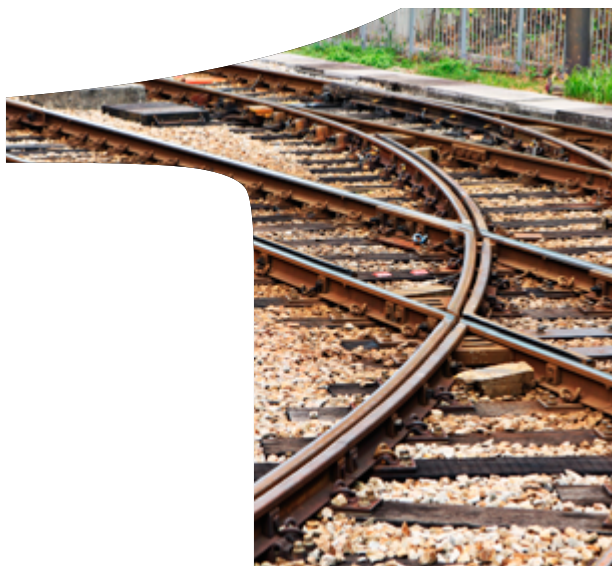



Rapport annuel - SPF Mobilité et Transports





01
préface

02
circulation routière

07
transport aérien


16
transport ferroviaire

21
navigation

27
mobilité durable

34
services d'encadrement

43
services d'appui



Chère lectrice, cher lecteur,

J'ai le plaisir de vous présenter
le rapport annuel 2012 du service public fédéral Mobilité et Transports.
Chaque jour, plus de 1.300 collègues s'attachent à fournir un service de qualité
et efficace. Tenant compte de l'intérêt général et de la sécurité de tous, nous
avons le souci permanent d'aider, aussi bien et aussi rapidement que possible,
les citoyens et les entreprises de notre pays qui sont actifs dans le domaine de
la mobilité et des transports ainsi que leurs utilisateurs.

Ce rapport annuel fournit un aperçu des développements les plus marquants de
l'année écoulée. Il est toutefois succinct, car il est impossible de décrire ici
en détail les réalisations de chaque service.

2012 a été une année riche en innovations. Ainsi, plusieurs services se sont
lancés dans l'e-government. Ces initiatives permettent de simplifier
le fonctionnement de notre administration et d'aider plus rapidement nos clients.

En outre, elles cadrent parfaitement avec notre volonté de réduire
notre empreinte écologique. Le développement durable constitue un pilier
essentiel de notre politique sur lequel nous axons nos règlements et avis
en matière de mobilité durable. Nous poursuivrons d'ailleurs dans cette voie
dans les années à venir.

Fidèles à la devise «Ensemble, c'est mieux», nous avons également renforcé
nos liens internationaux. C'est ainsi que nous avons accueilli en 2012
une délégation congolaise avec laquelle nous avons examiné les possibilités de
collaboration au niveau de tous les modes de transport.

Enfin, je tiens à remercier tous les membres du personnel
pour leur dévouement au cours de l'année écoulée.

Bonne lecture !

Marc Roman
Président du comité de direction a.i.



L'année 2012 a été marquée par le lancement de nouveaux projets, la réalisation de divers autres projets et surtout la mise sur pied d'une nouvelle direction générale regroupant l'ensemble des compétences de la direction générale Mobilité et Sécurité routière et la partie « route » de l'ancienne direction générale du Transport terrestre.

Immatriculation des véhicules

En janvier 2012, le magazine Trends Tendence a analysé les chiffres de la DIV et de Febiac et titrait « 572.211 voitures neuves ont été immatriculées en Belgique en 2011, un record absolu qui correspond à une hausse de 4,5% par rapport à 2010.» 2011 était en effet une année faste pour les immatriculations. Pour l'ensemble de 2012, les chiffres fédéraux donnent 486.737 immatriculations, soit une diminution de 14,94 % par rapport à l'année record 2011.

2012 a été l'année de **DIV New**. Ce projet se résume à une double innovation : d'une part améliorer de façon substantielle la qualité de la banque de donnée DIV – notamment en reprenant des données techniques du véhicule, les émissions etc. – et, d'autre part, reprendre la gestion intégrale de cette banque de données, précédemment cogérée avec une société tierce. La nouvelle banque de données DIV New constituait en outre une étape importante dans la mise en œuvre d'une banque-carrefour des véhicules.

