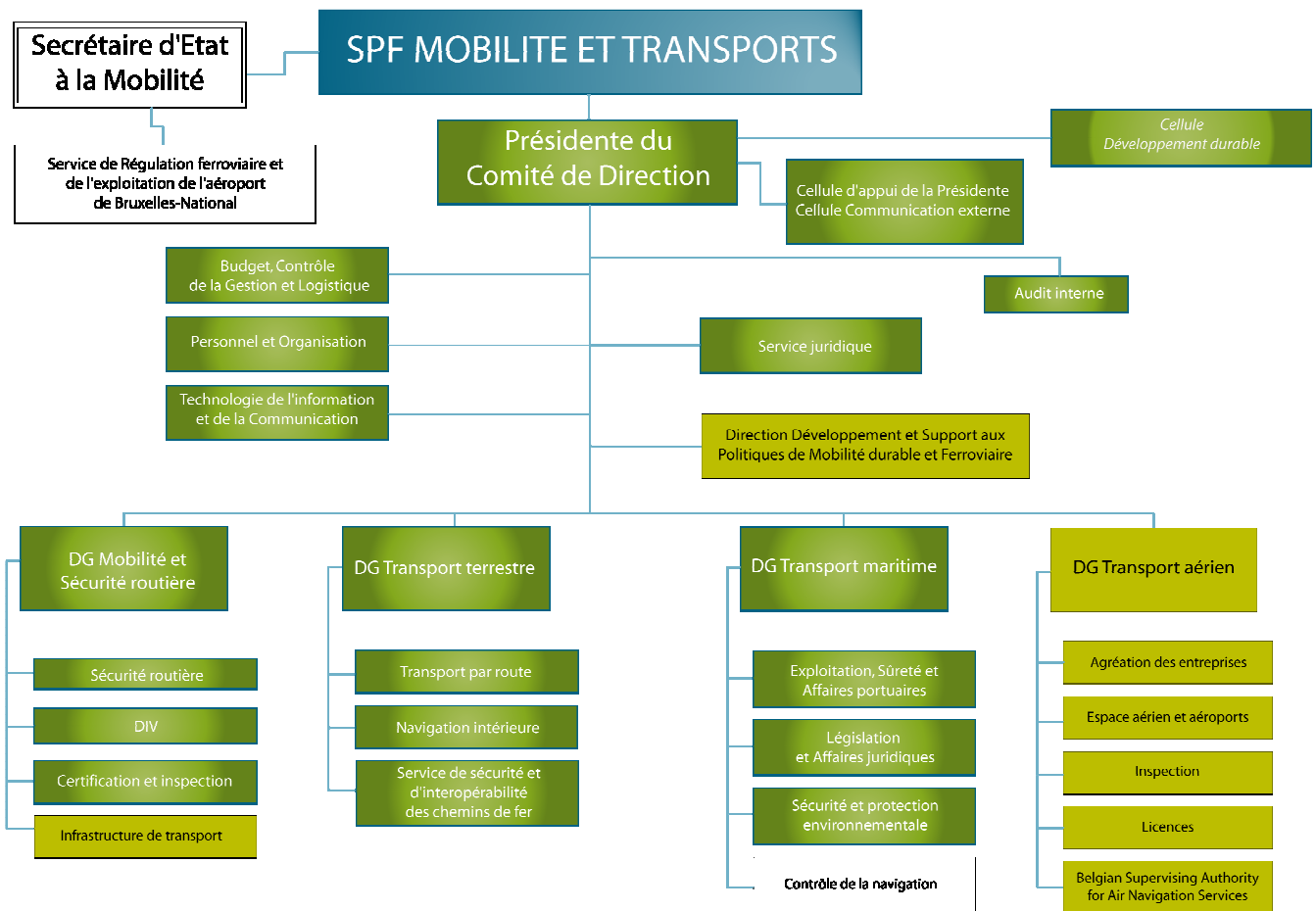
« Par la qualité de notre gestion et de notre travail, par le développement de notre expertise et l'échange de nos expériences, nous contribuons à ce que notre SPF devienne un acteur dynamique et efficace bénéficiant d'une image forte dans le réseau de tous ceux qui œuvrent en faveur d'une meilleure mobilité au service des usagers ».

### 1.2.3. Localisation

Les activités du SPF Mobilité et Transports sont exercées dans la Région de Bruxelles-Capitale (deux bâtiments principaux) et dans les deux autres régions. Le SPF occupe au total 23 bâtiments.

### 1.2.4. Structure

L'organigramme ci-après (valable à partir du 5 juillet 2010) fournit un aperçu schématique du champ d'application du SME (EMAS s'applique aux services en vert ; les services en vert clair figureront prochainement dans le périmètre EMAS ; la Direction Contrôle de la navigation applique les critères environnementaux de l'OMI).



### 1.3. Historique EMAS

La présente Déclaration environnementale est publiée dans le cadre du renouvellement de l'enregistrement du Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF Mobilité et Transports) dans le système de management environnemental et d'audit européen EMAS. Cet enregistrement concerne les activités et services qui sont établis dans le bâtiment du City Atrium, rue du Progrès 56 à 1000 Bruxelles.

La présente Déclaration environnementale s'adresse à toute personne s'intéressant au processus d'enregistrement de notre système de management environnemental (SME), qui est conforme aux prescriptions EMAS.

Ce document décrit le programme environnemental du Service public fédéral Mobilité et Transports pour la période 2007-2010 et plus particulièrement les modifications et les progrès réalisés en la matière durant la troisième année de notre cycle EMAS, qui s'étale de juillet 2009 à juillet 2010.

Le programme était initialement basé sur l'analyse des données de 2006. De nombreuses adaptations et de nouvelles analyses sont venues s'y ajouter au cours du cycle. En voici un historique succinct.

En concrétisant la décision gouvernementale du 20 juillet 2005 d'intégrer EMAS dans l'ensemble de la fonction publique fédérale, notre SPF tenait également compte des recommandations formulées dans le deuxième Plan fédéral de développement durable (2004-2008), et plus précisément de l'action 17, à savoir remplir une fonction d'exemple en tant que service public.

Cette assimilation des principes du système de management environnemental EMAS a eu lieu sous l'ancien Président du Comité de direction, monsieur Michel DAMAR, qui, d'emblée, a joué un rôle de pionnier tout au long du processus. Grâce à son travail, la protection de l'environnement est depuis plusieurs années bien ancrée dans la gestion et les missions de notre SPF.

Ce processus d'intégration a été décrit en détail dans notre première Déclaration environnementale 2007. Le SPF Mobilité et Transports y précisait les efforts d'ores et déjà fournis et y communiquait des informations sur les nouvelles mesures de protection environnementale auxquelles il s'était engagé, en ce qui concerne

❖ l'ECOgestion (aspects "directs")

❖ les Missions (aspects "indirects")

En 2008, notre Déclaration environnementale portait essentiellement sur l'état d'avancement de ce processus ainsi que sur les premières performances environnementales réalisées. Dans l'intervalle, le Service juridique, l'Audit interne, le Service de traduction, le Service Plans civils de défense, l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires et l'antenne DIV Transit, qui étaient auparavant hébergés dans d'autres sites, ont été transférés au City Atrium.

En 2009, nous avons fait rapport sur la réalisation de nos plans d'action jusqu'au premier semestre 2009 inclus ; l'accent avait été mis sur les objectifs environnementaux du Plan de management Mobilit+ 2008-2014 de la nouvelle Présidente du Comité de direction, madame Carole Coune.

Dans ce contexte, le développement d'un nouveau type d'horizontalité entre les matières que sont la mobilité et le transport, l'environnement, le développement durable, l'énergie et l'aménagement du territoire, a été considéré comme une opportunité à saisir pour valoriser le transport durable.

Cette nouvelle approche s'est concrétisée en juillet 2010 par la création officielle d'un nouveau service d'encadrement transversal de la Présidente, dénommé « Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et Ferroviaire », disposant de ses propres plans d'action pour les services "Mobilité", "Intermodalité" et "Entreprises publiques et Politique ferroviaire" (cf. nouveau chapitre 5.1).

Suite au nouveau plan de management, de nouveaux objectifs ont été fixés en matière d'e-government et de gestion électronique des projets, visant à réduire notre empreinte écologique. Tout ceci a également eu un impact immédiat sur les actions environnementales des directions générales en matière d'analyse transversale de la politique de mobilité et de la simplification administrative.

Le Plan de management Mobilit+ a aussi induit, à partir de septembre 2009, la mise en œuvre d'un plan de mobilité encore plus ambitieux en faveur de notre personnel et ce, en dépit des résultats déjà excellents de notre Plan de déplacements d'entreprise dans le cadre de l'ordonnance relative à la qualité de l'air ambiant de la Région de Bruxelles-Capitale.

Lors de la clôture du cycle EMAS juillet 2007-juillet 2010 et de la préparation du nouveau cycle juillet 2010-juillet 2013, il a également été décidé de poursuivre l'élargissement du périmètre :

❖ la DG Mobilité et Sécurité routière étend sa portée à la Direction Infrastructure (rue du Gouvernement Provisoire, 15) qui est responsable d'un grand nombre de chantiers BELIRIS où existent de nombreuses possibilités d'y mener des actions environnementales ;

- ❖ la DG Transport aérien (établie actuellement dans le bâtiment CCN, rue du progrès, 80) sera incluse dans le périmètre EMAS; cette intégration ne sera pas immédiate en raison d'obligations contractuelles.

Dans l'intervalle, tous les plans d'action ont été réalisés et les efforts en matière de communication, de sensibilisation et de formation ont été poursuivis, avec des résultats admirables à la clé.

## 1.4. Chartre « Politique environnementale »

*Consciente de son rôle d'exemple à remplir tant vis-à-vis des autres administrations publiques que vis-à-vis de ses partenaires et des citoyens, le SPF Mobilité et Transports s'est engagé, depuis plusieurs années déjà, en faveur de l'intégration de la composante environnementale dans le cadre de ses activités et de ses missions.*

*Nous avons ainsi, à titre d'exemples :*

- ❖ *signé en 2002 la charte environnementale fédérale et, depuis lors, mis en œuvre une gestion écologique de nos bâtiments ;*
- ❖ *adhéré à l'action 17 du deuxième Plan fédéral de développement durable (cette action concerne le rôle d'exemple des autorités en matière de développement durable), ainsi qu'à d'autres objectifs et actions de ce plan en rapport direct avec la mobilité durable ;*
- ❖ *obtenu en juillet 2007 la certification EMAS pour nos activités au sein du City Atrium.*

*La certification EMAS confirme que le système de management environnemental que nous avons mis en place et la communication transparente y afférente, sont conformes au règlement EMAS européen. Cette approche, qui consiste à tout mettre en œuvre en vue de garantir un haut niveau de qualité environnementale, est appliquée sur une base volontaire et s'inscrit pleinement dans notre action visant à améliorer la qualité du service offert à l'ensemble de nos clients, tant internes qu'externes.*

*Le Comité de direction a décidé d'étendre progressivement cette méthode de travail à toutes nos implantations.*

*Soucieux d'appliquer une politique axée sur la prévention des comportements nuisibles à l'environnement et sur une utilisation réduite des matières premières et des ressources naturelles, nous nous engageons à :*

- ❖ *minimiser l'impact direct de notre fonctionnement quotidien sur l'environnement. Ceci implique notamment :*
  - *la prévention et la diminution des déchets ;*
  - *la diminution de la consommation de papier ;*
  - *la consommation écologique et l'achat de biens durables ;*
  - *la diminution de la consommation d'énergie ;*
  - *la réduction de la consommation d'eau ;*
  - *la mise en œuvre et l'actualisation permanente du plan de mobilité ;*
- ❖ *disposer d'une Cellule de développement durable fonctionnant de manière optimale ;*
- ❖ *limiter les effets négatifs indirects 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 ;*
- ❖ *mettre non seulement l'accent sur le contrôle de l'incidence et la réduction du coût environnemental, mais également sur le respect des réglementations, la communication avec les partenaires et l'amélioration continue des performances environnementales.*



*Afin de nous permettre de concrétiser cette politique, nos objectifs et notre programme seront évalués et communiqués annuellement à l'ensemble de notre personnel, à nos partenaires et au public.*

**LE COMITÉ DE DIRECTION**

9 novembre 2009

## 2. Le système de management environnemental (SME)

### 2.1. Périmètre du SME



En 2007, le SPF Mobilité et Transports a mis en place un SME répondant aux exigences du règlement européen EMAS n°761/2001 relatives aux activités et services localisés au City Atrium, rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles, code NACE 84.11.

En 2010, le SPF Mobilité et Transports s'est efforcé d'adapter son SME EMAS au règlement (CE) n°1221/2009.

Ce système dynamique de management environnemental concerne l'ensemble des activités telles que décrites dans l'organigramme.

Le management environnemental s'applique à tous les domaines sur lesquels les actions des collaborateurs du SPF Mobilité et Transports ont un impact ou exercent un contrôle.

Au départ, le champ d'application du SME incluait environ 775 équivalents temps plein (ETP), ainsi que +/- 25 collaborateurs externes quasiment présents en permanence. Fin juin 2010, le nombre de collaborateurs au City Atrium s'élevait à 885, tous horaires confondus, mais à l'exclusion des externes.

Le City Atrium (25 000 m<sup>2</sup> au n°56) est entièrement occupé sur 9 étages par les agents du SPF Mobilité et Transports, auxquels viennent s'ajouter les collaborateurs externes précités. Les locaux consistent principalement en bureaux et salles de réunion. Le City Atrium dispose d'une cafétéria, d'un service de nettoyage et d'un service de reprographie. Le bâtiment compte également un étage

en sous-sol. Le parking sous surveillance se situe partiellement sous la partie du bâtiment où est hébergé le SPF Économie et comprend 96 places de stationnement pour voitures ainsi qu'un parking pour vélos.

### 2.2. Poursuite de l'extension du périmètre d'EMAS

Suite à une analyse approfondie de la faisabilité et des aspects environnementaux, le Comité de direction a pris deux décisions importantes le 5 juillet 2010 :

- ❖ dès le début du nouveau cycle juillet 2010-juillet 2013, le périmètre est élargi à la Direction Infrastructure de la DG Mobilité et Sécurité routière. Sur la base d'une analyse initiale approfondie des risques environnementaux, un certain nombre de projets EMAS ont été immédiatement lancés pour les aspects indirects dans le cadre du plan d'action de la DG Mobilité et Sécurité routière ; l'analyse initiale des risques environnementaux liés aux aspects directs est programmée ;
- ❖ l'intégration de la DG Transport aérien, encore établie au CCN, à la rue du Progrès, est prévue d'ici la fin du nouveau cycle.

### 2.3. Les activités du SPF Mobilité et Transports

Les activités du SPF Mobilité et Transports entrant en considération pour le SME sont de deux types :

- ❖ d'une part, la gestion écologique du City Atrium et des activités logistiques et administratives des services qui y sont implantés, dénommée ci-après « Écogestion » et,
- ❖ d'autre part, les activités contribuant à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de mobilité et de transport proprement dite, dénommées ci-après « Missions ». Les activités relatives aux Missions sont exercées par la Cellule d'appui de la Présidente du Comité de direction, la Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et Ferroviaire et les trois directions générales précitées. Les cellules Communication externe et Audit interne interviennent dans les deux types d'activités.

## 2.4. Structure et responsabilités du SME EMAS

La structure, le fonctionnement et les responsabilités concernant le SME sont décrits dans le « Manuel de gestion environnementale du SPF Mobilité et Transports dans le cadre d'EMAS ». Le manuel et les documents y afférents (procédures, registres, bonnes pratiques) peuvent être consultés par l'ensemble des collaborateurs via le portail de Lotus Notes.

La responsabilité de la gestion environnementale incombe au Comité de direction, qui associe tous les collaborateurs à cette initiative.

Le Comité de direction a désigné deux responsables environnementaux et a nommé l'un d'entre eux Coordinatrice générale en mai 2008 :

- ❖ le responsable environnemental RE <sup>écogestion</sup> qui est chargé de la gestion écologique du bâtiment et des activités logistiques et administratives ;
- ❖ le responsable environnemental RE <sup>missions</sup> qui est chargé de l'intégration de l'environnement dans les missions du SPF.

Les Responsables environnementaux sont chargés de la coordination du volet EMAS des actions visant à réduire les effets des activités et des missions sur l'environnement ainsi que du suivi et du contrôle des résultats. Depuis mai 2008, ils forment avec leurs collaborateurs directs une équipe EMAS qui se réunit au moins une fois par mois. L'équipe EMAS veille à la dynamique journalière interne nécessaire à la réalisation et à la coordination de la politique EMAS du SPF Mobilité et Transports.

Le SME EMAS du SPF Mobilité et Transports est géré directement par le Comité de direction. Les responsables EMAS font rapport au Comité de direction de l'état d'avancement de l'ensemble des plans d'action EMAS et de toute modification apportée à la Déclaration environnementale ou au manuel EMAS, en principe après avoir reçu l'avis de la Cellule Développement durable (CDD). Celle-ci est chargée de la dynamique interne nécessaire à la réalisation et à la coordination de l'ensemble des programmes environnementaux du SPF Mobilité et Transports.

La CDD se réunit au moins quatre fois par an et est composée :

- ❖ du représentant du Secrétaire d'État à la Mobilité,
- ❖ de la Présidente du Comité de direction,
- ❖ du responsable du Service Logistique,
- ❖ d'un représentant de la Cellule d'appui de la Présidente du Comité de direction,
- ❖ du RE Missions,
- ❖ du RE Écogestion,
- ❖ des représentants EMAS des directions générales,
- ❖ d'un représentant de chaque service d'encadrement,
- ❖ d'un responsable de la communication,
- ❖ d'un représentant de l'Audit interne,
- ❖ d'un(e) secrétaire et
- ❖ d'un coordinateur assurant la présidence.

## 2.5. Mise en place du SME EMAS

Le SPF Mobilité et Transports mène une politique environnementale active visant à responsabiliser les collaborateurs et à les inviter à contribuer au management environnemental selon les directives EMAS.

Avant la mise en place d'un système interne de management environnemental dans nos missions et nos activités, le SPF Mobilité et Transports a parcouru une série d'étapes. Nous avons dressé l'inventaire de l'impact actuel sur l'environnement, défini nos objectifs environnementaux, établi des plans d'actions et élaboré des procédures de mise en œuvre. Nous avons utilisé des moyens pour atteindre nos objectifs par la définition des responsabilités, une communication intégrée, des formations et la définition de "Bonnes pratiques environnementales" pour chacun et de "Bonnes pratiques DIRCOM" pour les chefs de projet. Des procédures de suivi et de contrôle ont été développées. Nos engagements et nos résultats sont rendus publics par le biais de la Communication externe et externe. Toute personne intéressée peut demander des informations via notre adresse de contact général : [emas@mobilit.fgov.be](mailto:emas@mobilit.fgov.be).

Par ailleurs, nous poursuivons nos efforts en vue d'améliorer nos performances environnementales.

## 2.6. Actions de formation

Les formations dans le cadre du SME constituent un des vecteurs privilégiés permettant d'aider les collaborateurs à intégrer le système de management environnemental dans leur travail quotidien.

Des formations « techniques » ont ainsi été dispensées dans le domaine de l'ÉCOgestion. Elles avaient pour but de sensibiliser les collaborateurs sur le terrain à l'intégration concrète de l'environnement dans leurs activités quotidiennes. Des réunions courtes et pratiques ont été organisées avec les équipes du nettoyage, de l'entretien, de la technique, de la cafétéria et de l'économat. Des sujets tels que les produits d'entretien écologiques, les repas durables et la gestion des déchets y ont été abordés. Des collaborateurs TIC ont dispensé des formations ponctuelles sur la gestion écologique de l'impression.

Quelques collaborateurs directement concernés par le processus EMAS ont suivi des formations certifiées externes sur le système de management environnemental et l'audit environnemental.

Plusieurs coordinateurs EMAS ont suivi un cours portant sur la saisie des données dans la base de données EIS (Environment Information System) de la Régie des Bâtiments.

Des membres de l'équipe EMAS et de la Cellule Développement durable ont participé à des colloques externes, dans le cadre ou non des programmes du SPP Développement durable (SPP DD). Ces forums mettaient principalement l'accent sur la communication et la sensibilisation, le « green public procurement » (marché public vert), la mobilité durable, l'intégration des « Missions » des différents SPF et SPP dans le SME EMAS ainsi que sur le « benchmarking » en matière d'écogestion.

En 2010, une formation interne et externe était en outre organisée sur la nouvelle réglementation EMAS et plus particulièrement sur l'importance des « indicateurs ».

Une formation intensive spéciale a été dispensée par des membres plus anciens et plus récents de l'équipe EMAS en interne, visant plus particulièrement à améliorer la clarté et l'efficacité des comptes rendus et du suivi dans le domaine de l'ÉCOgestion. La formation interne et externe en matière de communication EMAS a également fait l'objet d'une attention particulière.

En ce qui concerne la mobilité durable, des formations spécifiques axées sur la modification des comportements des collaborateurs ont été organisées, en particulier :

- les formations « éco-conduite » :
  - la formation « conduite économique 2007 » (éco-conduite), en faveur des collaborateurs souvent amenés à se déplacer en voiture pour leur travail ;
  - en 2008, lors de la Semaine du Développement durable, tous les collaborateurs ont eu la possibilité pendant deux jours de tester un style de conduite plus écologique sur un simulateur de conduite électronique ;
  - en 2009 et 2010, deux groupes d'une trentaine d'inspecteurs et de contrôleurs du Transport maritime et du Transport terrestre ainsi que plusieurs chauffeurs du City Atrium ont été suivis, toute une année durant, dans le cadre d'une formation longue en matière de conduite économique ;
- la formation « À vélo dans la ville » organisée en 2006, 2007 et 2008 et destinée à stimuler l'usage du vélo en ville, tant pour les déplacements domicile-lieu de travail que les déplacements de service.



Ces efforts sont poursuivis et de nouvelles initiatives sont programmées.

## 2.7. Actions de sensibilisation et de communication

La communication environnementale constitue un point crucial de l'approche volontaire. Il est essentiel de préciser, tant au niveau interne qu'externe, qu'un système a été mis en place, permettant au SPF de maîtriser son impact sur l'environnement.

La présente Déclaration environnementale, mise à jour annuellement, constitue un élément fondamental de la communication EMAS externe. Elle peut être consultée, ainsi que les documents y afférents, sur le site [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be).

De nombreux « Midis de la Mobilité » ont été ouverts à l'ensemble des travailleurs du SPF, sur divers sujets liés à l'environnement :

- mobilité durable ;
- caractère temporaire des carburants fossiles ;
- Protocole de Kyoto ;
- internalisation des coûts externes du transport ;
- profil écologique des déplacements domicile-lieu de travail ;
- prévention de la gestion des déchets, de la consommation d'eau ;
- achats durables ;
- calcul de l'empreinte écologique ;
- séances de films de sensibilisation (pendant la Semaine du Développement durable).



Autre élément permanent de sensibilisation : le document Politique environnementale signé en tant que charte EMAS par les membres du Comité de direction et affiché dans tous les espaces accessibles au public et toutes les salles de réunion du City Atrium.

En outre, divers canaux médiatiques et instruments sont utilisés, parmi lesquels le site web et la Newsletter, l'intranet, les messages électroniques EMAS, FORUMobilit, la rubrique News du portail Lotus Notes, les affiches et les dépliants aux murs et aux valves. En 2008, le logo EMAS a été introduit pour mieux faire valoir les actions EMAS. Par ailleurs, le Plan de Communication EMAS est actualisé tous les ans.

### **2.7.1. Actions internes d'ÉCOgestion**

- Pour les aspects liés à l'ÉCOgestion, le Plan de communication annuel prévoit :
  - des actions visant l'ensemble des collaborateurs concernant les 30 Bonnes pratiques ;
  - des actions spécifiques allant de la réduction de la consommation d'énergie et de papier à la mobilité durable et la lutte contre le gaspillage de nourriture ;
  - des messages EMAS, des News et des articles dans FM+ rappelant les « 30 Bonnes pratiques ».
- Depuis début 2009, sensibilisation spécifique des chefs de projet dans le cadre de l'e-government et dématérialisation de documents via les Bonnes pratiques DIRCOM renouvelées (priorité accordée aux solutions électroniques lors de la réalisation de projets).
- Au niveau interne, l'équipe EMAS assure d'une part la diffusion des informations et d'autre part la collecte des réactions en vue de l'évaluation des actions de sensibilisation et de communication en matière d'ÉCOgestion au SPF Mobilité et Transports, comme décrit au Chapitre IV.
- Depuis janvier 2008, chaque numéro de FORUMobilit (maintenant FM+) consacre une page à l'actualité EMAS. La page intranet EMAS doit devenir un outil convivial où chacun pourra trouver les réponses à la plupart des questions.
- Par ailleurs, des informations sont régulièrement envoyées via un système de mailing, comme Target EMAS à tous les collaborateurs en vue de faire connaître les bonnes pratiques ainsi que les autres actions. Les News-flashes électroniques sont venus s'y ajouter en 2010 sur le portail Lotus Notes.
- Notre sondage d'opinion annuel EMAS auprès du personnel du City Atrium est devenu un classique entre-temps (taux de réponse : 23,51 %, soit 197 personnes sur 835). Ses résultats révèlent une adhésion générale aux efforts fournis en matière de tri des déchets, de consommation de papier, de chauffage, d'éclairage, de contrôle du bruit ambiant, de déplacement domicile-lieu de travail durable, etc. Les résultats de cette enquête sont publiés dans FM+.
- Une mention spéciale mérite d'être décernée à la communication réussie sur la réduction des déchets résultant du remplacement des gobelets en plastique par une tasse (2007) et un verre EMAS (fin 2008): cette mesure a été bien accueillie et l'utilisation de gobelets a sensiblement diminué.
- Le profil de mobilité des membres du personnel peut être qualifié de particulièrement durable, puisque pas moins de 94 % d'entre eux recourent à des modes de transport alternatifs pour leurs déplacements domicile-travail. Notre SPF souhaite néanmoins stimuler l'usage du vélo. Le SPF MT a participé en 2008 et 2009 à l'action Friday Bikeday et prend part depuis 2010 à l'initiative BiketoWork.
- En matière de sensibilisation et de communication, la "Semaine du Développement durable" s'est avérée être une réussite. En octobre 2010, l'événement aura été organisé pour la cinquième fois. Programme: repas durables, débat, workshop, visite d'une exposition consacrée à l'environnement, etc. Objectif: sensibiliser les collaborateurs à la façon d'intégrer l'environnement dans la vie quotidienne.
- En mai 2009, notre visite à l'exposition « Notre terre » à Tour et Taxi a également remporté un grand succès avec la participation de 44 agents. En 2010, une exposition a été organisée chez nous avec le SPP Développement durable sur la consommation durable : « Consumo Ergo Sum ».
- Depuis juin 2008, le message suivant apparaît automatiquement en bas de chaque e-mail dans le cadre de notre gestion durable de l'impression.

**THINK GREEN**  
Denk aan het milieu vooraleer u print  
Pensez à l'environnement avant d'imprimer
- Avec notre carte de vœux électronique, nous souhaitons également assumer notre fonction d'exemple en matière de communication durable à l'égard des citoyens et de nos stakeholders.
- Diverses actions environnementales s'adressent aussi aux membres du personnel employés dans d'autres sites.
- Enfin, chacun peut s'adresser via [emas@mobilit.fgov.be](mailto:emas@mobilit.fgov.be) aux responsables environnementaux, qui tenteront de fournir une réponse adéquate.

## 2.7.2. Actions concernant les aspects environnementaux indirects « Missions »

Plusieurs initiatives de communication interne et externe ont été prises.

Lors de l'entrée en fonction du nouveau Comité de direction en 2008, ses membres ont signé la nouvelle charte EMAS Politique environnementale qui a été affichée dans tous les espaces accessibles au public du City Atrium (environ 35).

## 2.7.3. Communication externe

La **Déclaration environnementale**, qui synthétise l'engagement du SPF Mobilité et Transports en faveur de l'environnement, peut être consultée en permanence sur le site web [www.mobilit.be](http://www.mobilit.be).

Par le biais de sa **Newsletter et de ses communiqués de presse**, le SPF Mobilité et Transports fournit aussi régulièrement des informations sur son engagement et ses actions visant à lutter contre les risques environnementaux et à réduire l'empreinte écologique du secteur de la mobilité et du transport.

Ces canaux mettent essentiellement en lumière, chez nos clients et nos stakeholders, les progrès et les succès enregistrés grâce aux plans d'action des directions générales et des services de la Présidente. *Cf. les aspects indirects concernant la portée ultérieure des actions EMAS énumérées ci-après qui ont été mises en évidence.*

Ainsi, la Newsletter du 3 juillet 2009 était dédiée à la ratification par la DG Transport maritime de la **convention AFS** (anti-fouling systems) qui interdit l'utilisation de peintures antisalissures contenant du tributylétain sur les navires. Cette substance est en effet nuisible à l'environnement marin, à la chaîne alimentaire et à la biodiversité.

Le numéro d'octobre était, quant à lui, consacré à l'entrée en vigueur de la **convention Hydrocarbures de soute** de l'Organisation maritime internationale qui règle la responsabilité civile et l'obligation d'assurance pour les dommages par la pollution maritime due aux hydrocarbures de soute.

La Newsletter de fin octobre 2009 abordait le soutien des autorités fédérales belges au transport ferroviaire combiné de marchandises et l'appel aux candidatures pour ce **projet d'intermodalité** approuvé par les instances européennes.

Fin 2009, la Newsletter annonçait le lancement de la première grande enquête scientifique sur la mobilité générale des Belges depuis 1999 : le projet EMAS **BELDAM** de la Direction Mobilité en coopération avec la Politique scientifique fédérale et la SNCB. Les nouveaux chiffres étayeront la future politique en matière de mobilité durable.

Nos projets EMAS relatifs à l'**e-government** ont également été mis en relief. La Newsletter du 20 novembre 2009 mentionnait dans un flash que le SPF Mobilité et Transports avait reçu la Best Practice Award pour WebDIV dans le cadre de la **European public Services Award 2009**. WebDIV est un projet couronné de succès de la DG Mobilité et Sécurité routière concernant la demande électronique de plaques d'immatriculation pour véhicules. La Newsletter du 8 juillet 2010 faisait état d'un autre aspect de l'e-government au SPF Mobilité et Transports : après la **digitalisation** des avis concernant les itinéraires en matière de **transports exceptionnels**, les licences destinées au transport exceptionnel sont maintenant également délivrées par voie électronique, ce qui devrait entraîner une réduction de la consommation de papier et des déplacements inutiles tant au SPF que dans les entreprises concernées.

Les Newsletters sont aussi disponibles sur le site web du SPF Mobilité et Transports [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

Grâce aux communiqués de presse, plusieurs de nos projets ont également fait l'objet d'articles dans les médias. Ainsi un communiqué de presse a été diffusé en juillet 2010 sur la participation de notre SPF au projet pilote international « **Plug-In Hybrid** » de Toyota Prius ». Avec cette initiative - qui s'inscrit dans la volonté de rendre son parc automobile plus respectueux de l'environnement - le SPF souhaite jouer pleinement son rôle d'exemple en matière d'utilisation de véhicules alternatifs et davantage durables.

Le SPF MT a également coopéré avec le **magazine du secteur public FEDRA** pour faire connaître ses projets environnementaux. Un article est paru dans le n° 04/2010 de FEDRA sur le lancement de **bureaux satellites** par notre SPF dans le but de réduire les (longs) trajets domicile-travail dans le cadre de notre projet pour une mobilité d'entreprise plus durable Mobilit+. Dans un numéro antérieur, FEDRA s'intéressait déjà, dans un article au titre éloquent « Pare-chocs contre pare-chocs », au projet EMAS « PLANET » de la Direction Mobilité ; il s'agit de projections scientifiques sur la **mobilité en Belgique jusque 2030**, établies à partir d'un **outil de modélisation PLANET** développé en collaboration avec le Bureau fédéral du Plan.

La **continuité** et la **visibilité d'EMAS** ont été stimulées par la présence du logo EMAS sur le site web, dans les e-mails de la Coordinatrice EMAS, sur les posters, etc.

Chaque année notre SPF publie aussi son programme de la Semaine du Développement durable sur le site web du SPP Développement durable.

## 2.8. Les indicateurs de notre système de management environnemental

Dans le cadre de la mise en place d'EMAS, le SPF a déterminé l'impact de sa gestion. Toutes les activités du SPF ont été évaluées sur la base des six critères suivants :

- les différentes matières et les moyens utilisés ;
- la législation environnementale en vigueur et la politique en matière de développement durable ;
- les bonnes ou mauvaises pratiques environnementales en vigueur ;
- l'avis des collaborateurs ;
- l'importance de l'impact environnemental ;
- l'impact de la gestion du SPF.

Cette évaluation a permis d'identifier les effets environnementaux pertinents du type « écogestion ». Le SPF Mobilité et Transports a également vérifié la conformité à la législation, identifié les non-conformités et appliqué des solutions.

Cette analyse initiale a été actualisée à partir d'éléments du Plan de management Mobilit+ , notamment la priorité qui sera accordée à l'**e-government** lors de la réalisation de projets, entraînant comme prévu une diminution de la consommation de papier et de carburant, tant au SPF Mobilité et Transports que chez les stakeholders.

L'état d'avancement fait l'objet d'un suivi trimestriel à l'aide d'ICP. Le tableau ci-dessous illustre les progrès enregistrés durant la période juillet 2007-juillet 2010 sur le plan de la mobilité, de la consommation de papier, de la consommation d'eau, de la consommation d'énergie, de la gestion des déchets et des achats durables.

	12/2008 - 07/2009	07/2007 - 12/2008	07/2009 - 07/2010
Nombre d'heures de formation du personnel : heures	172	763	300
Nombre d'infractions environnementales constatées	25	62	20
Nombre d'infractions environnementales corrigées	25	62	20
Nombre de réunions de la Cellule Développement durable : réunions	2	6	5
Nombre d'actions environnementales du programme d'action « écogestion » (pour 19 indicateurs)	31	94	31
Nombre d'actions du programme d'action "écogestion" qui étaient exécutées fin novembre 2008 (pour 19 indicateurs)	20	76 actions	20
Nombre d'actions du programme « Missions » : actions	32 (3/35 = arrondi )	34 (1/35 = arrondi)	4 (5/35 = arrondi)
% du personnel qui pouvait prendre connaissance des résultats du sondage d'opinions sur l'environnement – « carte météo » via FORUMOBILIT	100	100	100
% du personnel ayant participé au sondage d'opinion sur l'environnement	17,48% 139/795 personnes	-	23,51% 197/838 personnes

### 3. Les effets environnementaux directs liés aux activités (Écogestion)

#### 3.1. Mobilité

La mobilité a été suivie sous 4 angles :

- les déplacements domicile-lieu de travail ;
- les déplacements de service à Bruxelles ;
- les déplacements de service en Belgique ;
- les déplacements de service à l'étranger.

##### 3.1.1. La situation initiale

- Vu la situation géographique très favorable du bâtiment, 94 % du personnel recourt aux transports en commun. Conformément à l'ordonnance relative à la qualité de l'air ambiant de la Région de Bruxelles-Capitale, le SPF a élaboré un plan de déplacements d'entreprise pour les trajets domicile-lieu travail. Seulement 96 places sont disponibles dans le parking partagé avec le SPF Économie, qui compte 208 emplacements.
- Les déplacements de service à Bruxelles ont lieu en transports en commun, à pied ou avec l'un des 8 vélos de service.
- Les déplacements de service pour les autres missions en Belgique se font, de préférence, en transports en commun. Lorsqu'il est fait usage d'une voiture de service, le demandeur doit certifier qu'il n'existe pas de transport en commun alternatif utilisable.
- Les déplacements de service à l'étranger se font de préférence en train (à grande vitesse). Toutefois, d'autres moyens de transport (avion ou voiture) peuvent également être utilisés sous certaines conditions (durée du trajet, heures de travail, ...). Les déplacements internationaux en avion sont justifiés s'il s'agit d'un voyage de minimum 600 km ou si autrement le temps nécessaire pour parcourir la distance de porte à porte excède 50 % du temps de la mission à l'étranger.



##### 3.1.2. Objectifs

- Se déplacer autrement afin de diminuer l'utilisation individuelle de la voiture et donc aussi ses effets environnementaux, dont surtout le CO<sub>2</sub>.
- Encourager les déplacements alternatifs par rapport aux moyens de transport motorisés.

##### 3.1.3. Indicateurs

- Nombre de déplacements domicile-travail en transports en commun.
- Diminution de la quantité d'essence ou de diesel/km par véhicule de service.
- Diminution des émissions de CO<sub>2</sub>/km pour les déplacements à l'étranger.
- Le niveau d'ambition du nouveau plan de mobilité.

##### 3.1.4. Bilan du cycle EMAS juillet 2007 - juillet 2010 : bref aperçu

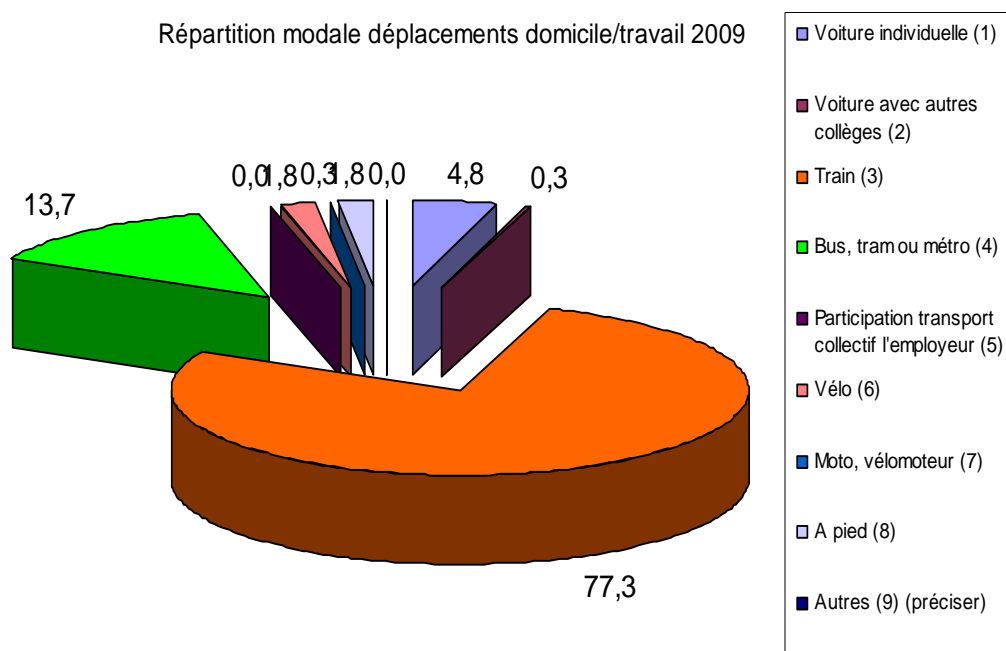
###### 3.1.4.1. Nombre de déplacements domicile-lieu de travail en transports en commun

Notre objectif visant à maintenir le score élevé de 91 % en transport en commun a été atteint tout au long du cycle EMAS. Les conclusions en la matière du Diagnostic fédéral tri-annuel domicile-travail ont été confirmées pour le site City Atrium en 2008 : 94 %.