Homologation de véhicules

L'homologation ou agrément constitue la certification qu'un véhicule est conforme aux normes et à la réglementation technique en vigueur. En 2012, la DIV a préparé un nouveau projet d'auto-certification pour constructeurs : le projet **I-Fast** (Individual Fast Approval Of Individual System Treatment). C'est une initiative du service homologation visant à créer un système de qualification de constructeurs (notamment après examen) afin qu'ils puissent eux-mêmes procéder aux contrôles de conformité et transmettre les données structurées pour l'établissement d'une fiche de réception individuelle. Ce projet sera lancé en 2013.



Transport exceptionnel

L'utilisateur qui souhaite prendre la route avec un transport exceptionnel doit avoir une autorisation expresse du Ministre ou de son délégué, à savoir dans les faits le service du transport exceptionnel. En 2011, le service a délivré 24.378 autorisations de transport exceptionnel. Nettement moins que les 29.366 autorisations délivrées en 2012. La position stratégique de la Belgique comme **pays de transit** est également reflétée dans le fait que la moitié de l'ensemble des autorisations sont délivrées à des compagnies établies en dehors de la Belgique.

Permis de conduire

Le service permis de conduire est devenu, après une importante restructuration, un service « opérationnel » au service direct des communes qui délivrent les permis et au service non moins direct des titulaires de ces permis.

En 2012, 38 communes ont délivrées 45965 permis de conduire nouveau modèle (**format carte bancaire**). Pour rappel, en 2010 le nouveau permis avait été introduit dans 16 communes-pilotes.

En ce qui concerne les **dispenses du port de la ceinture de sécurité**, 1555 cartes (tant pour une durée limitée, qu'illimitée et duplicata) ont été délivrées en 2012.

Le **fichier central** des permis de conduire, initié en 2010, est géré par le service. Ce fichier central

permettra en outre dans le futur, d'opérer une importante simplification administrative. Ainsi, les informations relatives aux permis de conduire disparaîtront du registre de population. Pour les communes, cela représente une simplification administrative énorme.

En 2012, ce fichier a enregistré la délivrance de 408821 permis (les permis provisoires non compris) et 637202 (en incluant ces permis provisoires).

Transport routier Accès à la profession et au marché

Au 1er janvier 2013, la Belgique comptait 8.522 entreprises disposant d'une **licence de transport** national et/ou communautaire. L'ensemble de ces entreprises totalisaient 59.505 véhicules de transport. Par rapport à 2009, tant le nombre d'entreprises (8.883) que le nombre de véhicules (59505) a diminué.

Au 1er janvier 2013, la Belgique compte 432 entreprises de transport par **autocar**, totalisant 2.691 véhicules. Par rapport à 2009, il s'agit d'une augmentation de 6 unités. En revanche, le nombre de véhicules a diminué de 48 unités par rapport à 2009.

Contrôle du transport routier

La proportion entre véhicules contrôlés et véhicules en infraction, de 2008 à aujourd'hui reste relativement constante. Si l'on constate que le pourcentage de véhicules en infraction tend à diminuer légèrement, ceci ne prouve pas nécessairement qu'il existe une baisse du nombre d'infractions mais pourrait résulter de la complexification de la détection de certaines pratiques frauduleuses, ou bien de priorités et de ciblagés différents.

Réglementation routière

La mobilité et partant le risque d'infractions ne s'arrêtent pas aux frontières d'un état ou d'une région. Néanmoins, l'absence de poursuites a longtemps donné un sentiment d'impunité aux contrevenants étrangers. Ajoutons à cela un certain risque lié à la conduite à l'étranger et aux périodes de vacances et nous obtenons un cocktail risqué au niveau de la sécurité routière.

Raison pour laquelle un **accord bilatéral entre la France et la Belgique**, régissant l'échange des données d'identité concernant les auteurs d'infractions routières est entré en vigueur au 1er juin 2012. Un accord similaire est en préparation entre la Belgique et les Pays-Bas.