Des actions variées ont été menées en faveur du personnel dans le but de stimuler les alternatives durables en matière de déplacements domicile-lieu de travail. Étant donné que nos agents recourent déjà largement aux transports en commun gratuits, la sensibilisation s'est focalisée sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-lieu de travail. Le SPF a ainsi participé aux actions « Friday Bikeday » et BiketoWork et proposé des cours À vélo dans le trafic urbain . Par ailleurs, le nombre de membres du personnel ayant demandé une indemnité vélo a doublé durant la période 2007-2010 à 160 personnes.

Toutefois, les principales initiatives du dernier cycle EMAS sont la réalisation du Plan de déplacements d'entreprise 2008 dans le cadre de l'ordonnance relative à la qualité de l'air ambiant de la Région de Bruxelles-Capitale, suivie par l'élaboration en 2009 du plan de mobilité encore plus ambitieux Mobilit+ qui a été mis en œuvre à partir du 1er semestre 2010.

Répartition modale déplacements domicile/travail 2009



Depuis 2010, la vitesse supérieure a été enclenchée afin de poursuivre la réduction de l'impact environnemental de nos déplacements domicile-travail et, pour encore améliorer notre rôle d'exemple, il a été décidé dans le cadre du Plan de management Mobilit+ de :

- poursuivre la centralisation des services au City Atrium ;
- poursuivre le soutien du choix modal durable de nos travailleurs ;
- fournir de plus amples informations concernant les modes de déplacement alternatifs et l'accessibilité de nos services par les transports en commun ;
- élargir les horaires variables dans le cadre d'un « green match » avec les transports en commun ;
- introduire progressivement le télétravail ;
- mettre en place des bureaux satellites en coopération avec la Régie des Bâtiments et le SPF Sécurité sociale.

### 3.1.4.2. Mobilité de nos clients et de nos stakeholders

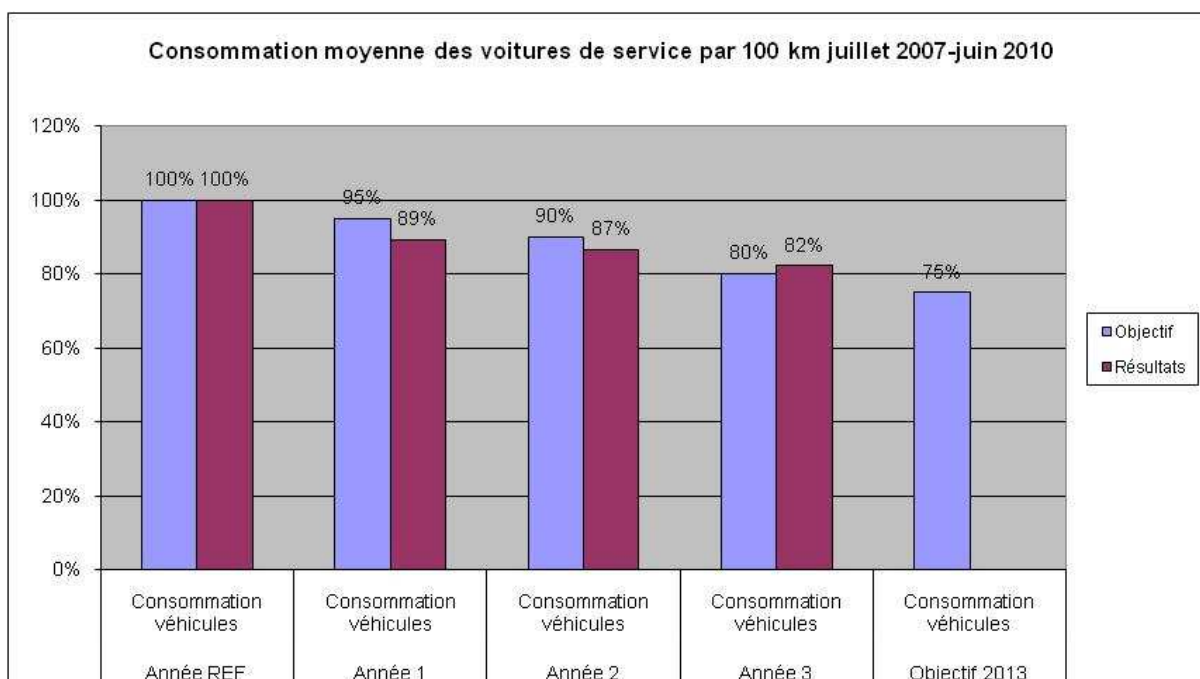
Le Plan de mobilité plus ambitieux Mobilit+ de fin 2009-début 2010 met aussi davantage l'accent sur la mobilité de nos clients et de nos stakeholders. L'attention avait déjà été attirée auparavant sur les informations concernant l'accessibilité de nos services. Celui qui, par exemple, utilise les services de la DIV pour l'immatriculation de véhicules et la délivrance de plaques d'immatriculation pourra consulter un plan d'accès sur [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be). Des informations supplémentaires relatives à l'accessibilité du City Atrium en vélo ont été mentionnées sur le papier à lettre et le site web. L'objectif est d'accroître ces informations en ligne.



### 3.1.4.3. Consommation des voitures de service

La consommation moyenne de carburant aux 100 km a été ramenée de 8,09 l/100 km en 2006 à 6,34 l/100 km à la fin du cycle EMAS en juillet 2010. Il s'agit d'une réduction significative par rapport la consommation initiale de carburant.

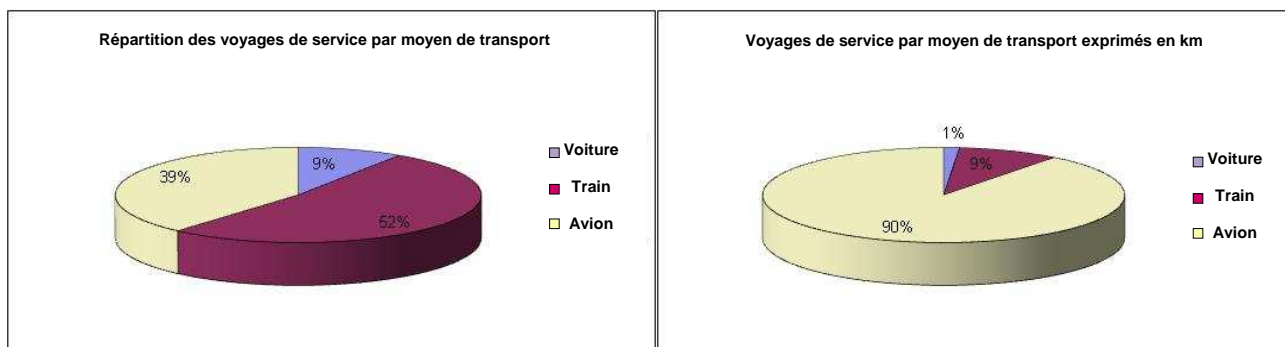
Les restrictions liées à la réservation d'une voiture de service, l'achat d'une voiture hybride pour les trajets urbains de courte distance à Bruxelles et les cours successifs en matière de conduite économique en faveur de nos chauffeurs professionnels ont sans aucun doute contribué à ce résultat. Par ailleurs, 12 vélos de services ont été acquis, dont 6 pour le City Atrium.



Dès le début du cycle EMAS en 2007, le nombre de véhicules de service a été légèrement réduit et la gestion du parc automobile confiée au Service Logistique. Les entretiens ont exclusivement lieu chez des concessionnaires de marque et tous les produits d'entretien polluants sont interdits dans le bâtiment. Le Comité de direction a décidé de renouveler et de rendre plus écologique chaque année un sixième du parc automobile. Le choix s'est de plus en plus porté sur des voitures moins puissantes et émettant moins de CO<sub>2</sub>. Une évaluation réalisée fin 2009 à charge du Comité de direction a toutefois permis de constater que la politique d'achats ne tenait pas suffisamment compte de la problématique du climat et des fines particules. Nous remarquons également que la consommation de carburant se stabilise quelque peu en fin de cycle. C'est le signe que nous devons franchir une nouvelle étape dans la « verdisation » et la rationalisation de notre parc automobile.

Malgré le respect strict de la Circulaire 307 quinquies sur les caractéristiques environnementales des véhicules de service destinés à l'administration, le remplacement d'un certain nombre de voitures très polluantes par des voitures plus écologiques prendrait en effet des années. C'est la raison pour laquelle une commission d'évaluation a été mise sur pied début 2010 en collaboration avec la Direction Mobilité, commission chargée de soumettre un plan d'achat annuel pour les véhicules de service. Cette mesure doit permettre au SPF Mobilité et Transports, dans le cadre du plan de mobilité plus ambitieux Mobilit+, de mieux remplir sa fonction d'exemple en matière de « verdisation » du parc automobile. Ce sera un point d'attention important dans le nouveau cycle EMAS juillet 2010-juillet 2013. Comme première initiative fructueuse de la nouvelle approche, nous pouvons signaler le fait que le SPF MT participe depuis le 5 juillet 2010 à un projet pilote mondial impliquant une Toyota Prius Plug-in Hybrid (sur les 200 voitures d'essai, seulement 5 roulent en Belgique).

### 3.1.4.4. Émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre des missions à l'étranger



Il ressort du monitoring des missions à l'étranger que l'objectif initial consistait à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> résultant des déplacements à l'étranger, respectivement de 5, 10 et 20 % durant les trois années entre juillet 2007 et juillet 2010 et ce, par rapport à 2006. En dépit de conditions plus contraignantes pour les voyages en avion lors de déplacements à l'étranger, cet objectif s'est avéré utopique. Dans le cadre de l'exercice de sa mission principale, le SPF Mobilité et Transports a en effet été chargé de traiter un nombre croissant de dossiers européens et internationaux, entraînant de ce fait une augmentation sensible des missions à l'étranger de nos agents. Ceci est la conséquence directe du rôle international du SPF Mobilité et Transports, étant donné qu'un nombre toujours plus important de dossiers de transport sont traités au sein de forums et d'organismes internationaux (UE, CENUE, OMI, IATA, etc.).

La répartition entre les modes de déplacement choisis est pourtant restée pratiquement identique : 5 % en voiture, 34 % en avion et 61 % en train. Dès que l'autorité fédérale aura pris la décision de compenser ses propres émissions CO<sub>2</sub>, le SPF Mobilité et Transports prendra l'initiative à cet égard.

Le monitoring sévère dans le cadre d'EMAS est par ailleurs maintenu.

## 3.2. Consommation de papier

La gestion de la consommation de papier au sein d'une administration constitue un défi particulier dans le cadre du SME. La réduction de la consommation de papier n'est pas toujours facile à réaliser en raison des dispositions légales et réglementaires rendant la diffusion de certaines informations en version papier obligatoire. L'habitude quotidienne de tout imprimer sur papier ou de photocopier des articles de presse et d'autres documents constitue une source importante de nuisance environnementale. Le SPF Mobilité et Transports a tout de même défini quelques actions importantes en vue de diminuer la consommation de papier, allant de la modification des processus de travail à l'utilisation de papier portant un label écologique.

C'est surtout depuis 2008 que la consommation de papier a sensiblement diminué suite à diverses initiatives d'e-government (dématérialisation) ainsi qu'à une plus grande prise de conscience en matière d'impression.

### 3.2.1. Situation initiale

La situation en 2006 correspond à une consommation de papier d'environ 8 418 000 feuilles A4 et 67 088 feuilles A3, soit l'équivalent de 59,55 kg de papier par collaborateur à raison de 11 828 feuilles de papier par collaborateur par an. Depuis 2006, le papier répond aux directives du Guide des achats durables (papier non blanchi au chlore, portant le label « Nordic Swan » et issu d'un programme de gestion durable des forêts).

Sur les 775 collaborateurs travaillant au City Atrium, seulement 52 d'entre eux, soit 6,7 %, n'utilisent pas systématiquement du papier dans le cadre de leurs activités.

### 3.2.2. Objectif

Réduire la quantité de papier achetée par collaborateur.

### 3.2.3. Indicateur

Nombre de photocopies par collaborateur.

### **3.2.4. Actions déjà réalisées en matière de consommation de papier**

- La mise à disposition depuis 2007 des articles de presse via intranet et non plus sur papier a permis une économie de 370.000 feuilles de papier en 2008; depuis lors, les communiqués de presse ont été supprimés, étant donné que les informations sont largement disponibles sur internet.
- La diffusion par voie électronique depuis 2008 des informations du Service du Transport exceptionnel permet une économie annuelle de 250.000 feuilles de papier.
- La diffusion et l'archivage par voie électronique depuis 2008 de la Newsletter permet également d'économiser une grande quantité de papier.
- Toutes les notes de service et communications du Service social sont diffusées dans la mesure du possible par voie électronique.
- La version électronique du Moniteur belge n'est plus imprimée pour diffusion.
- Les plans annuels sont dans la mesure du possible publiés sur intranet.
- En 2008, un test d'opportunité a été mis en place pour les envois internes et externes sur papier.
- Depuis le nouvel an 2009, les cartes de vœux sont uniquement envoyées par voie électronique.
- WebDIV figure incontestablement parmi les plus grands succès du SPF Mobilité et Transports. Après un lancement dynamique en 2007, WebDIV avait déjà permis fin 2008 l'introduction en ligne de 55 % des 774.000 demandes de plaques d'immatriculation introduites de cette année. Ceci a un impact non négligeable sur la consommation de papier par nos propres services et évite à la clientèle de la DIV des déplacements et une consommation de papier inutile. Le SPF Mobilité et Transports fait figure de pionnier de l'e-government à cet égard. Depuis lors, d'autres progrès ont été enregistrés en la matière.
- À la mi-2009, la DG Transport maritime a décidé de numériser les rapports d'inspection, permettant ainsi une économie de 140.000 feuilles de papier par an d'après les estimations.

### **3.2.5. Autres actions réalisées en matière de réduction de la consommation de papier**

- Instructions recommandant d'imprimer le plus souvent possible recto-verso.
- Message dans chaque e-mail invitant à ne pas imprimer inutilement.
- Suppression des agendas papier.
- Inventaire en vue du remplacement des photocopieuses par des machines « multiserver ». Un certain nombre d'appareils ont été renouvelés ou n'ont pas été remplacés. Notre politique d'impression vise à diminuer encore les impressions en programmant certaines photocopieuses recto-verso par défaut.
- Le nombre de publications annuelles de FORUMobilit a été ramené de 5 à 4. Il est envisagé de ne plus le diffuser que de manière restreinte sous forme imprimée.
- Des actions de sensibilisation ont été menées à maintes reprises envers le personnel (voir chapitre Communication).

### **3.2.6. Résultats**

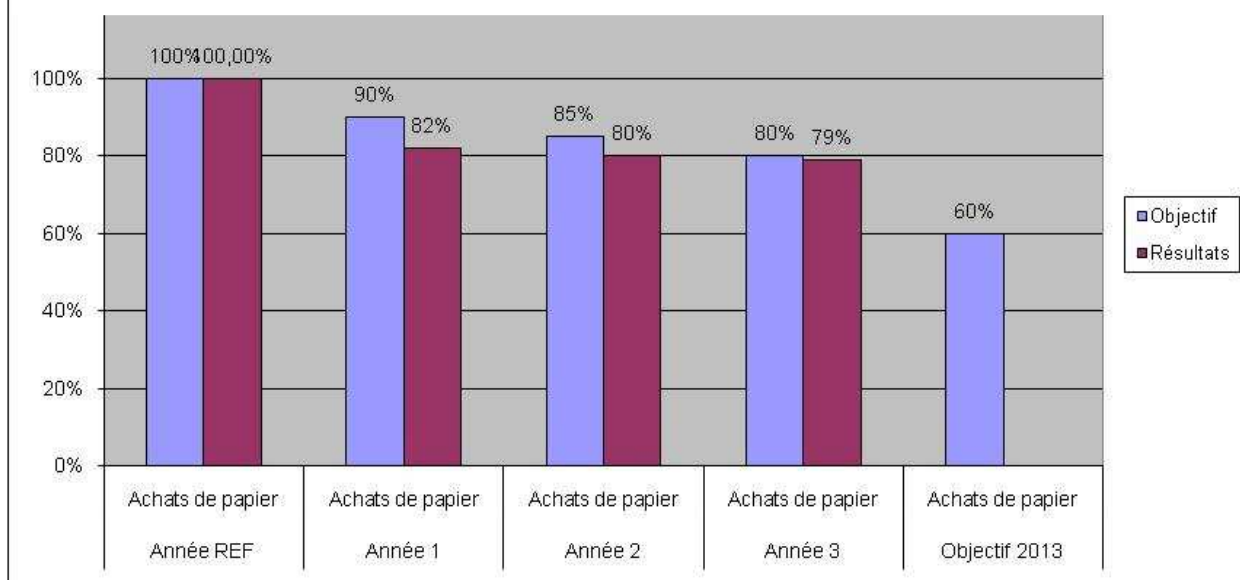
Le SPF Mobilité et Transports fait d'ores et déjà figure de pionnier parmi les services publics en matière d'e-government grâce au succès de son projet de distribution par voie électronique des plaques d'immatriculation avec WebDIV (voir plus loin).

La réalisation du Plan de management Mobilit+, qui préconise des solutions « e-government » ainsi que d'autres simplifications administratives, devrait entraîner la poursuite de la baisse de la consommation de papier, tant au SPF Mobilité et Transports que chez ses stakeholders.

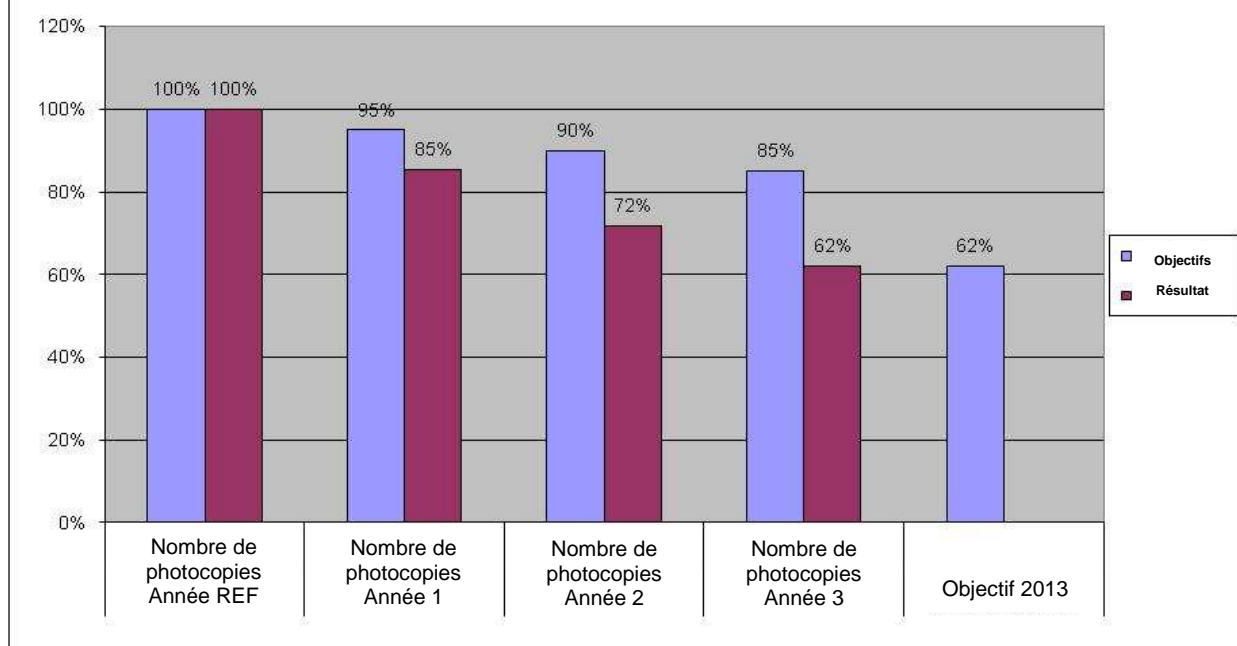
Nos résultats sont plus que positifs : nous avons largement dépassé nos objectifs initiaux. Nous le devons à nos actions de sensibilisation menées dans le cadre de nos « 30 Bonnes pratiques » et des « Bonnes pratiques DIRCOM » destinées aux chefs de projet. Des progrès peuvent encore être réalisés grâce à notre projet de « print management », à la formation du personnel en matière de dématérialisation des documents tels que rapports, dossiers, présentations, etc.



**Consommation de papier par collaborateur exprimé en Kg juillet 2007-juin 2010**



**Nombre de photocopies par FTE juillet 2007-juin 2010**



### 3.3. Consommation d'eau et pollution de l'eau

#### 3.3.1. Situation initiale

Notre consommation d'eau résulte essentiellement de nos installations sanitaires, du nettoyage du bâtiment, des activités de la cafétéria et de l'humidification de l'air par le système d'air conditionné. La prévention et le contrôle des fuites font l'objet d'une attention particulière.

Depuis avril 2005, le SPF Mobilité et Transports est établi dans un nouveau bâtiment. Un certain nombre d'économiseurs d'eau étaient déjà présents lorsque le bâtiment fût occupé. Cela signifie qu'en 2006, le SPF Mobilité et Transports, avec une consommation annuelle d'eau de 6.104 m<sup>3</sup>/an, soit 7,88

m<sup>3</sup>/collaborateur, se situait au-dessous de la consommation moyenne d'eau dans des bâtiments similaires.

### 3.3.2. Objectif

Diminuer la consommation d'eau et l'évacuation des eaux usées par collaborateur.

### 3.3.3. Indicateur

La consommation d'eau en m<sup>3</sup>/collaborateur.

### 3.3.4. Actions déjà réalisées en vue de diminuer la consommation d'eau

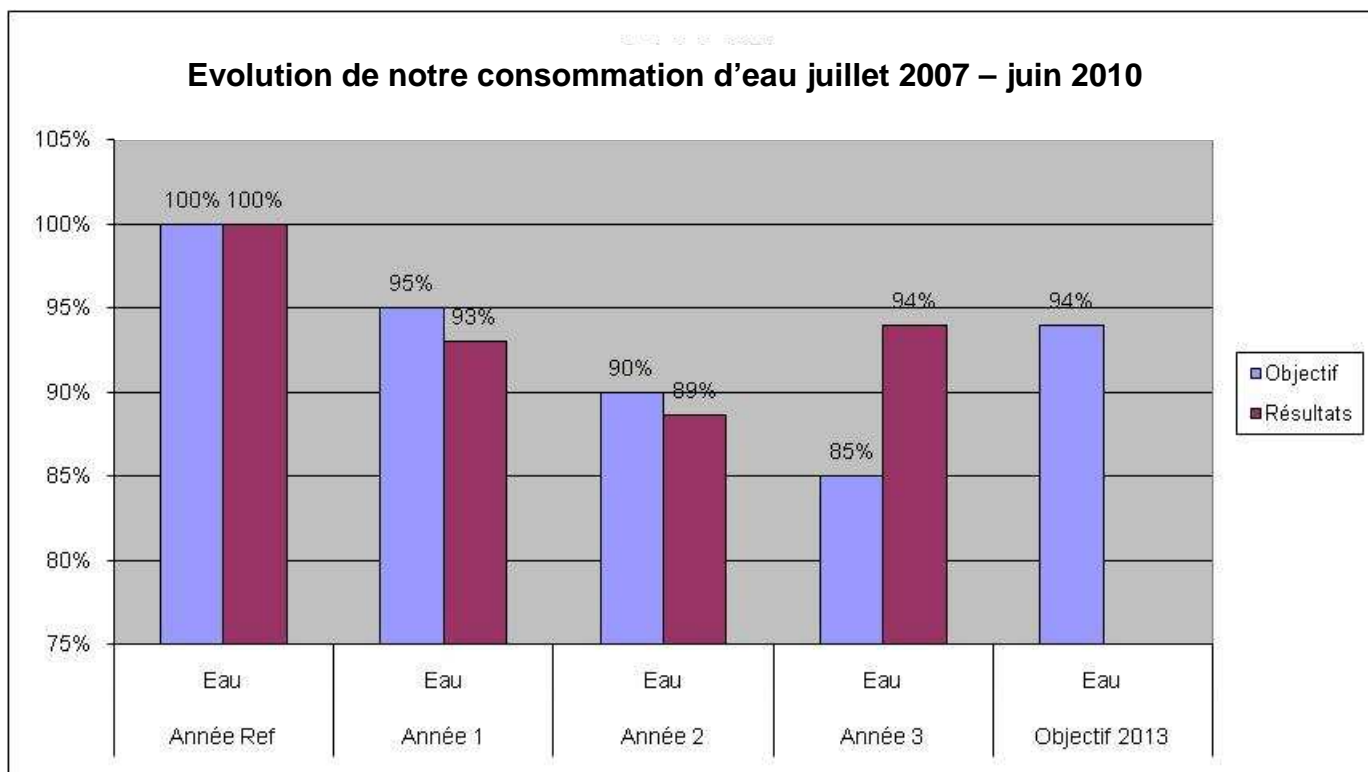
- Mise hors service de l'installation d'arrosage du jardin.
- Installation de chasses d'eau à double débit.
- Installation d'un dégraisseur dans la cuisine.
- Respect de l'interdiction de broyer les déchets.
- Installation d'un clapet antiretour pour les installations de cuisine.
- Utilisation de produits de nettoyage écologiques.
- Formation du personnel d'entretien en vue d'une utilisation moindre de l'eau et des produits de nettoyage.
- Test 2008 avec un autre type de robinet dans les blocs sanitaires (résultat non convaincant).
- Sensibilisation du personnel.



### 3.3.5. Résultats

Bien que nous n'atteignons pas notre objectif initial, à savoir une diminution de 15 % de la consommation d'eau, nous observons néanmoins une baisse substantielle de notre consommation. Il convient toutefois de signaler à ce propos que notre monitoring a révélé que la majeure partie de cette consommation résulte du système d'humidification de l'air conditionné, qui est un facteur technique sur lequel nous avons, en tant que locataire du bâtiment, très peu d'influence. Par ailleurs, il faut savoir que depuis 2006, le taux d'occupation du City Atrium a augmenté à la fin du cycle EMAS en raison de la poursuite de la centralisation de nos services.

Nous maintenons notre monitoring rigoureux et le benchmarking avec des bâtiments analogues.



### 3.4. Consommation d'énergie

Le City Atrium consomme de l'électricité et du gaz pour ses besoins en énergie. Comme indiqué précédemment, ce bâtiment est une nouvelle construction.

Le SPF Mobilité et Transports occupe une superficie de 30.530 m<sup>2</sup> dont 3.600 m<sup>2</sup> de parking et 26.930 m<sup>2</sup> de bureaux. La société chargée de l'entretien du bâtiment mesure mensuellement la consommation d'électricité et de gaz. Cette consommation est contrôlée en la comparant aux données mentionnées par le fournisseur d'énergie sur la facture mensuelle. Ces données permettent également de déterminer la consommation de pointe et la quantité d'électricité verte. Les données sont introduites, pour suivi, dans le système informatique EIS (Environnement Information System) de la Régie des Bâtiments.

#### 3.4.1. Situation initiale

La consommation d'électricité mesurée en 2006 s'élevait à 2.410.150 kWh pour 775 personnes, soit 3 109,87 kWh/personne. La consommation de gaz se chiffrait à 165.974 m<sup>3</sup>, soit 214,16 m<sup>3</sup>/personne. La conversion en équivalent CO<sub>2</sub> de la consommation d'électricité s'élève à 597,72 tonnes (taux de conversion Electrabel 2006).

L'audit énergétique réalisé en 2006 par FEDESCO a permis de mettre en évidence les points positifs ainsi qu'un certain nombre de points améliorables. Pour ce qui est de ceux-ci, bien que le SPF Mobilité et Transports ne soit pas propriétaire du bâtiment, la firme d'entretien COFELY apporte sa collaboration en vue d'identifier les actions à entreprendre et de mener des campagnes de mesure précise de la consommation.

#### 3.4.2. Objectifs

- Réduire la consommation d'énergie par équivalent temps plein (ETP).
- Réduire la consommation de gaz par équivalent temps plein (ETP).
- Tendre vers l'utilisation d'énergies propres.

#### 3.4.3. Indicateurs

- Consommation d'électricité en kWh / ETP / mois.
- kWh de gaz consommé/ETP.
- Part d'énergie verte dans la consommation totale.
- Nombre total de bâtiments disposant d'un plan d'action énergétique.



#### 3.4.4. Actions déjà réalisées durant le 1<sup>er</sup> cycle EMAS

- Tous les appareils consommant beaucoup d'énergie ont été remplacés ou éliminés : ordinateurs, fax, petites photocopieuses, réfrigérateurs imprimantes, etc.
- La majorité des photocopieuses portent le label « Energystar ».
- La consommation énergétique des ascenseurs (politique des « escaliers »), les équipements de la cafétéria et la fréquence de mouvement du tourniquet ont été examinés.
- Les interrupteurs électriques ont été adaptés.
- Depuis 2008, les lumières du bâtiment sont éteintes une heure plus tôt et toutes les lampes ont été retirées des distributeurs de boissons rafraîchissantes.
- Des actions de sensibilisation ont été menées à diverses reprises envers les membres du personnel en vue de réduire la consommation d'électricité pour le chauffage, la climatisation et l'éclairage, et pour que soient débranchés tous les appareils en cas d'absence : messages Target électroniques spéciaux et rappel annuel des « 30 Bonnes pratiques » pour chacun ainsi que des « Bonnes pratiques DIRCOM » pour les chefs de projet.
- Les formations EMAS et la sensibilisation du personnel de cuisine et d'entretien et des collaborateurs du Service Logistique ont porté sur les économies d'énergie.
- En 2009, AXIMA a placé des compteurs d'électricité supplémentaires dans la cuisine de la cafétéria.
- 2009-2010 : analyse des propositions de FEDESCO visant à diminuer la consommation énergétique du City Atrium : négociations avec le propriétaire du bâtiment et la Régie des Bâtiments.

#### 3.4.5. Résultats

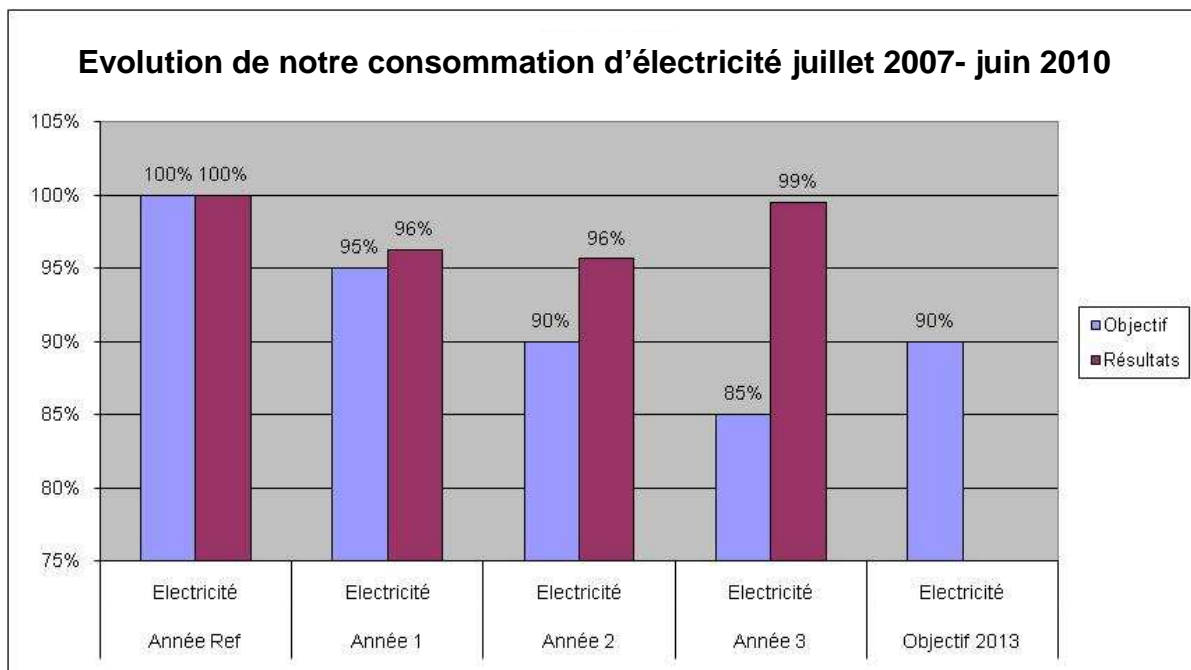
##### 3.4.5.1. Commentaire

Il s'est avéré difficile d'atteindre l'objectif ambitieux que nous nous étions imposé dans un nouveau bâtiment dont nous ne sommes pas propriétaires. La législation sur le bien-être au travail et la

coopération très limitée du propriétaire à l'adaptation du système HVAC nous empêchent d'aller plus loin que la réduction de la consommation d'électricité de 10 %.

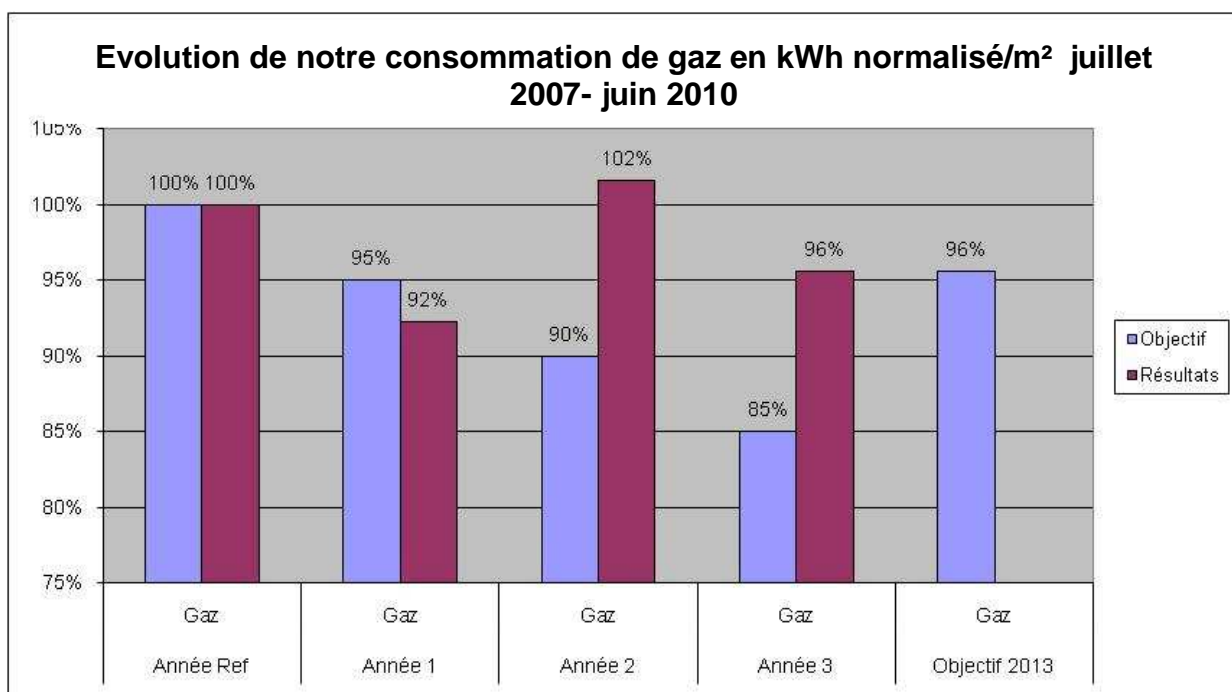
### 3.4.5.2. Électricité verte

L'objectif visant à maintenir le pourcentage d'électricité verte à 8,75 % était uniquement réalisable dans la mesure où le **fournisseur** atteignait lui-même ce pourcentage. Le SPF Mobilité et Transports ne choisit en effet pas lui-même son fournisseur. Celui-ci nous a toutefois fourni 30 % d'électricité verte.



### 3.4.5.3. Consommation de gaz

Même constat que pour la consommation d'électricité, à la différence que l'objectif en l'occurrence n'a même pas pu être approché. Les fluctuations de la consommation au cours de la période considérée ne sont pas simples à interpréter. Alors qu'ils se situaient durant la première année dans la moyenne de bâtiments et d'institutions semblables selon l'IBGE, les résultats des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> années du cycle reflètent clairement les hivers froids que nous avons connu.



#### 3.4.5.4. Bilan à la fin du cycle

Étant donné que les objectifs n'ont pas été atteints malgré toutes les actions entreprises, une évaluation sérieuse s'imposait à la fin du cycle EMAS, tenant notamment compte des points suivants :

- l'expérience encore très récente avec la poursuite de la centralisation des services au City Atrium ;
- tant pour l'électricité que le gaz : benchmarking avec le SPF Économie, certifié EMAS et établi aussi au City Atrium ;
- l'accord conclu avec FEDESCO concernant d'importants investissements permettant de continuer à réduire la consommation d'énergie.

C'est surtout ce dernier accord qui fournit un point de départ totalement neuf par rapport à la situation initiale. Au cours du premier semestre 2009, FEDESCO a analysé notre consommation d'énergie et nos installations et formulé des propositions d'amélioration. Auparavant, FEDESCO avait déjà attiré l'attention sur la nature de l'architecture : le City Atrium, avec ses grandes fenêtres et un atrium en verre à peine isolé, ne permet pas une optimisation accrue de la consommation d'énergie en matière de chauffage et de climatisation.

En raison de notre statut de locataire, notre marge de manœuvre restera limitée aussi longtemps que le propriétaire du bâtiment ne donnera pas suite aux propositions d'investissement de FEDESCO. Le dossier est actuellement entre les mains de la Régie des Bâtiments.

Conclusion : dans les circonstances présentes et dans l'attente d'investissements économiseurs d'énergie, une limitation au niveau actuel de consommation semble être une alternative raisonnable. Dans l'intervalle, nous poursuivons nos efforts ainsi que le monitoring des résultats.

### 3.5. Gestion des déchets

#### 3.5.1. Situation initiale

Nos déchets sont répartis en 6 catégories principales :

- papier et carton;
- PMC;
- déchets de cuisine « compostables »;
- biens d'investissement (meubles, voitures, etc.);
- déchets dangereux: produits chimiques, batteries vides (de GSM, voitures), cartouches d'encre vides pour imprimantes, fax, photocopieuses;
- déchets non triés.