Certification et inspection

La direction Certification et Inspection a été créée en 2009 dans le but de concentrer l'expertise et les ressources dans les domaines d'inspection et de certification qui relevaient de la compétence de la DG Mobilité et Sécurité routière.

La Belgique compte 10 organismes de contrôle technique reconnus depuis 1938. Ces organismes se sont regroupés pour former le GOCA, le « Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire ». Au 1er janvier 2013, la Belgique compte 77 **stations de contrôle technique** et 32 **centres d'examen** pour l'obtention du permis de conduire (16 en Flandre, 14 en Wallonie et 2 à Bruxelles)

Les audits menés au sein de ces organismes ont pour objectif de vérifier non seulement dans quelle mesure ces derniers réalisent leurs activités conformément à la réglementation en vigueur mais également si ces activités sont menées efficacement. En conclusion, à l'issue de chaque audit, une série de propositions et de points de suivi sont développés pour remédier aux non-conformités et manquements constatés dans le but d'améliorer la qualité des prestations et du service à la clientèle.

En 2012, la cellule a audité l'ensemble des stations de contrôle technique, des centres d'examen ainsi que le bureau central de chaque entreprise. Le fait que les audits soient réalisés dans l'ensemble des organismes permet également d'assurer une

uniformité au sein du secteur afin de garantir un service identique quelque soit la station ou le centre où se présente le citoyen.

Agréments des organismes (formation conduite)

Afin de rendre toute une série de règles et de développements administratifs plus claires et plus limpides, diverses adaptations de l'A.R. du 11 mai 2004 seront proposées dans le courant de 2012. Cela concerne plus précisément les adaptations des dispositions relatives au jury d'examen, certaines conditions (entre autres pas de terrain d'exercice nécessaire pour la catégorie B, le brevet de directeur d'école de conduite, le brevet pour les motos et les bus (catégories 4 et 5)) et la possibilité pour des instructeurs stagiaires d'accompagner un candidat à l'examen pratique.

Projet en cours : contrôle technique délocalisé

Fruit d'une initiative conjointe des secteurs du transport, des professionnels de l'entretien et de la réparation et de la direction générale Transport routier et Sécurité routière, le projet de contrôle délocalisé vise à effectuer des contrôles techniques dans les ateliers des entreprises de transport et dans certains garages.

Un avantage important du contrôle technique délocalisé est le gain de temps et d'argent pour le transporteur concerné en évitant un déplacement mais aussi la diminution de l'empreinte environnementale. Le projet-pilote sera évalué après un an, soit fin 2013.



Sécurité et sûreté

Plan belge de sécurité

En 2012, la poursuite de la mise en application du programme belge de sécurité en matière d'aviation civile a entraîné une révision du plan de sécurité. Le plan belge de sécurité est un élément de la politique de sécurité de l'Etat belge et tente de remédier aux problèmes de sécurité grâce à l'**optimisation des activités de législation et de surveillance**. Les actions opérationnelles du plan quinquennal belge de sécurité dérivent principalement du système de gestion des risques concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile. En 2012, la direction générale Transport aérien a encodé tous les événements rapportés dans la banque de données ECCAIRS.

Accidents et incidents

L'Air Accident Investigation Unit (Belgium) - AAIU(Be) - est la cellule indépendante chargée des enquêtes suite aux accidents et incidents aériens survenant sur le territoire belge. Elle a pour mission d'améliorer de façon continue la sécurité aérienne. En cette matière, l'année 2012 a été une année moyenne. La cellule a comptabilisé **14 événements**, dont 2 accidents mortels (4 morts). L'année précédente, 2011, avait vu 17 événements, dont 4 accidents avec issue fatale (7 morts) et 2 avec blessures graves.

La cellule a également émis 16 **recommandations de sécurité**. Celles-ci ont été introduites dans la base de données européenne SRIS reprenant

des recommandations de sécurité émises par les Autorités d'Enquête de Sécurité. Cette base de données sera accessible au grand public en 2013 (décision de Commission européenne du 5 décembre 2012).

En 2012, la cellule a aussi adapté et amélioré leurs procédures de fonctionnement interne avec 4 **nouvelles procédures** : pathological investigations, safety recommendations, downloading data from GPS et documentation.