Le SPF applique 3 procédés pour gérer les déchets et réaliser les objectifs visant à les réduire :

- en premier lieu, nous appliquons une politique de prévention en achetant des produits et des biens générant moins de déchets ;
- en second lieu, nous trions de manière adéquate les déchets dans les différentes catégories en vue de leur recyclage ou de leur collecte séparée ;
- en tant que service public fédéral, nous devons renvoyer aux Domaines et Accises les biens hors d'usage ou à enlever destinés à des firmes spécialisées dans leur recyclage ou leur destruction selon des méthodes appropriées. Il s'agit, en l'occurrence, essentiellement de biens d'investissement qui ne sont plus utilisés tels que des meubles et des voitures, des appareils électroniques (fax, photocopieuses, ordinateurs, imprimantes, etc.), des déchets dangereux, etc. Les déchets de cuisine susceptibles d'être compostés ne sont pas encore compostés et sont évacués dans des sacs poubelle ménagers.

#### 3.5.2. Objectifs par rapport à l'année de référence 2006

- Diminution des déchets résiduels : - 15 % en 2007/2008 et - 20 % en 2009/2010.
- Diminution des déchets papier : - 10 % en 2007/2008 et - 20 % en 2009/2010.
- Tri et collecte des produits chimiques : recyclage à 100 % depuis 2007.
- Recyclage des ordinateurs, fax, imprimantes et GSM : recyclage à 100 % depuis 2007.
- Recyclage des cartouches d'encre : recyclage à 100 % depuis 2007.
- Tri et collecte des gobelets en plastique : 40 % en 2007/2008 et 60 % en 2009/2010.
- Augmentation du nombre de bâtiments triant les déchets papier.
- Augmentation du nombre de bâtiments triant les PMC.

Tous les déchets entrent en ligne de compte pour les actions visant à réduire leur production, à améliorer leur tri et leur collecte et, le cas échéant, leur recyclage, 2006 étant l'année de référence.

### 3.5.3. Indicateurs

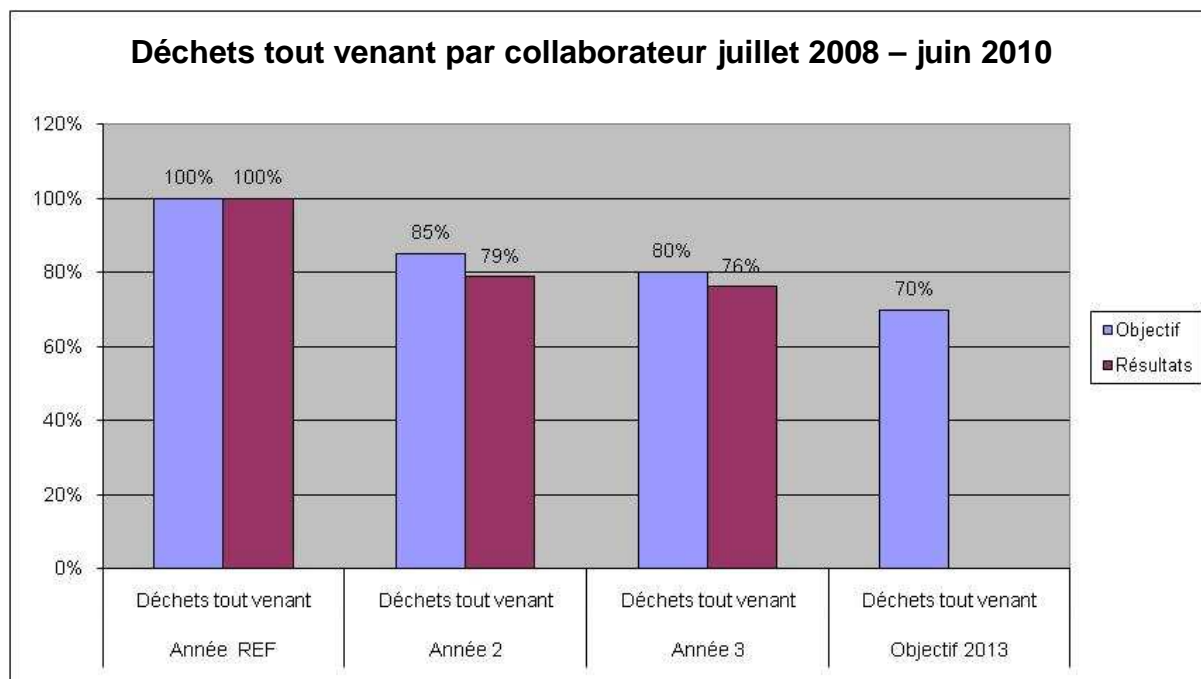
- Quantité de déchets résiduels/mois/ETP en kg.
- Quantité de déchets PMC/mois/ETP en kg.
- Quantité de déchets papier et carton/mois/ETP en kg.

### 3.5.4. Actions déjà réalisées en matière de réduction des déchets

- Information, sensibilisation et formations.
- Enlèvement et recyclage des produits dangereux (piles, aérosols, etc.).
- Tri des déchets PMC à la cafétéria, dans chaque bureau et dans les salles de réunion, identification des petites poubelles.
- Organisation d'un lieu d'entreposage dans le garage (papier, PMC, verre, général + local déchets dangereux).
- Enlèvement d'une presse offset polluante.
- Inventaire et contrôle de la reprographie.
- Évaluation des sources de déchets spécifiques.
- Tri des produits de nettoyage.
- Enlèvement et recyclage des produits chimiques qui ne sont plus utilisés.
- Sacs poubelle pour la collecte des déchets dans les bureaux et les unités opérationnelles.
- Contrat pour le recyclage des gobelets en plastique.
- Introduction de tasses à café en porcelaine.
- Introduction de verres EMAS.
- Parallèlement, suppression progressive des gobelets en plastique jetables.
- Système électronique permettant de signaler un incident via [emas@mobilite.fgov.be](mailto:emas@mobilite.fgov.be).
- Enlèvement de vieux meubles du lieu d'entreposage.
- Projet pilote en matière de gaspillage alimentaire à la cafétéria.
- Sensibilisation au gaspillage alimentaire via une enquête de personnel.
- Contrôle suivi de la suppression de l'usage de produits dangereux pour l'entretien des véhicules.
- Lutte intensifiée contre le gaspillage de nourriture et de café.
- Depuis le 1<sup>er</sup> semestre 2010, installation d'un centre de tri à chaque étage.

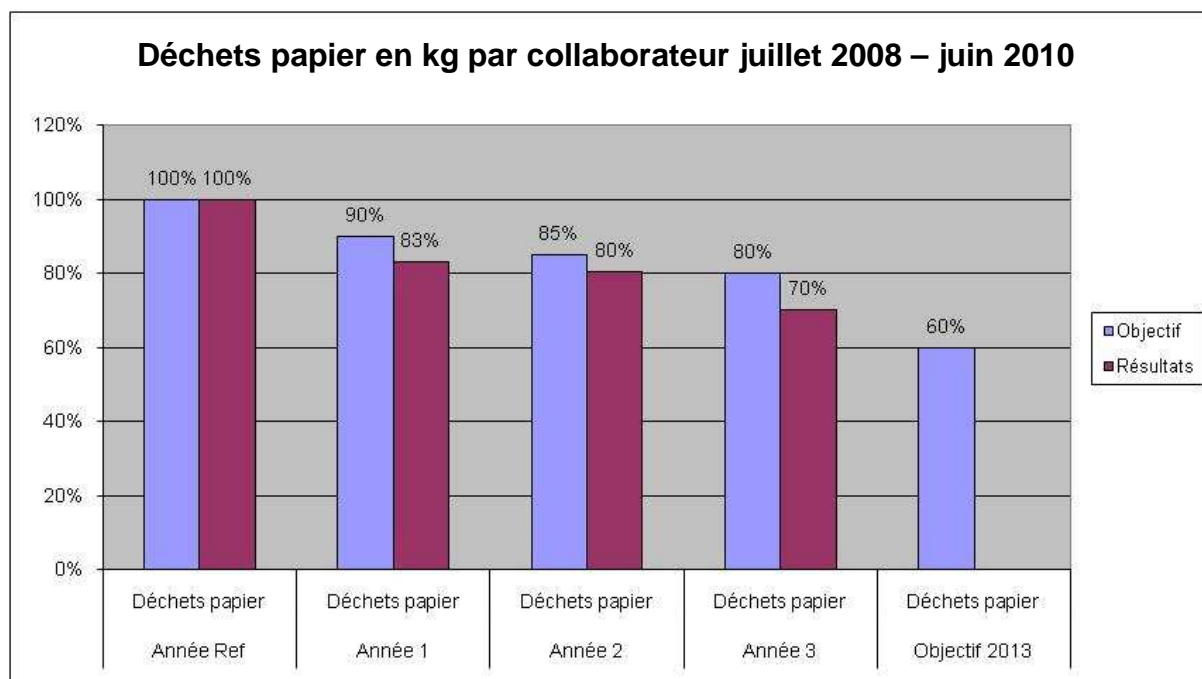
### 3.5.5. Commentaire

#### 3.5.5.1. Déchets « tout venant »

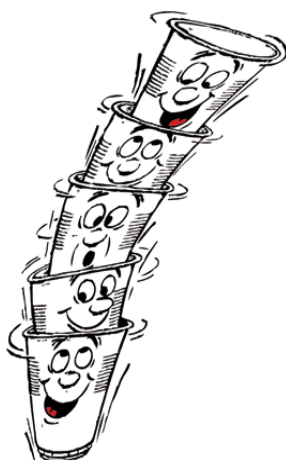


Après un démarrage laborieux, la réduction de ces déchets résiduels a atteint une vitesse de croisière. En ce qui concerne les résultats relatifs aux déchets « tout venant », il convient de faire une remarque sur les déchets de cuisine. Nous avons en moyenne 3.000 kg de **déchets dits « compostables »** sur base annuelle, ajoutés au calcul des déchets tout venant à défaut de solution satisfaisante pour les petites quantités de déchets de ce type dans la Région de Bruxelles-Capitale. Afin de réduire ce flux de déchets, deux campagnes de sensibilisation ont été menées en matière de gaspillage alimentaire. Des efforts sont fournis en vue d'obtenir une solution plus satisfaisante.

### 3.5.5.2. Déchets papier



En ce qui concerne nos efforts fructueux de réduction des **déchets papier**, une remarque s'impose également. Bien que notre **consommation globale de papier soit en forte baisse**, les résultats en matière de déchets papier ont parfois été quelque peu faussés en raison du déménagement d'un certain nombre de services au cours duquel un nombre élevé de vieux documents ont été jetés. Mesurée sur l'ensemble du cycle, la réduction des déchets papier ressort très clairement. Les futurs déménagements de services devraient être moins perturbants en raison de nombreuses mesures de réduction de la consommation de papier.



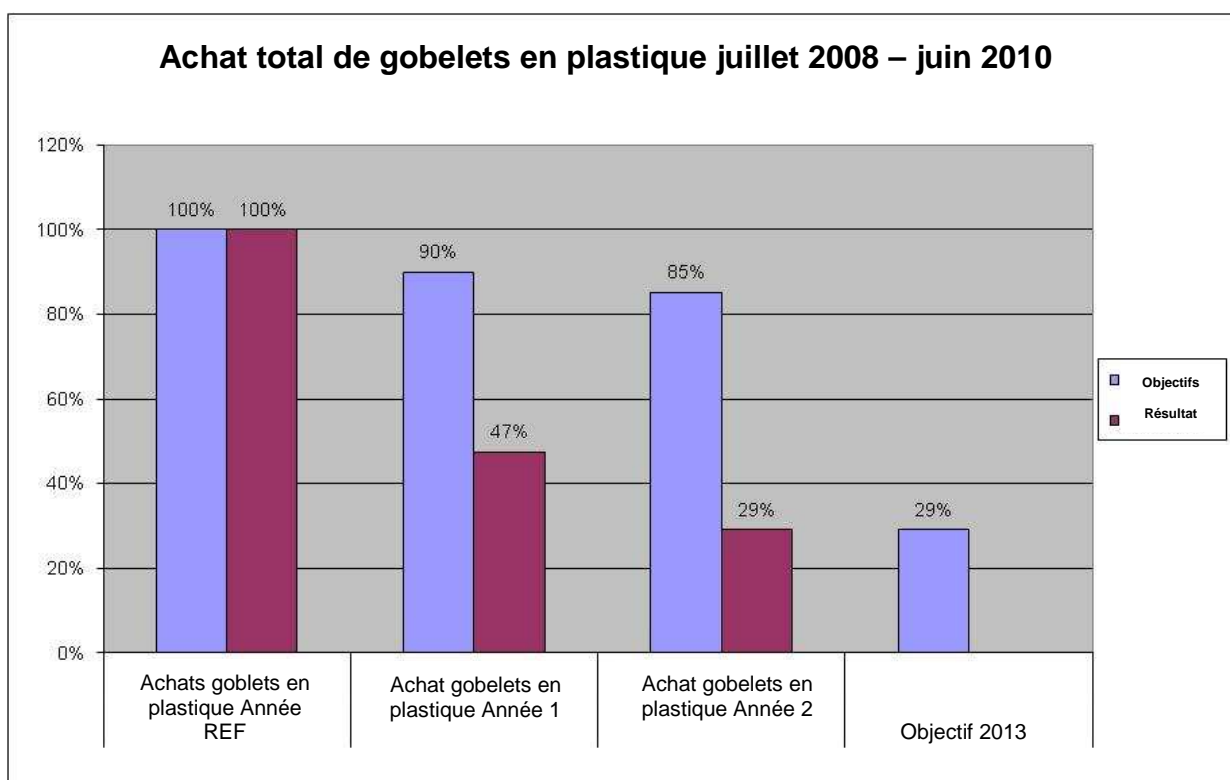
### 3.5.5.3. Réduction des gobelets en plastique

L'objectif initial de trier et de faire enlever, a été abandonné au profit de la prévention des déchets associée au recyclage. Le graphique reproduit les résultats spectaculaires d'une mesure imposée par le Comité de direction en octobre 2008 consistant à supprimer progressivement tous les gobelets jetables et à offrir une tasse à café en porcelaine ainsi qu'un verre EMAS aux membres du personnel. En chiffres absolus, cette mesure est encore plus impressionnante: notre consommation de gobelets en plastique est passée de 206.700 en 2007, année de référence, à 60.000 durant la 3<sup>e</sup> année du cycle EMAS. Depuis lors, les gobelets jetables sont uniquement admis pour les visiteurs et dans les salles de réunion.

### 3.5.5.4. Bilan à la fin du cycle

Les résultats peuvent être qualifiés de très satisfaisants. Tous les flux de déchets ont fait l'objet d'un monitoring et ont été soigneusement inventoriés. En matière de gestion des déchets, nos résultats dépassent grosso modo les objectifs initiaux. Les aspirations ont dû être adaptées pour des raisons légales ou pratiques. Nos résultats en la matière peuvent peut-être encore être quelque peu améliorés par l'installation de nouveaux points de tri à chaque étage du City Atrium et, en complément de cette mesure, par l'analyse de la production des déchets par étage. Après un certain

temps, ce monitoring plus affiné nous fournira une meilleure vue d'ensemble des flux de déchets et permettra une meilleure maîtrise des effets environnementaux ainsi que des coûts.



### 3.6. Politique d'achat et de consommation durables

Les achats constituent un point important car ils déclenchent une série de processus allant de la consommation de matières premières à la production de déchets. Ils conditionnent les actions susceptibles de remplir un rôle sensibilisateur sur le plan de la modification des comportements. La politique d'achat doit également être strictement cohérente avec les valeurs de l'institution. Elle est en mesure d'envoyer, tant en interne qu'en externe, un signal clair quant à l'implication de l'institution proprement dite. En outre, c'est à partir de l'achat qu'il est possible de réfléchir à la manière d'envisager des alternatives moins préjudiciables à l'environnement. Le SPF a la ferme intention de remplir son rôle d'exemple en la matière et de contribuer au développement du marché des produits et services durables.

Les services publics fédéraux sont tenus de suivre la circulaire fédérale P&O/DD/01 achats durables qui fixe les critères en matière d'achats écologiques et durables pour 55 catégories de produits, ainsi que la circulaire 307 quinquies qui définit les critères écologiques pour l'achat de véhicules.

#### 3.6.1. Situation initiale

En 2006, le pourcentage des achats durables s'élevait à 16,74% des achats des catégories de produits mentionnés dans les deux circulaires fédérales relatives aux achats durables.

#### 3.6.2. Objectif

Augmenter les achats répondant aux critères du Guide des achats durables

<http://www.guideachatsdurables.be>

L'objectif initial consistait à augmenter la part des achats durables à 100 % dans le courant du 1<sup>er</sup> cycle EMAS par rapport au 16,74 % de l'année de référence 2006.

Malgré l'accroissement rapide de la part des achats durables au SPF Mobilité et Transports, cet objectif s'est avéré irréaliste en raison de l'absence fréquente d'alternative durable sur le marché.

#### 3.6.3. Indicateurs

Proportion des achats durables en pourcentage des achats annuels qui répondent aux critères du Guide des achats durables.

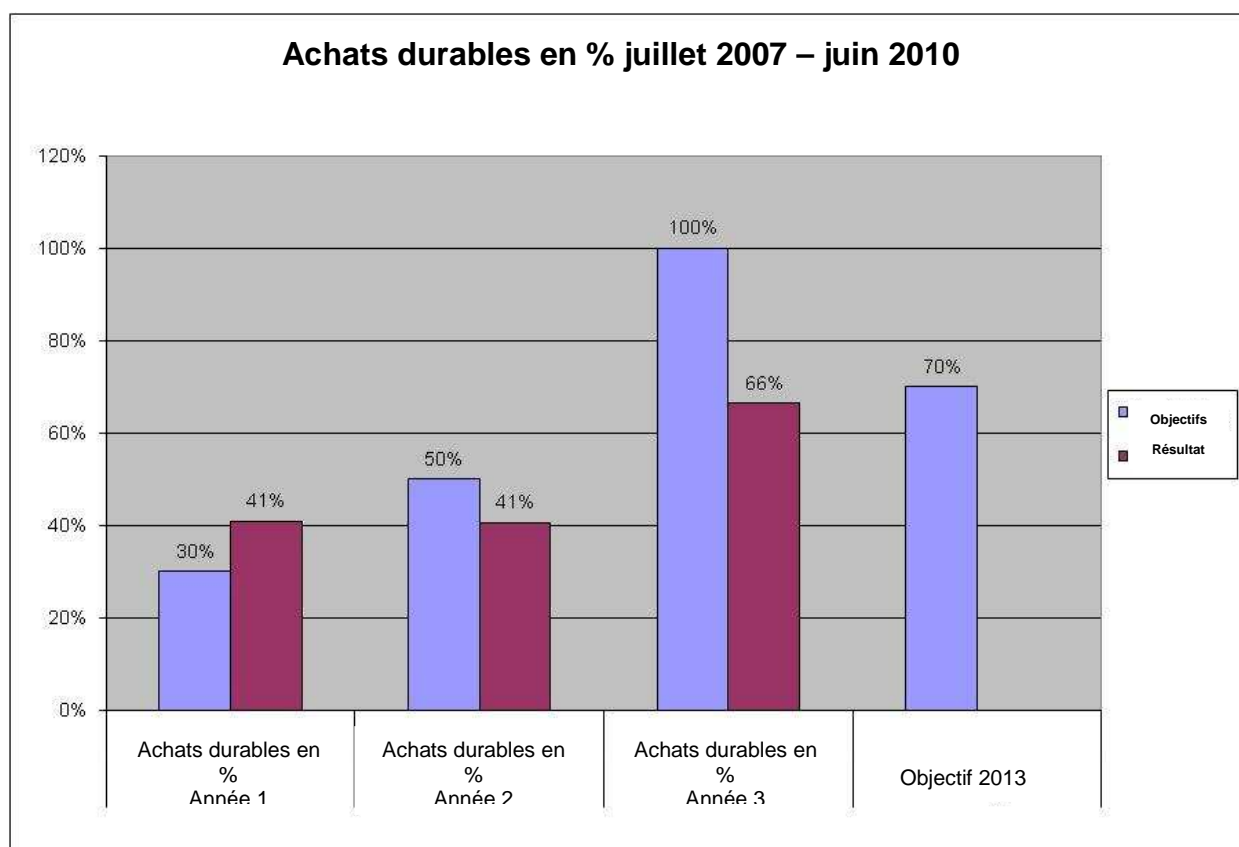


### 3.6.4. Actions déjà réalisées

- Développement d'une politique d'achat favorisant le développement durable.
- Application des critères Fair Trade pour les services à café et à thé.
- Achat de véhicules propres (circulaires successives 307 ter, quater et quinquies pour l'achat de véhicules destinés aux services publics).
- Achat de produits répondant au Guide des achats durables dans le catalogue du CMS (Centrale de Marchés pour Services fédéraux).
- Remplacement de notre gamme de produits d'entretien par des produits d'entretien écologiques.
- Augmentation du nombre de produits durables dans notre catalogue d'achat interne pour fournitures de bureaux.
- Communication aux fournisseurs de l'avantage qu'ils ont à proposer des biens et services durables dans leurs cahiers de charges.
- En 2009, sensibilisation des chefs de projet via les nouvelles « Bonnes pratiques DIRCOM », à la nécessité d'accorder la priorité aux solutions e-government lors de la réalisation des projets.
- En 2010, formation et sensibilisation du personnel du SE Budget, Contrôle de la gestion et Logistique.
- En 2010, étude de l'intégration de critères de durabilité dans nos marchés publics d'achats et nos marchés publics de fourniture de services.
- En 2010, «verdisation» accélérée du parc automobile dans le cadre du plan de mobilité plus ambitieux Mobilit+.

### 3.6.5. Bilan à la fin du cycle

Pour diverses raisons, la gestion et le suivi des achats durables se sont avérés difficiles. Toutefois, les points de vue se sont peu à peu rapprochés et un tout nouveau système de monitoring a été développé pour l'Économat au cours de la 3<sup>e</sup> année du cycle EMAS. Il a également été nécessaire d'adapter les critères de sélection de l'Économat et la politique en matière d'achats de véhicules et de critères de durabilité dans nos marchés publics.



À la fin du 1<sup>er</sup> cycle EMAS, les résultats peuvent être qualifiés de succès. Il est vrai que l'objectif de 100 % d'achats durables est apparu utopique et qu'avec une part de 66 % d'achats durables - exprimée tant en valeur qu'en bons de commande - les progrès réalisés par le SPF Mobilité et Transports peuvent être considérés comme une solide performance. (Précision : jusqu'à présent, les chiffres achats durables ne concernent nullement l'ensemble des marchés publics du SPF Mobilité et Transports mais uniquement les catégories de produits mentionnées dans les deux circulaires fédérales relatives aux achats durables, donc principalement l'économat, les détergents, le mobilier, l'éclairage et les véhicules).

## 4. Les effets et les objectifs relatifs aux aspects environnementaux indirects : les « Missions »

### 4.1. Intégration de l'environnement dans le « core business » du SPF

Dans le cadre de la mise en place du système de management environnemental sur la base du règlement EMAS, le SPF Mobilité et Transports a procédé en 2006 à une **analyse initiale approfondie** de tous les effets indirects sur l'environnement de ses missions. Les tâches principales ont été examinées et leurs effets ont été inventoriés en fonction des quatre critères suivants :

- l'influence positive de l'activité sur l'état de l'environnement ;
- la localisation de l'activité dans le City Atrium ;
- les lois et réglementations environnementales applicables ou liées aux activités de préparation et de mise en œuvre de la politiques de mobilité et de transport ;
- la priorité accordée à l'activité dans les plans fédéraux successifs de développement durable (2004-2008 et 2008-2012).

Cet exercice a permis d'identifier les « Missions » ayant une incidence considérable sur l'environnement en vue de les renforcer, le cas échéant, lors de la fixation des objectifs et des cibles.

Une esquisse de la **situation initiale** permettra peut-être au lecteur de mieux comprendre. Avant que le SPF MT n'adopte le système de management environnemental EMAS, les aspects du type « Missions » étaient gérés en fonction des objectifs du plan de management du Président du Comité de direction, qui ont été repris par la suite dans les plans de management des directeurs généraux. Ces plans répondent aux recommandations de la législation environnementale fédérale, européenne et internationale, à savoir, la note de politique générale, les plans fédéraux de développement durable, les directives européennes ainsi que les conventions internationales, sans qu'un système de management intégré n'ait été appliqué à cet égard.

Le programme juillet 2007-juillet 2010 a été élaboré à partir des aspects pertinents précités et approuvé par le Comité de direction. Il vise à améliorer en permanence les performances environnementales du SPF. Ses objectifs sont liés à ceux des plans fédéraux de développement durable et des notes de politique générale successives. En outre, les conventions internationales et autres exigences légales en matière d'environnement sont respectées.

### 4.2. Approche transversale de la politique de mobilité via Mobilit+

Avec l'intégration début 2009 des objectifs environnementaux du Plan de management Mobilit+ de la nouvelle Présidente, Carole COUNE, le projet EMAS a acquis une dimension supplémentaire. *Dans ce contexte, il s'agit essentiellement d'un nouveau type d'horizontalité entre les matières suivantes que sont le transport et la mobilité, l'environnement, l'énergie, le développement durable et l'aménagement du territoire, qui vise à aboutir à une mobilité plus durable.* Cet objectif était à l'origine de la création en 2010 d'une nouvelle direction transversale relevant de la Présidente et disposant de son propre plan d'action EMAS, à savoir la *Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité Durable et Ferroviaire*.

Alors que son prédécesseur, Michel Damar, faisait de la qualité du service un point fondamental de sa politique, la Présidente franchit le pas suivant avec son Plan de management Mobilit+, à savoir le développement du stewardship ou du plaisir du service. Cette intensification de la qualité de notre service n'est nullement en contradiction avec notre SME EMAS: parmi les objectifs dans ce cadre figure notre ambition de réaliser annuellement au minimum une application importante d'e-government par mode de transport. Outre la simplification administrative, ces projets sont, par exemple, susceptibles de contribuer sérieusement à la réduction de la consommation de papier, de carburant ainsi que du nombre de déplacements auprès de notre SPF et chez ses stakeholders.

Par ailleurs, le développement d'une politique efficace et durable en matière de mobilité est désormais inclus dans notre charte des valeurs (cf. point 3 du Plan de management 2008-2014), ainsi que dans nos objectifs opérationnels concrets à réaliser d'ici 2011 (cf. point 5.2.6 « Développer la nouvelle horizontalité »).

### 4.3. Intégration de l'environnement dans les « Missions »

Les plans d'action EMAS concernant le volet « Missions » sont définis annuellement pour les services de la Présidente et chacune des directions générales par le RE<sup>missions</sup> en concertation avec la Présidente et les directeurs généraux respectifs et leurs Représentants au sein de la Cellule Développement durable. Des actions plus détaillées sont définies pour chacune des **cibles environnementales** du plan pluriannuel. Les actions à entreprendre annuellement sont sélectionnées en fonction de leur faisabilité technique, des

ressources humaines, des moyens financiers disponibles et de l'impact de la gestion du SPF. Elles sont ventilées par trimestre en vue de faciliter leur suivi.

## 5. Vue d'ensemble par DG

### 5.1. Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et Ferroviaire

Cette nouvelle direction transversale a été créée officiellement le 1er juillet 2010, est composée de 3 services et dispose désormais d'un plan d'action propre dans notre SME EMAS :

- le Service Mobilité (relevant auparavant de la DG Mobilité et Sécurité routière) ;
- le Service Intermodalité (relevant auparavant de la DG Transport terrestre) ;
- le Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire (relevant auparavant de la DG Transport terrestre).

La mission principale de la **Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et Ferroviaire** consiste à développer une politique de mobilité plus transversale et plus respectueuse de l'environnement et à élaborer les analyses, les indicateurs et les instruments juridiques nécessaires à cet effet.

Lors de la mise en place du SME EMAS en 2006, l'objectif « horizontaliser la mobilité » en vue de valoriser le transport durable faisait déjà partie, il est vrai, de nos missions principales. Avec Mobilit+, nous franchissons un pas supplémentaire en voulant poursuivre le développement de cette nouvelle horizontalité (cf. point 5.2.6 du Plan de management 2008-2014).

Un plan d'action propre EMAS a d'ores et déjà été élaboré à partir du 1<sup>er</sup> semestre 2010, mais uniquement pour la Direction Mobilité.

Ce plan d'action innovait surtout par le suivi des objectifs précités en matière de réduction du CO<sub>2</sub> et par le développement d'un plan de mobilité plus ambitieux dépassant les objectifs formulés dans le cadre du Plan de déplacements d'entreprise approuvé par Bruxelles Environnement.

#### 5.1.1. Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (accords de Kyoto et objectifs climatiques UE)

La maîtrise de l'impact des transports sur l'environnement, et en premier lieu sur la qualité de l'air ambiant (diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et par la suite des rejets d'autres substances polluantes), ainsi que sur la qualité de la vie, à court, moyen et long terme, nécessite la fixation d'objectifs au niveau fédéral en concertation avec les régions. La réalisation de ces objectifs fera ensuite l'objet d'un suivi au moyen d'instruments de mesure (indicateurs) et juridiques. L'internalisation des coûts externes des transports constitue l'un des principaux outils permettant de garantir la contribution significative de ce secteur au développement durable, et prioritairement à son aspect environnemental. La Direction y contribue par ses analyses englobant l'ensemble des modes de transport et ses propositions politiques, notamment sur le plan de l'internalisation des coûts externes des transports routiers, étant donné que le gain environnemental y est potentiellement le plus élevé.

#### 5.1.2. Développement d'un plan de mobilité plus ambitieux

Par ailleurs, un plan de mobilité plus perfectionné a été développé en matière de déplacements des travailleurs du SPF en collaboration avec le Service d'encadrement P&O dans le but de poursuivre la réduction de l'empreinte écologique propre et de permettre au SPF Mobilité et Transports de remplir son rôle d'exemple. Voir aussi le point « déplacements domicile-ltravail » du chapitre « ÉCOgestion » :

- poursuivre la centralisation des services au City Atrium ;
- poursuivre le soutien du choix modal durable de nos travailleurs ;
- fournir davantage d'informations concernant les modes de déplacement alternatifs et l'accessibilité de nos services par les transports en commun ;
- élargir les horaires variables dans le cadre d'un « green match » avec les transports en commun ;
- introduire progressivement le télétravail ;
- mettre en place des bureaux satellites avec la Régie des Bâtiments et le SPF Sécurité sociale ;
- accroître les déplacements de service durables :
  - « écologisation » du parc automobile propre allant bien au-delà de la circulaire 307 quinquies ;
  - formation en matière de conduite économique pour les chauffeurs ainsi que pour les contrôleurs et les inspecteurs routiers et portuaires ;
  - participation à l'essai mondial d'un véhicule hybride « plug-in » en vue de stimuler la recherche en matière de véhicules « propres » ;

- extension des applications d'e-government en faveur de nos stakeholders et du grand public ;
- mobilité opérationnelle durable lors de l'organisation d'événements uniques et surtout à l'occasion de l'organisation de la Présidence belge de l'Union européenne.

Vu la création récente de la Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et Ferroviaire, les objectifs, les indicateurs et les résultats des divers plans d'action EMAS pour la période juillet 2009-juillet 2010 sont esquissés ci-après dans le cadre de l'explication du fonctionnement d'EMAS de la DG Mobilité et Sécurité routière et de la DG Transport terrestre. De nouveaux plans d'action propres ont été élaborés pour le prochain cycle EMAS 2010-2013.

## 5.2. Direction générale Mobilité et Sécurité routière (DGMSR)

### 5.2.1. Missions et objectifs stratégiques

- La préparation et le suivi de la politique de mobilité durable via une approche intégrée, axée sur une mobilité durable sur les routes.
- La sécurité accrue des usagers des transports en commun via une politique législative et réglementaire.

### 5.2.2. Objectifs et indicateurs opérationnels / Résultats à la fin du cycle EMAS

- Améliorer la qualité de l'air ambiant et participer à la diminution de la congestion sur les routes par le biais d'une mobilité plus durable des fonctionnaires du SPF, notamment par la mise en place et le suivi du Plan de déplacements d'entreprise approuvé en 2009 par l'IBGE (Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement) et par la mise en œuvre du nouveau plan de mobilité plus avancé pour le personnel et les véhicules d'entreprise depuis septembre 2009.
  - Indicateur : le maintien du profil de déplacement exemplaire du personnel du SPF Mobilité et Transports et la progression du nouveau plan avancé de mobilité ; voir plus haut le point 3.1.4.
  - Résultat mi-2010 : l'objectif a été atteint et le nouveau plan de mobilité pour le personnel et les véhicules d'entreprise est en cours de réalisation.
- Suivi et reporting des actions identifiées par le deuxième Plan fédéral de développement durable (PFDD II), en faveur d'une mobilité durable et de la protection de la biodiversité.
  - Indicateur : le nombre d'actions du PFDD 2007 et 2008 qui ont été réalisées. Depuis le premier trimestre 2009, le monitoring effectif des actions programmées dans le chapitre consacré à la mobilité du PFDD III sert d'indicateur. À défaut d'approbation par le Conseil des ministres, les objectifs ont été limités par la force des choses à la mise en œuvre des aspects liés à la mobilité du PFDD II.
  - Résultat mi-2010 : la réalisation du PFDD II a été bien suivie, cf. le rapport annuel de la CIDD (Commission interdépartementale du développement durable). En ce qui concerne la participation aux groupes de travail visant à préparer les aspects liés à la mobilité durable et à la biodiversité du PFDD III (2009-2012), notre SPF a joué un rôle pionnier.
- Développer et mettre à jour la banque de données MOBIVIS (Mobility Vehicle Information System) relative aux véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière.
  - Indicateur : la mesure dans laquelle les besoins de la Direction Mobilité en matière d'analyses en vue d'une plus grande durabilité ont été clairement définis et le nombre d'accords sur les nouvelles



- procédures de saisie de données environnementales dans la banque des données relatives aux véhicules.
- Résultat mi-2010 : les données environnementales concernant les nouveaux véhicules sont systématiquement introduites dans la banque de données MOBIVIS. Dans le courant du 1<sup>er</sup> semestre 2009, le projet de loi portant création d'une banque-carrefour des véhicules a reçu un avis positif de la Commission pour la protection de la vie privée, des régions et de l'Inspection des Finances.
  - Loi-programme du 8 avril 2003 visant à stimuler une mobilité durable dans les déplacements domicile-lieu de travail.
    - Un plan de communication informe les entreprises des résultats du 1<sup>er</sup> Diagnostic fédéral domicile-travail 2005 via le Conseil Central de l'Économie, le Conseil National du Travail et le Comité A.
    - Évaluation de l'efficacité des mesures de la loi-programme du 8 avril 2003 ainsi que des éventuelles propositions d'adaptation visant à améliorer l'outil diagnostique.
    - Depuis 2009, analyse des résultats du deuxième Diagnostic fédéral triennal domicile-lieu de travail 2008 et communication des résultats aux entreprises lors de sessions d'information.
    - Sur la base des avis émis par le Conseil Central de l'Économie, le Conseil National du Travail et le Comité A, actualisation de la procédure en vue du troisième Diagnostic fédéral triennal domicile-lieu de travail en 2011, les avis ayant été émis trop tard pour le diagnostic 2008.
      - Indicateurs : le degré d'exécution du plan de communication relatif au deuxième Diagnostic fédéral domicile-lieu de travail 2008 et les progrès en matière d'adaptation de la procédure en vue du troisième Diagnostic fédéral domicile-lieu de travail en 2011.
      - Résultats : deuxième Diagnostic fédéral domicile-lieu de travail. Conformément à nos objectifs en matière d'e-government, de nombreux employeurs du secteur privé et public ont pu répondre à l'enquête par voie électronique. Le plan de communication a d'ailleurs été réalisé dans son ensemble de manière satisfaisante en 2009. En 2010, les modifications légales en vue de l'adaptation de l'outil diagnostique visant à stimuler la mobilité durable ont été réalisées conformément aux avis du CNT et du CCE lors du premier diagnostic de 2005.
    - Déterminer les indicateurs, rassembler les données et communiquer/valoriser les résultats en vue d'améliorer les connaissances en matière de transport et de mobilité durables. Prolongation de 3 ans de la convention-cadre 2005/2006 conclue avec le Bureau fédéral du plan concernant les indicateurs de mobilité durable et les analyses thématiques.
      - Indicateur : initiatives en matière de communication des indicateurs de mobilité et traitement des analyses thématiques (convention-cadre avec le Bureau fédéral du plan).
      - Résultat : études en matière de mobilité : l'outil de modélisation PLANET développé par le Bureau fédéral du plan à la demande du SPF a été lancé en juin 2008. Il a permis d'établir une série de projections sur la mobilité en Belgique, qui permettront aux pouvoirs publics et aux stakeholders d'élaborer en temps utile des mesures d'accompagnement concernant la croissance attendue de la mobilité ; nombreux échos dans la presse et divers messages dans la Newsletter ; cf. chapitre Communication.
    - En 2008, une étude a également été finalisée dans le cadre de la convention de recherche conclue avec le Bureau fédéral du plan, portant sur l'intégration du coût social externe dans les tarifs de transport. Cette étude a fait l'objet d'un suivi durant la période 2009-2010 par diverses analyses effectuées par la Direction Mobilité consacrées aux engagements « Kyoto » de la Belgique et, notamment, à l'internalisation des coûts externes du transport routier.
    - Suite à la conversion de la direction UE relative à la capacité professionnelle des chauffeurs, la conduite économique/écologique a été reprise comme matière dans les cours théoriques et pratiques ainsi que dans l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire pour les conducteurs de poids lourds.
      - Indicateur : le degré de conversion de la directive UE « chauffeurs professionnels ».
      - Résultat : l'A.R. du 4 mai 2007 a transposé en droit belge la directive européenne n° 2003/59 relative aux normes en matière de conduite économique dans la formation des chauffeurs de camions . Le SPF veille à la conformité des pratiques dans les écoles de conduite.
    - Comme projet important en matière d'e-government pour la DG Mobilité et Sécurité routière, il convient de signaler le succès de WebDIV. Deux ans après son instauration, pas moins de 55 % des plaques d'immatriculation demandées auprès du Service DIV sont délivrées par voie électronique, ce qui représente un gain sensible en termes de déplacements et de consommation de papier pour le SPF Mobilité et Transports, mais surtout pour les stakeholders et les citoyens concernés. Le succès de ce projet d'e-government était l'occasion, pour ce service ainsi que d'autres, de lancer de nouveaux projets pour le cycle EMAS juillet 2010-juillet 2013.

## 5.2.3. Quelques actions clés de la DG Mobilité et Sécurité routière

### 5.2.3.1. Simulation des mesures politiques dans PLANET

#### Comment éviter que nous soyons tous immobilisés sur les routes en 2030 ? Comment limiter l'impact environnemental de la circulation ?