Contacts étroits avec l'industrie

Dans le cadre de l'appui à l'industrie belge, le service Aviation privée a réalisé un guide intitulé « Revue de navigabilité » pour une **uniformisation des procédures** de supervision de l'aviation privée en Belgique. Ce guide pourrait servir de référence aux missions de supervision de l'aviation organisées par d'autres services de la DG Transport aérien.

La DG Transport aérien a participé effectivement de façon continue aux différentes plates-formes actuelles de concertation avec l'industrie. En outre, dans leur rôle intrinsèque de supervision de la sécurité aérienne en Belgique, les services de la direction Agréation des Entreprises sont en relation quotidienne permanente avec tous les acteurs de l'aéronautique en Belgique pour tous les **dossiers techniques** relatifs à la navigabilité et aux opérations des aéronefs immatriculés en Belgique.

Inspections

La DG Transport aérien est parvenue à exécuter les 244 inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Airplanes) prévues. Le nombre **d'inspections SAFA** à réaliser est déterminé par la Commission européenne et augmente chaque année.





Dans et autour de l'aéroport

La DG Transport aérien a travaillé à un projet initial d'arrêté ministériel qui contient les critères et les procédures en vue de l'obtention d'un agrément provisoire ou définitif en vue d'assurer les **prestations de service en escale** ou l'auto-assistance sur l'aéroport de Bruxelles-National. Cet AM s'insère dans le cadre de l'arrêté royal du 6 novembre 2010 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

En outre, ils ont rédigé une circulaire qui contient les modalités d'exécution d'**audits et de contrôles** concernant le programme de renouvellement

et d'entretien des infrastructures centralisées à l'aéroport de Bruxelles-National. La rédaction de cette circulaire a donné lieu à une concertation régulière entre les délégués de "The Brussels Airport Company (TBAC)" et le service Aéroports de la DG, dans le but d'arriver à des prescriptions réalistes et de qualité.

Des sessions d'information sur le **statut de chargeur connu** (known consignor) ont été organisées en partenariat avec l'industrie. Le succès de cette opération fait qu'à la fin de l'année 2012, pas moins de 400 sociétés ont entamé la procédure pour acquérir le statut de chargeur connu.

Pour répondre à la forte demande de l'industrie et pour diversifier les méthodes d'inspection et filtrage dans le fret aérien, la DG Transport aérien a mis en place un régime transitoire d'autorisation des **chiens détecteurs d'explosifs**. Cette mesure a connu un succès immédiat puisqu'en une année, près de 100 combinaisons EDD (explosive detection dog) ont été autorisées en Belgique.

Certification et surveillance

Belgocontrol a été certifié en tant qu'organisme de formation conformément au règlement (CE) 805/2011 établissant les modalités relatives aux licences et à certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne, tandis que les organisations suivantes ont fait l'objet d'une supervision continue :

- **Belgocontrol** en tant que fournisseur de services de navigation aérienne,
- **Maastricht Upper Area Control centre** (MUAC) en tant que fournisseur de services de la circulation aérienne,
- MUAC en tant que fournisseur de formations UTP (Unit Training Plan) et UCS (Unit Competence Scheme),
- **Institute for Air Navigation Services** (IANS) d'Eurocontrol à Luxembourg en tant qu'organisme de formation,
- **European Satellite Service Provider** à Toulouse et Madrid en tant que fournisseur des services de navigation par satellite du European Geostationary Navigation Overlay System (EGNOS), une extension spatiale européenne au système GPS.

La plupart des ces travaux ont fait l'objet d'une coopération étroite entre la BSA-ANS de la DG Transport aérien et des experts ou observateurs d'autres autorités de surveillance, d'Eurocontrol et de l'EASA.

Formation

En 2012, la DG Transport aérien a accompagné le développement de deux modules de **sensibilisation** de type e-learning concernant la sûreté aérienne du fret et des aéroports et a transposé trois cours OACI (base, fret et gestion de crise) en **e-learning** en fonction des besoins et de la législation belges, tout cela en collaboration étroite avec le centre de formation européen EASTI.