Le SPF Mobilité et Transports a sollicité le Bureau fédéral du plan pour divers projets de recherche en vue de soutenir la politique fédérale en matière de mobilité et de transport. Dans le cadre de ces activités, un nouveau modèle de transport a été développé, permettant de simuler les effets de différents scénarios politiques ainsi que des indicateurs pour les évolutions futures en la matière.

En dépit de l'importance cruciale du transport pour la croissance économique de la Belgique, il est acquis que le transport engendre également un certain nombre d'effets négatifs tels que embouteillages, accidents de la circulation, problèmes en matière de la qualité de l'air (notamment les fines particules) et, à plus long terme, des problèmes climatiques dus à la part du trafic dans la formation du CO<sub>2</sub>.

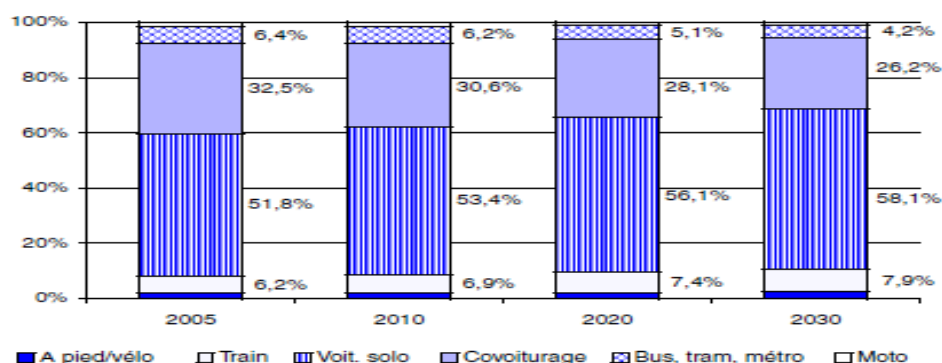
#### Les solutions ne sont pas évidentes.

Le nouveau modèle de transport PLANET propose un certain nombre d'éléments pour la future politique, en décrivant les futures évolutions de la mobilité et du transport dans notre pays et en mettant l'accent sur les tendances à long terme et moins sur les glissements conjoncturels.

Ainsi, des projections ont été établies pour la mobilité des personnes et le transport des marchandises jusque 2030, à politique inchangée ainsi que pour diverses variantes politiques, où l'incidence de la croissance économique sur le transport, la congestion et l'environnement a été testée par rapport au modèle de référence.

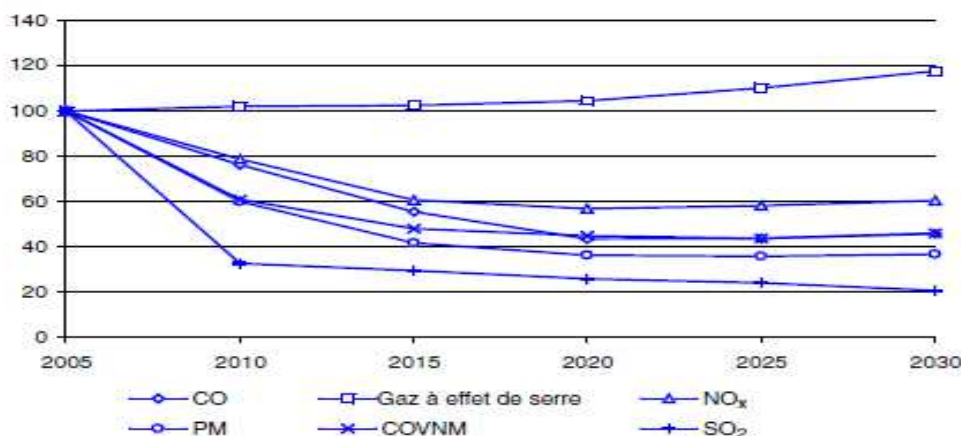
**Exemples de résultats du modèle :** Les graphiques suivants sont issus du Planning Paper 107 (février 2009) « Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence ».

**GRAPHIQUE 20 - Parts des différents moyens de transport dans le nombre total de passagers-kilomètres en Belgique – tous motifs de déplacement – scénario de référence**



Source : PLANET

**GRAPHIQUE 34 - Emissions directes du transport de personnes et de marchandises en Belgique (route, rail, navigation intérieure) – 2005=100 – scénario de référence**



Source : BFP

### 5.2.3.2. Le Diagnostic fédéral triennal domicile-lieu de travail

Les entreprises et les institutions publiques employant plus 100 travailleurs sont légalement tenus de participer tous les trois ans au Diagnostic fédéral domicile-lieu de travail (loi-programme du 8 avril 2003). Ceci implique qu'elles doivent remplir un questionnaire pour chaque unité d'établissement comptant au moins 30 travailleurs.

#### Plus-value pour les employeurs et les travailleurs et avantages sociaux élargis

Une politique de mobilité menée activement par l'employeur en concertation avec les travailleurs, *qui stimule les modes de transport alternatifs*, offre de nombreux avantages pour l'ensemble des intéressés et est en outre plus favorable pour l'environnement et sur le plan du développement durable.

Les travailleurs tirent parti de mesures en faveur de moyens de transport moins chers et mieux adaptés à leurs besoins.

Les employeurs peuvent optimiser les moyens que l'entreprise consacre à la mobilité et mieux organiser le recrutement ou la fidélisation de personnel qualifié en facilitant les trajets domicile-lieu de travail, ce qui induit simultanément un impact positif sur le niveau de stress et l'absentéisme.

Dans une optique sociale plus large, une utilisation davantage rationnelle de la voiture influence positivement la qualité de la vie, tant à court terme, par la réduction des fines particules nuisibles dans l'air ambiant, qu'à plus long terme, par la réduction des gaz à effet de serre.

#### Objectifs et plus-value pour les pouvoirs publics

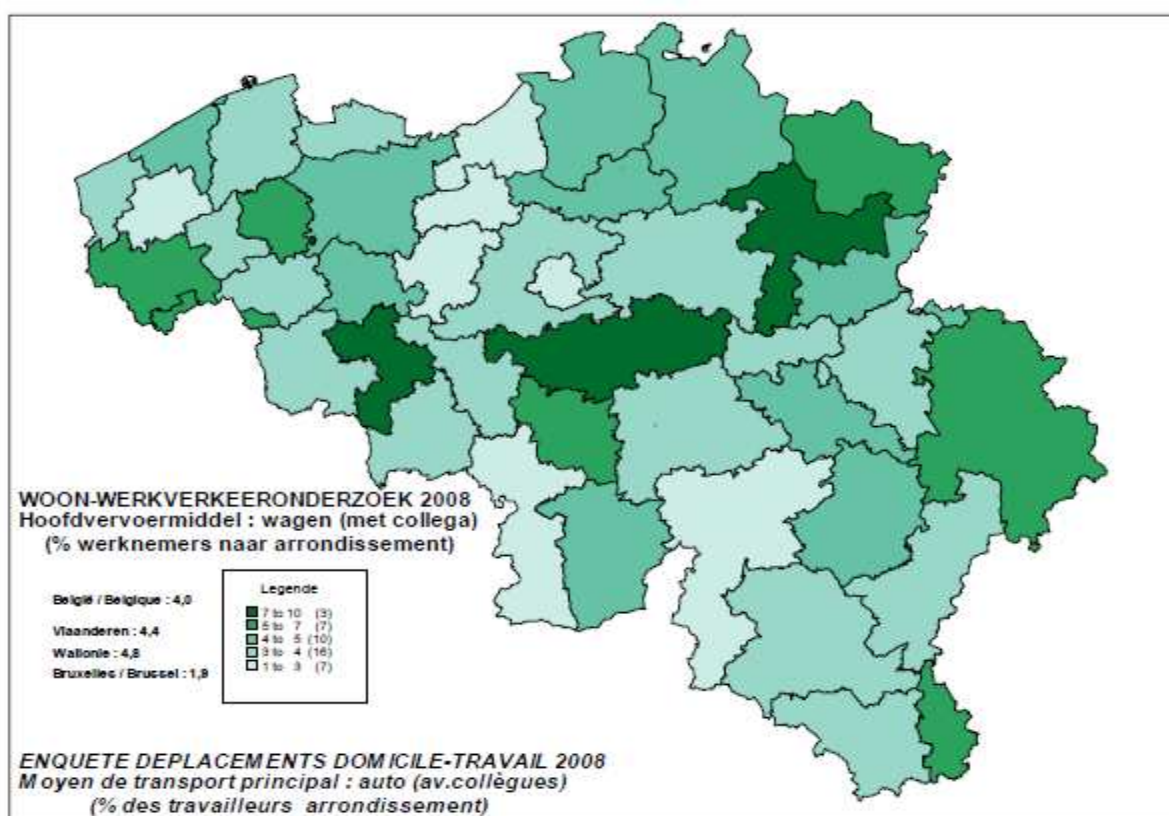
Outre les avantages directs pour les entreprises, le diagnostic fédéral stimule aussi le débat sur la mobilité dans les entreprises et institutions de plus petite taille.

Par ailleurs, cette enquête fournit aux autorités compétentes et aux sociétés de transport en commun des informations qui serviront d'appui à la politique et ce, en vue d'une mobilité plus durable en Belgique.

#### Le diagnostic du 30 juin 2008

Les résultats concernent 1 432 549 travailleurs actifs dans 9 783 unités d'établissement appartenant à 3 816 employeurs. L'enquête a donc tenu compte de 32,2 % de l'ensemble des travailleurs, soit environ 1 travailleur sur 3.

Exemple des résultats concernant le partage de voiture (figure 2a du rapport final à la p.11, disponible sur [http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV\\_2008f.pdf](http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008f.pdf)).

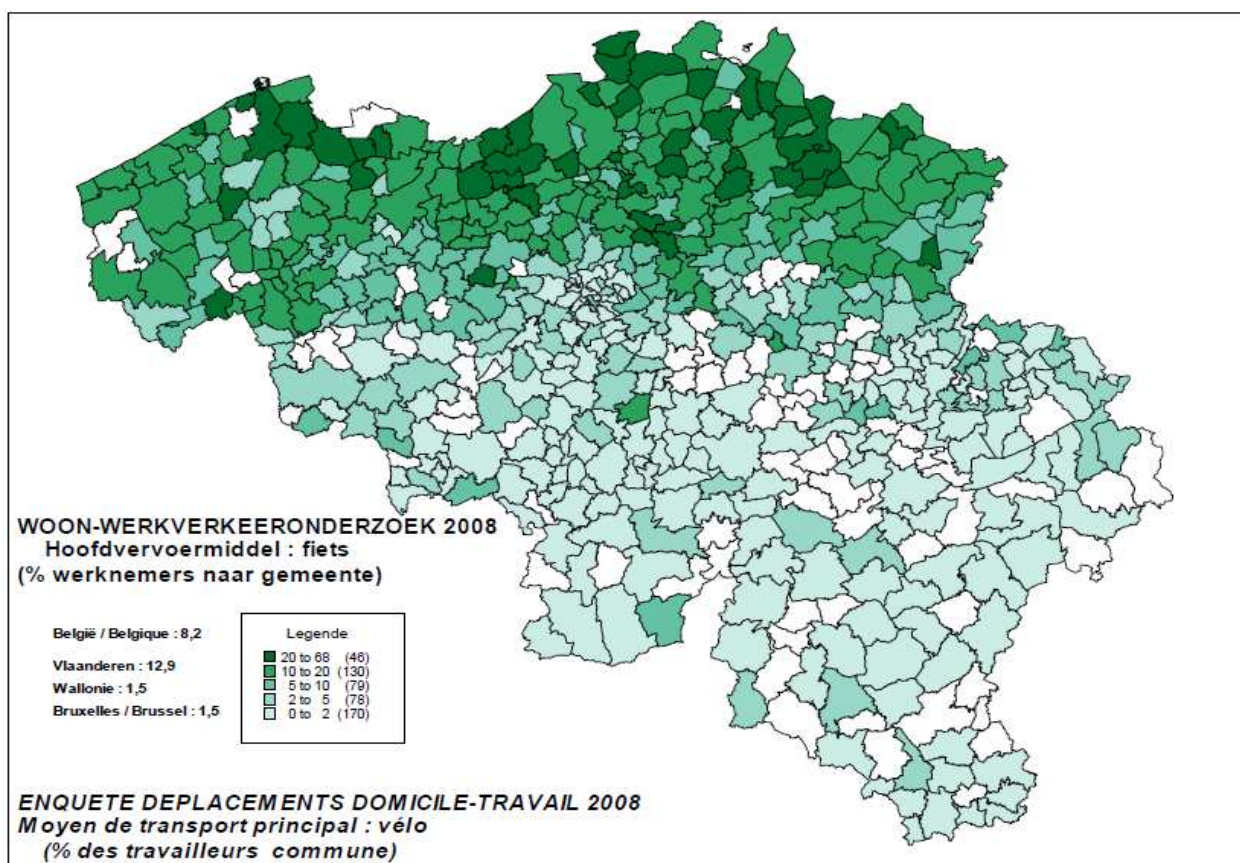


## Bilan

Par rapport aux chiffres de 2005, le Diagnostic fédéral domicile-lieu de travail 2008 révèle une diminution de l'utilisation de la voiture de 1,6 % et une légère augmentation de l'utilisation du vélo (+ 0,5 %), du train (+ 1 %) et d'autres formes de transport public (+ 0,5 %).

Ce qui importe, c'est l'augmentation sensible des mesures en faveur des modes de déplacement plus durables (+ 16 %), ainsi que la participation plus active des partenaires sociaux (via les conseils d'entreprise et les comités de concertation de base) à l'élaboration du bilan triennal des mesures déjà prises ou encore à prendre.

La dynamisation de la concertation au sein des entreprises et des institutions publiques a dès lors largement atteint son but et s'est traduite par une augmentation des initiatives en faveur de la mobilité durable. Exemple : résultat pour l'utilisation du vélo (moyen de transport principal en fonction du lieu de travail, figure 6b du rapport final, [http://www.mobiliit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV\\_2008f.pdf](http://www.mobiliit.fgov.be/data/mobil/RapportWWV_2008f.pdf)).





## 5.3. Direction générale Transport terrestre (DGTT)

### 5.3.1. Missions et objectifs stratégiques; objectifs en matière de protection environnementale :

- les aspects techniques, économiques, financiers et administratifs du transport ferroviaire ; veiller au bon fonctionnement du transport par rail ; sur le plan de la gestion environnementale, veiller à l'intégration active de l'environnement dans les contrats de gestion du Groupe SNCB ;
- les aspects administratifs et économiques du transport routier de personnes et de marchandises, en ce compris le transport de marchandises dangereuses ; veiller à la sécurité du transport routier ; sur le plan de la gestion environnementale, veiller à l'intégration de la protection environnementale ;
- 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 ;
- la gestion de l'accès aux professions d'organiseurs de transport de marchandises ; appliquer une bonne politique publique ainsi qu'une politique de concurrence correcte ; sur le plan de la gestion environnementale, développer des projet d'e-government ;
- contrôle et inspection du transport routier de personnes et de marchandises ; veiller à la sécurité du transport routier ; sur le plan de la gestion environnementale, intégrer la protection environnementale dans les tâches des inspecteurs et des contrôleurs.

La Direction générale Transport terrestre a également pour objectif de coordonner les transports terrestres (y compris les interconnexions avec les transports maritimes et aériens) et de promouvoir l'intermodalité, tant en ce qui concerne le transport de personnes (notamment le développement du Réseau Express Régional ou RER) que le transport de marchandises (notamment le transport combiné). En ce qui concerne ces dernières missions, la DG Transport terrestre a élaboré ses propres projets EMAS assortis d'objectifs environnementaux concrets pour ce qui est du développement du RER et de la promotion du transport combiné.

### 5.3.2. Objectifs et indicateurs opérationnels / résultats à la fin du cycle EMAS


#### 5.3.2.1. Rail

- Après plusieurs projets environnementaux réalisés ponctuellement durant la période 2007-2008 (projets pilotes en matière de gestion des talus, dépollution des sols, cogénération), la DG Transport terrestre est parvenue à inclure le principe même de la protection environnementale dans les contrats de gestion conclus entre l'État fédéral et le Groupe SNCB pour la période 2008-2012, qui devient par la même occasion l'indicateur principal pour la réalisation de l'objectif EMAS en matière ferroviaire. L'intégration de ce principe dans les contrats de gestion est importante car elle signifie que les trois sociétés du Groupe SNCB, à savoir la SNCB-Holding, Infrabel et la SNCB-Voyageurs, doivent désormais tenir compte de l'incidence environnementale de leurs missions et de leurs obligations. Elles sont tenues de fournir des efforts visant à préserver l'environnement dans tous leurs domaines d'activités et de développer les structures nécessaires à cet effet. En juillet 2009 au plus tard, c'est-à-dire douze mois après la signature du contrat de gestion 2008-2012, elles devaient avoir finalisé leur propre plan environnemental, qui devait ensuite être approuvé par la DG Transport terrestre. Après approbation, ces plans devaient encore être validés par le Ministre des Entreprises publiques, le Secrétaire d'État à la Mobilité et le Ministre de l'Environnement. Conséquence importante : les trois sociétés du Groupe SNCB ont chacun lancé leur propre programme environnemental.
- En outre, le nouveau contrat de gestion pour la période 2008-2010 comprend de nouveaux objectifs chiffrés en matière d'augmentation du nombre d'usagers du rail (25 % de voyageurs en plus d'ici la fin de la période contractuelle). Dans le cadre de notre projet EMAS, la DG Transport terrestre vérifie si la SNCB respecte l'évolution de la croissance imposée en matière de nombre de voyageurs et de systèmes de tiers payant dans les déplacements domicile-lieu de travail.
- Ces objectifs ont également été atteints et ce, malgré le léger infléchissement dans la courbe croissante du nombre de voyageurs à partir de fin 2008, en raison de la crise économique.
- Autres exemples concrets de l'incidence des nouvelles obligations en matière de protection environnementale :



- le fait que le contrat de gestion impose des objectifs en matière d'intermodalité du transport ferroviaire avec le vélo : capacité accrue des équipements de stationnement pour vélos et aménagement de points service pour les cyclistes dans les grandes gares ;
- le fait que le contrat de gestion inclut une obligation pour le Groupe SNCB de trier les déchets dans les grandes gares, ce qui constituait auparavant un point critique. La DG Transport terrestre vérifie le respect de cette contrainte ;
- l'augmentation du pourcentage d'énergie verte utilisée par le Groupe SNCB, dont un certain pourcentage généré par ses propres installations ;
- une étude stratégique déterminera la manière dont l'évaluation environnementale et la participation du public, telles que prévues par la loi du 13 février 2006, peuvent être insérées de manière optimale dans le processus de réalisation et d'approbation des futurs plans pluriannuels d'investissement du Groupe SNCB. Cet objectif fait également l'objet d'un suivi dans le cadre d'EMAS ;
- la DG Transport terrestre veille aussi à l'application des règles essentielles en matière de protection environnementale lors de modifications des règles nationales ou européennes relatives à la sécurité ferroviaire. L'objectif général initial a été déplacé au cours du cycle EMAS vers le transport par rail de marchandises dangereuses, en raison des risques plus élevés pour l'environnement. Il s'agit en l'occurrence du règlement RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) – Appendice C de la convention internationale COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Dans ce contexte, la DG Transport terrestre fixe des objectifs tant quantitatifs que qualitatifs pour les 200 contrôles annuels environ ;
- la DG Transport terrestre est également chargée du contrôle du respect des prescriptions environnementales lors de la mise en place des sous-systèmes du réseau ferroviaire. Il s'agit en l'occurrence du SSICF : la définition des prescriptions de sécurité nationales et le contrôle de leur application ; le suivi des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et l'autorisation de mise en service de sous-systèmes du réseau ferroviaire transeuropéen.

### 5.3.2.2. Route

- Réalisation de contrôles plus nombreux et plus approfondis par la mise en place d'un contrôle technique routier des camions et des autocars en vue de lutter contre la pollution atmosphérique, conformément à la directive européenne 2000/30/CE (freins, phares, pneus, émissions de CO<sub>2</sub> et autres rejets, etc.) – Système entré en vigueur le 8 septembre 2006.
  - Rôle de pionnier de la Belgique au Forum international des transports : afin de stimuler l'utilisation de camions plus propres (instauration de la norme EURO 5 en 2009 au sein de l'UE), le contingentement des autorisations de transport destinées aux poids lourds de pays tiers est lié aux performances environnementales des véhicules (1<sup>er</sup> semestre 2010). Cette mesure vise à réduire les émissions générées par le trafic de transit intense.
- 
- Réalisation d'audits dans les entreprises dans le but de diminuer les risques de pollution et d'atteinte à la santé, coordination transversale (entre les différents modes de transport) relative au transport de matières dangereuses en vue d'instaurer un système de contrôle à partir d'une analyse des risques (audits ADR (= Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route)). Ce système vise à diminuer les risques de pollution et d'atteinte à la santé.
  - Évaluation à la fin du cycle EMAS :
    - ◆ les objectifs ont été atteints durant tout le cycle EMAS : les indicateurs à cet effet sont le nombre nettement plus élevé que prévu de contrôles de véhicules (860), de contrôles routiers ADR (5 000) et d'audits ADR dans les entreprises (108 000) ainsi que la baisse sensible du nombre d'infractions ;
    - ◆ les investissements en véhicules plus sûrs et plus écologiques continuent de stagner en raison de la crise économique et du contexte conjoncturel hésitant. La concrétisation d'un plan quinquennal 2011-2015 pour l'attribution des autorisations CEMT stimulera peut-être les investissements dans des véhicules plus respectueux de l'environnement.

### 5.3.2.3. Navigation intérieure

La DG Transport terrestre a pour objectif de diminuer la production des déchets survenant à bord des navires (huile et graisse) et de prévoir un financement indirect et neutre sur le plan de la concurrence internationale en vue de leur élimination par les voies de navigation intérieures, imputer la responsabilité juridique et financière de l'enlèvement de la cargaison au chargeur et/ou destinataire de

la cargaison, prévoir suffisamment de dispositifs de recueil pour les autres types de déchets (eaux usées, déchets domestiques, petits déchets chimiques, etc.). L'indicateur EMAS traduisant la réalisation de cet objectif est la signature et l'application de la convention de Strasbourg – système de collecte et d'élimination des déchets dans la navigation intérieure dans le cadre de la promotion du caractère durable de la navigation fluviale. À cet effet, il convient de s'accorder sur les mesures d'exécution de la convention en concertation avec le SPF Affaires étrangères, tandis et de conclure au niveau belge un accord de coopération entre l'État fédéral et les régions.

Évaluation : la procédure de signature de l'accord de coopération avec les régions a été finalisée durant le deuxième trimestre 2010. Les parlements régionaux doivent maintenant approuver les modalités d'application sur le plan national, après que les mesures d'exécution de la convention ont été entérinées au niveau international. La convention de Strasbourg entrera ainsi pleinement en vigueur.

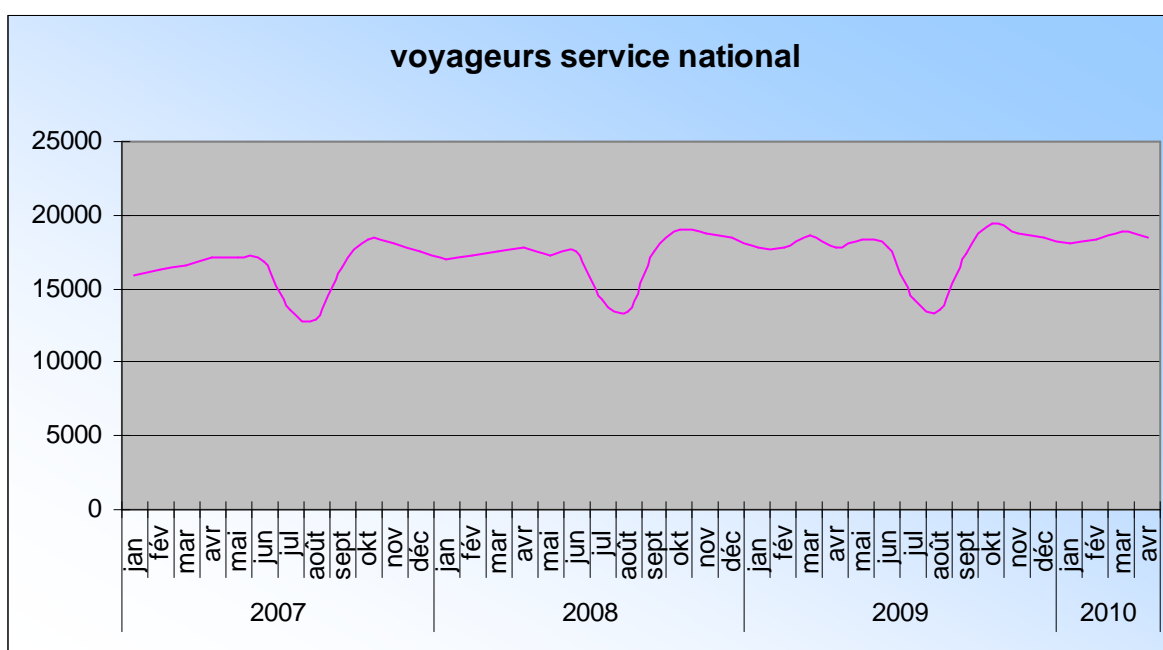
#### 5.3.2.4. Intermodalité

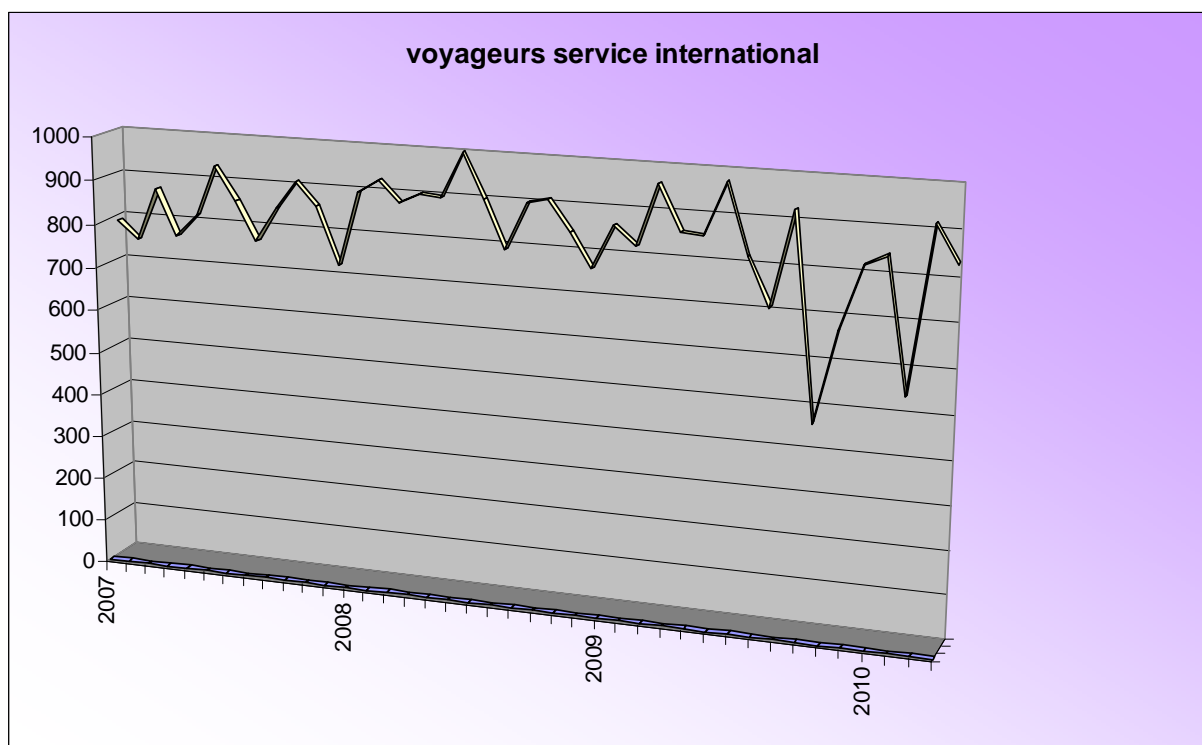
La DG Transport terrestre se fixe également pour objectif d'augmenter le nombre de conteneurs transportés par rail en subventionnant le transport combiné route/rail en vue de compenser les coûts de transport accrus liés au transbordement des marchandises. Il s'agit de systèmes de subvention successifs limités dans le temps qui sont approuvés par la Commission européenne en raison de la promotion du rail comme mode de transport moins polluant. Afin de réaliser cet objectif, un système de subvention légal a été élaboré en deux temps suite à une étude approfondie. La deuxième phase de ce système (2009-2012) court encore.

- Évaluation : l'objectif d'accroître substantiellement le nombre de conteneurs transportés par rail n'a pas été totalement atteint, en raison d'une baisse généralisée du nombre de conteneurs acheminés par voie ferrée, due à la crise économique. Toutefois, d'après les estimations, 975.000 conteneurs ont été transférés de la route vers le rail durant la période 2007-2009.

### 5.3.3. Quelques actions clés de la DG Transport terrestre

#### 5.3.3.1. Rail





#### 5.3.3.2. Transport routier

La DG Transport terrestre est chargée de contrôles routiers plus nombreux et plus approfondis ; application du contrôle technique routier des poids lourds (freins, phares, pneus, CO, autres émissions) en vue de lutter contre la pollution atmosphérique. De plus, le transport de marchandises dangereuses fait l'objet d'une surveillance particulière, à savoir les contrôles dits ADR le long des routes et dans les entreprises destinés à prévenir les dégradations importantes de l'environnement ainsi que les accidents



### 5.4. Direction générale Transport maritime (DGTM)

#### 5.4.1. Missions

La Direction générale Transport maritime a pour mission de préparer, exécuter et suivre la politique fédérale et la réglementation internationale en matière de transport maritime.

Cette direction générale participe à la mise en œuvre d'une politique de navigation belge, européenne et mondiale et est chargée de l'application de cette politique au service de la société en général et du pays en particulier. Ces missions sont accomplies dans un esprit de développement durable dans le but d'atténuer les besoins de mobilité et de converger vers une politique de navigation optimale, sûre et sécurisante, qui soit la moins préjudiciable possible pour l'environnement tout en étant capable de maintenir sa compétitivité.

#### 5.4.2. Objectifs stratégiques

- Amélioration des avis juridiques, transposition des directives et élaboration d'arrêtés royaux intégrant l'environnement.
- Promotion d'une politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin.

- Amélioration de la représentation active de la Belgique lors de réunions internationales (Organisation maritime internationale (OMI), Union européenne (UE), ...) en vue de l'élaboration de prescriptions techniques visant à améliorer la sécurité maritime et à préserver le milieu marin (navigation maritime).
- Amélioration de la représentation active de la Belgique lors de réunions internationales (Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CENUE), ...) en vue de l'élaboration de prescriptions techniques visant à améliorer la sécurité maritime et à préserver le milieu marin (navigation maritime).

#### **5.4.3. Objectifs et indicateurs opérationnels / Résultats à la fin du cycle EMAS**

- Parmi les principales réalisations de ce cycle EMAS figure la transposition en droit belge de la convention AFS (anti-fouling systems), effectuée via la loi du 16 février 2009 et en collaboration avec le SPF Affaires étrangères. Cette convention internationale interdit définitivement l'utilisation de peintures antisalissures sur les navires dans le but de réduire les effets nuisibles des composés organostanniques pour le milieu marin et la santé. Étant donné que cette matière est réglée et entrée en vigueur en Belgique depuis le règlement européen 782/2003, cette transposition en droit belge n'entraîne pas de mesures supplémentaires pour l'application de la convention AFS par la DG Transport maritime lors de la certification des navires belges ou de l'inspection des navires étrangers. Toutefois, en ratifiant la convention AFS, la Belgique souhaite contribuer à l'application mondiale de la convention TBT, étant donné qu'il faut non seulement protéger les eaux européennes et les organismes qui y vivent contre la pollution par les composés organostanniques, mais aussi toutes les eaux maritimes vu l'importance de la chaîne alimentaire et de la mondialisation de la production et de la consommation des produits issus de la pêche maritime ainsi que de la protection de la biodiversité dans le cadre du développement durable de la navigation maritime.
- La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute est entrée en vigueur le 21 novembre 2008. La Belgique y a adhéré le 11 novembre 2009. La convention règle la responsabilité du propriétaire d'un navire pour les dommages dus à la pollution maritime causée par des hydrocarbures de soute. Si la jauge brute du navire est supérieure à 1 000, le propriétaire inscrit est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité. L'assurance ou autre garantie financière doit être attestée par un certificat de l'autorité de l'État dont le navire arbore le pavillon. Ce certificat (certificat hydrocarbures de soute) doit se trouver à bord du navire. L'effet dissuasif de cette mesure sur les pollueurs potentiels n'est pas à sous-estimer. En outre, les dommages accidentels causés à l'environnement sont également assurés.

#### **5.4.4. Autres objectifs importants réalisés**

- Transposition de la directive européenne 2005/35/CE par les lois du 19.12.2006 et du 6.02.2007 visant à promouvoir la diminution de la pollution par les navires, notamment par le renforcement des sanctions.
- Convention HNS (HNS = Hazardous and Noxious Substances) de l'Organisation maritime internationale (OMI) améliorant la politique de sanction en vue d'une meilleure protection de l'environnement en cas d'infractions.
- Création d'une garde côtière opérationnelle et développement d'une législation en vue de la gestion des situations d'urgence en mer (notamment les rejets d'hydrocarbures) par une autorité administrative fonctionnant au sein de la structure de la Garde côtière. Situation au 30.06.2010 : après analyse en 2008 de la répartition des compétences entre l'État fédéral et la Région flamande, les propositions de la DGTM sont discutées depuis le second trimestre 2009 au sein de l'organe stratégique de la Garde côtière.
- Suivi des négociations relatives au recyclage des navires ; participation active des experts de la DG Transport maritime aux réunions du groupe OMI concernant le recyclage des navires. Situation au 30.06.2010 : une conférence diplomatique traitant de ce thème a été couronnée de succès en 2009 grâce à l'initiative de la Belgique et de plusieurs autres pays consistant à présenter à l'OMI un document spécial visant à résoudre les conflits (« consideration of dispute settlement »). De plus, la DG Transport maritime est active dans deux « correspondence groups » traitant de ce sujet: primo, celui concernant la convention de Bâle (démantèlement des navires), dirigé par la France, auquel nous avons fourni une deuxième contribution ; secundo, le "correspondence group" concernant l'OMI, dirigé par le Japon, auquel nous avons également apporté une contribution.
- Défense des positions belges au Comité de protection de l'environnement marin de l'OMI.
- Préparation de la mise en œuvre et de la transposition du projet de directive TDG (Transport of Dangerous Goods) pour les transports de marchandises dangereuses (sur les voies de navigation intérieures). L'indicateur utilisé en l'occurrence étant la mesure dans laquelle la répartition des

compétences et le rôle des différents acteurs (régions, ports, etc.) dans la transposition de la directive TDG a été déterminée.

- Début 2009, la DG Transport maritime a chargé l'Université de Gand de réaliser une analyse coûts/avantages des mesures techniques visant à limiter au minimum l'impact environnemental de la navigation intérieure. Les résultats 2010 de cette étude sont susceptibles d'améliorer le rendement énergétique des bateaux de navigation intérieure et de rendre ainsi celles-ci plus respectueuses de l'environnement.

#### **5.4.5. Quelques actions clés de la DG Transport Maritime**

##### **La convention AFS**

Les peintures contenant du tributylétain (TBT) ont été utilisées dans les années '80 et '90 en vue de diminuer la croissance des algues marines et des petits testacés sur les coques et d'améliorer ainsi la propulsion des navires. Il a toutefois été constaté que le TBT était responsable de malformations chez les crustacés propres à la consommation humaine tels que les moules, les huîtres, les buccins et autres. La convention AFS a définitivement interdit l'utilisation de peintures antisalissures sur les navires dans le but de réduire les effets nuisibles des composés organostanniques pour le milieu marin et la santé.



##### **La convention Hydrocarbures de soute OMI**

La ratification de la convention hydrocarbures de soute constitue un deuxième objectif EMAS important de la DG Transport maritime réalisé au cours de ce cycle avec la participation du SPF Affaires étrangères. La responsabilité et l'indemnisation sont désormais réglées en cas de pollution du milieu marin par des hydrocarbures de soute.

## 6. Notions et abréviations dans le cadre d'EMAS

- Écogestion                   exercer une activité et fournir un service tout en limitant les incidences sur l'environnement, principalement sur le plan de la consommation d'eau, d'énergie et de papier, de la production de déchets et des achats durables.
- 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).
- RE <sup>Écogestion</sup>               responsable environnemental Écogestion du SPF.
- Re <sup>Missions</sup>                 responsable environnemental de l'intégration de l'environnement dans les missions du SPF.
- Coordinateur général EMAS :  
                                      personne chargée de la coordination centrale du projet EMAS au SPF Mobilité et Transports et du compte rendu au Comité de direction en tant que plus haute instance de décision.
- SME                         système de management environnemental

## 7. DÉCLARATION DU VÉRIFICATEUR ENVIRONNEMENTAL RELATIVE AUX ACTIVITÉS DE VÉRIFICATION ET DE VALIDATION

« AIB-Vinçotte International S.A., vérificateur environnemental EMAS portant le numéro d'agrément BE-V-0016 accrédité pour les activités suivantes 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, 52, 53, 58, 59, 60, 70, 71, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 94, 95, 96, 99 (code NACE) déclare avoir vérifié si le(s) site(s) ou l'organisation dans son ensemble figurant dans la déclaration environnementale de l'organisation Service Public Fédéral Mobilité et Transports portant le numéro d'agrément BE- BXL-000012, code NACE 84.111, respecte l'intégralité des dispositions du règlement (CE) no 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

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 (CE) no 1221/2009,
- 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 de l'organisation donnent une image fiable, crédible et authentique de l'ensemble des activités de l'organisation exercées dans le cadre prévu dans la déclaration environnementale.

Le présent document ne tient pas lieu d'enregistrement EMAS. Conformément au règlement (CE) no 1221/2009, 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 .../.../2010

Signature

ir. Paul OLIVIER,

Président de la Commission de Certification.



#### **ADRESSE ET PERSONNES DE CONTACT**

Lieve VERMOERE

Coordinatrice générale EMAS et Responsable de l'intégration de l'environnement dans les Missions du SPF  
Mobilité et Transports

Jos LACQUET

Responsable environnemental pour l'Écogestion du SPF Mobilité et Transports

**Adresse de contact général : [emas@mobilit.fgov.be](mailto:emas@mobilit.fgov.be)**