Lien international

L'application de la directive européenne EU n° 1178/2011 établissant les prescriptions techniques et les procédures administratives pour les **équipages de l'aviation civile** a été mise au point en 2012 et sera mise en application par phases à partir de 2013.

La mise en œuvre de **nouvelles réglementations européennes** et concepts aéronautiques continuera à faire l'objet d'une attention particulière. A cet effet, on notera, de façon non exhaustive, la mise en œuvre des développements suivants :

- mise en œuvre du nouveau règlement « EASA –OPS (règlement EU 965/2012) » et de toutes les « Part » complémentaires qui seront promulguées dès 2013 ;
- mise en œuvre du règlement consolidé « Part 21 (règlement EC 748/2012) » ;
- mise en œuvre du nouveau règlement de la Commission « EASA – audits de standardisation » qui remplacera l'actuel règlement (CE) 736/2006 ;
- préparation des nouvelles procédures OPS pour la mise en œuvre du nouveau règlement européen « EASA-OPS (règlement EU 965/2012) » ;
- mise en œuvre de l'AOC travail aérien lorsque l'UE aura promulgué le règlement ad-hoc ;

- mise en œuvre des audits FAA (FAR 145) dans le cadre de l'accord bilatéral USA-UE (1er novembre 2011, mise en application en 2012) ;
- mise en œuvre des audits TCAA (Part 145) dans le cadre de l'accord bilatéral UE-Canada (2012) ;
- mise en œuvre informatique IAM pour les nouveaux projets à y introduire ;
- suivi des plans d'actions correctrices des audits EASA de mai et juin 2012 (AIRW, OPS).

La DG a aussi activement participé aux travaux des conseils, comités et groupes de travail liés à l'établissement provisoire du **FABEC** (Functional Airspace Block Europe Central), et a collaboré à la procédure de ratification du traité en collaboration avec le SPF Affaires étrangères. Le service Espace aérien suivait et continuera à suivre la mise en œuvre du traité en participant aux groupes de travail spécialisés concernant principalement les domaines de l'espace aérien, de l'harmonisation des règles et des procédures, de la fourniture de services de navigation aérienne, de la coopération civile-militaire, des redevances, de la surveillance, de la performance et de la gouvernance.

Collaboration avec la République démocratique du Congo

La DG Transport aérien a été particulièrement active dans l'aide apportée à l'**Aviation Civile Congolaise (l'ACC)**. La DG a organisé et soutenu une mission ministérielle du Ministre des Transports congolais à Montréal et à Bruxelles, lui permettant de rencontrer les plus hautes instances internationales de l'Aviation Civile tant au niveau OACI qu'Union européenne. Par ailleurs, la DG a investi un temps important dans la relecture et l'analyse de la nouvelle réglementation congolaise. Un rapport très complet a été fourni aux dites autorités. De plus, la DG a fourni un certain nombre de commentaires sur la feuille de route préliminaire du plan d'actions correctrices définie par l'ACC.

La direction générale apportera son concours dans la mise en place du plan d'actions correctrices et de la feuille de route définitive. L'ensemble de ces contacts ont également permis de négocier un **nouvel accord bilatéral aérien** en décembre 2012 qui doit être signé en janvier 2013.

La DG a également largement soutenu notre opérateur belge Brussels Airlines dans la mise en place d'une filiale congolaise à Lubumbashi, dénommée Korongo. Après de très nombreux contacts et interventions du SPF, **Korongo** a pu finalement commencé ses opérations début avril 2012. Les opérations de Korongo ont été effectuées, dans un premier temps, entre Lubumbashi et Kinshasa, Lubumbashi et Johannesburg et dans

un second temps via Mbuji Mai. Compte tenu que les avions sont immatriculés « OO » sous contrat de Wet lease Brussels Airlines, la DG a inspecté la base secondaire SN à Lubumbashi et assure le suivi de la navigabilité des aéronefs sur place.





Service aux clients

Secrétariat médical

2012 a vu la création du secrétariat médical de la DG Transport aérien. La gestion de tous les dossiers médicaux des pilotes d'avions, d'hélicoptères, d'ULM, de ballons et des mécaniciens navigants est désormais centralisée par la DG Transport aérien en lieu et place du MEDEX. Des médecins et des centres médicaux agréés font passer les tests. La gestion des dossiers médicaux fait appel à l'application en ligne EMPIC.

Droits des passagers

Des mesures ont été prises visant à améliorer l'efficacité, l'efficience ainsi que la capacité à traiter les plaintes passagers de manière structurée et approfondie, dans des délais raisonnables.

Aperçu des dossiers :

- nombre de nouveaux dossiers : 1022
- nombre de ces dossiers clôturés : 956
- % dossiers traités : 93 %

En 2013 et 2014, les efforts seront poursuivis et même renforcés afin d'accroître encore la confiance des citoyens dans le traitement de leurs plaintes et d'améliorer la protection des passagers aériens.

Gestion des documents

Dans le courant de 2012, une étude a démarré dans le domaine de la gestion des documents, avec pour objectifs d'offrir une vue globale des flux documentaires, d'en faciliter l'accès, et, si possible, d'unifier et simplifier les procédures de stockage, le résultat attendu étant de renforcer la structure du travail de la DG.

Mobilité durable

La direction générale Transport aérien a continué à fournir l'expertise technique et réglementaire dans le dossier du cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la gestion des **nuisances sonores** autour de cet aéroport. Le service Espace aérien a mis à la disposition de la cellule stratégique du Secrétaire d'Etat son expert en matière de nuisances sonores, en vue d'aboutir à une exécution la plus complète possible des décisions du Conseil des ministres de 2008 et 2010, conformément à l'accord du gouvernement.

Déoulant d'une analyse environnementale préalable, les missions suivantes ont été retenues comme domaines d'action :

- Suivi du dossier Emission Trading Scheme (ETS)-Aviation, avec pour objectif de mettre en oeuvre les nouvelles compétences en matière d'ETS.
- Suivi des procédures opérationnelles et les restrictions d'exploitation liées au bruit à l'aéroport de Bruxelles-National, visant l'application des mesures prises par le Conseil des Ministres en ce qui concerne mise en oeuvre des nouvelles routes et du système d'utilisation préférentielle des pistes de Bruxelles-National.

A ces deux missions essentielles vu leurs retombées environnementales, une troisième

mission a été rajoutée, suite à l'appel lancé par le Ministre en charge du Développement Durable de réduire l'impact environnemental des organisations fédérales et entreprises publiques. En tant qu'organisme de tutelle de Belgocontrol, il sera question pour la DG Transport aérien de veiller à l'intégration d'un objectif de certification environnementale lors de la négociation du nouveau contrat de gestion.



Sécurité

En 2011, le SPF Mobilité et Transports avait transmis à la commission parlementaire spéciale chargée d'enquêter sur la sécurité du réseau ferroviaire belge à la suite du dramatique accident de train à Buizingen, un vaste « **plan d'actions Buizingen** » répondant aux recommandations de cette commission. La mise en œuvre de ce plan s'est poursuivie en 2012.

En matière de sécurisation des **passages à niveau**, la direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a assuré le monitoring du « plan passages à niveau 2008-2015 » d'Infrabel. Elle a également contrôlé la conformité de pas moins de 400 passages à niveau et publié près de 300 arrêtés ministériels fixant la signalisation des passages à niveau.

Pour les activités de [l'Organisme d'Enquête](#) sur les accidents et incidents ferroviaires et du [service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer](#), il est référé aux rapports annuels de ces autorités indépendantes.

Accès au marché

Pour avoir accès au réseau ferré belge, toute entreprise ferroviaire doit d'abord être en possession d'une licence.

En 2012, la direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a accordé une nouvelle licence d'entreprise ferroviaire à la Société de Voyages Belgique (SVB).

Pour les activités du [Régulateur ferroviaire](#), il est référé au rapport annuel de cette autorité indépendante.

Contrats de gestion avec le groupe SNCB

En 2012, la direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a procédé au monitoring de la bonne exécution des contrats de gestion entre l'Etat et les trois sociétés du groupe SNCB par les actions suivantes.

- L'analyse des différents plans, rapports et études que les sociétés devaient réaliser dans le cadre de leur contrat. En 2012, **dix-huit rapports d'analyse avec avis** ont été rédigés et transmis, relatifs à des sujets variés comme : la communication de crise, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, le rapport annuel qualité de la SNCB, l'environnement, etc.
- La préparation et l'exécution du **programme budgétaire 33.51.1** relatif au transport ferroviaire. Pour l'année 2012, en application des contrats de gestion, le SPF a financé le groupe SNCB pour un montant global de 2.867 millions d'euros, notamment :
 - l'exploitation ferroviaire à concurrence de 1.430 millions d'euros,
 - les investissements ferroviaires à concurrence de 1.203 millions d'euros,
 - l'alimentation du Fonds RER à concurrence de 234 millions d'euros.
- **L'évaluation annuelle** de l'état de réalisation des contrats de gestion.

- **La gestion-portefeuille des projets d'investissements** du groupe SNCB. Dans le cadre du suivi de l'exécution de ces projets, la direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a, en 2012, réalisé 25 contrôles de dépenses et 30 visites de chantier.

En 2012 le SPF a contribué également activement aux négociations et à la conclusion des **troisièmes avenants** aux contrats de gestion du groupe SNCB (relatifs notamment à la sécurité d'exploitation).

L'année 2012 était par ailleurs caractérisée par les **travaux préparatoires de la réforme du groupe SNCB**, des futurs contrats de gestion et d'une « convention de transport », du futur plan pluriannuel des investissements 2013-2025, etc. La direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a dans ce cadre remis des analyses avec avis au Ministre des Entreprises publiques.

Collaboration internationale

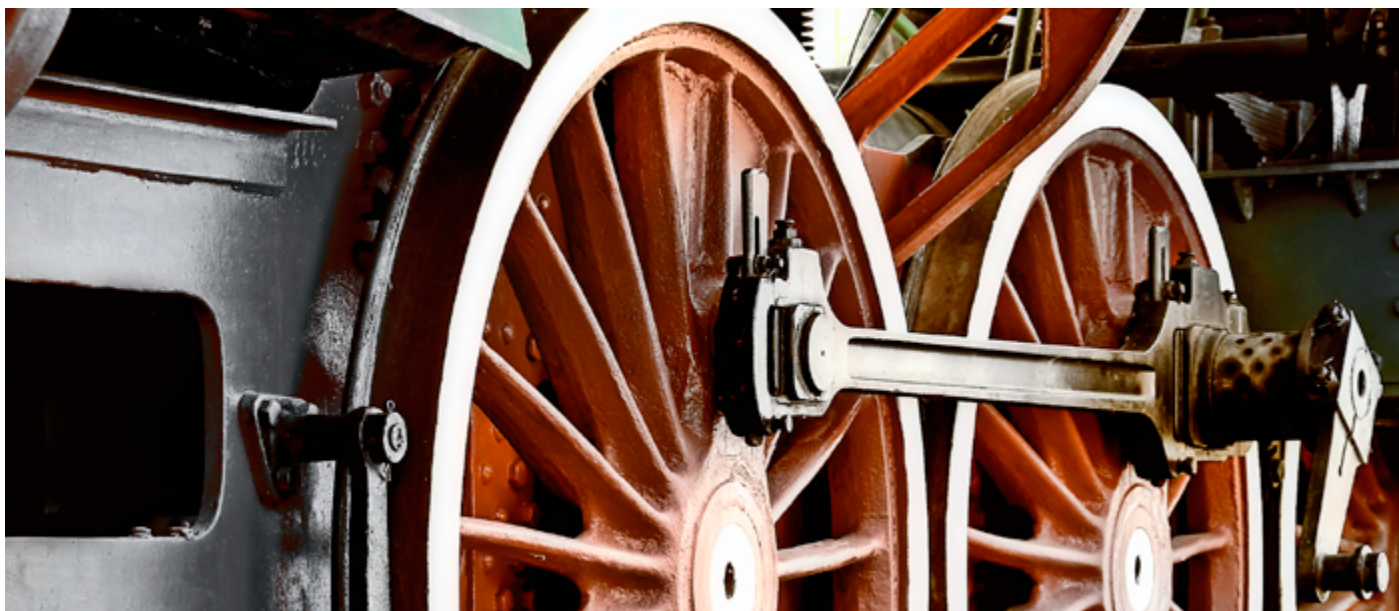
Le SPF a participé au développement des trois **corridors européens de fret ferroviaire** traversant la Belgique, avec comme points marquants :

- en mai 2012, en collaboration avec Infrabel, la direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a organisé un séminaire pour toutes les entreprises ferroviaires circulant en Belgique. Les entreprises ferroviaires, tout comme les terminaux de marchandises, peuvent en effet jouer un rôle important dans le développement des corridors en participant aux groupes consultatifs ;
- en décembre 2012, les Ministres des transports concernés par les corridors n° 1 et 2 et le Commissaire européen aux transports ont signé la décision établissant le cadre pour la répartition des capacités sur ces deux corridors et pour la création, pour chaque corridor, d'un guichet unique chargé du traitement des demandes de capacité. La direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a joué un rôle majeur dans la préparation et les négociations de cette importante décision ministérielle ;
- la demande du Royaume Uni de créer un nouveau corridor ou d'étendre le corridor n° 2 jusqu'à Londres. Plusieurs concertations entre le SPF et les ministères britannique et français ont eu lieu en 2012.



Droits des voyageurs

En 2012, l'équipe en charge de veiller au respect du règlement européen 1371/2007 relatif aux **droits et obligations** des voyageurs ferroviaires a traité 80 plaintes.



Réglementation


Fin 2012, la direction Intermodalité a rédigé une loi pour **prolonger l'aide existante au transport de marchandises combiné d'unités de chargement intermodales** jusqu'à fin février 2013. Par ailleurs, une nouvelle mesure d'aide au transport de marchandises par wagons isolés a été rédigée pour les deux premiers mois de 2013. La poursuite de ces deux mécanismes de soutien dépendra des possibilités budgétaires.

La direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire a, entre autres, mené à bien la codification des lois et arrêtés belges régissant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la sécurité

d'exploitation et l'interopérabilité et la rédaction d'un cadre législatif pour les lignes ferroviaires musées, visant à garantir la sécurité d'exploitation de ces lignes.

Elle a aussi contribué activement aux travaux réglementaires suivants de la Commission européenne : la refonte du premier paquet ferroviaire et la révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) et du financement de son développement.





Les mers et océans représentent 71% de la surface de la Terre. Ils offrent, en même temps que les grands fleuves, des possibilités illimitées pour le développement de la prospérité. Ces possibilités doivent être préservées et exploitées de façon durable. Des domaines politiques très différents, comme l'énergie, le climat, la protection de l'environnement, la recherche et l'innovation, ainsi que la compétitivité, l'emploi, le commerce international, le transport et la logistique sont intimement liés à la mer, et à toutes les connexions et opportunités qu'elle offre au niveau mondial.

Blue Economy

La prise de conscience de ces possibilités s'est exprimée de façon très claire en 2012 : le concept « Blue Economy » (économie bleue) a fait son entrée remarquée dans l'Union européenne. Les ministres des 27 États membres de l'Union européenne qui sont compétents pour la politique maritime intégrée se sont réunis à Nicosie, capitale chypriote, le 7 octobre 2012 pour y signer la [Déclaration de Limassol](#), qui comporte tout un ensemble d'actions politiques concrètes, destinées à la **croissance économique**.

Cette croissance se base sur ce que les mers et océans peuvent offrir. Ces actions politiques instaurent le cadre de ce qui doit être entrepris dans les années à venir pour mettre sur pied de nouvelles mesures et renforcer les initiatives politiques qui existent déjà. Elles sont regroupées autour d'un agenda marin et maritime dynamique pour la

croissance et l'emploi, et autour de l'économie bleue pour une croissance intelligente, durable et forte.


Pour la direction générale Transport maritime, la collaboration au développement de l'économie bleue constitue le fil rouge de la mission qu'elle a à accomplir. La DG Transport maritime propose aussi la politique d'appui nécessaire à la stimulation de l'économie bleue pour ce qui concerne les aspects liés à la navigation.

Cette politique d'appui comportait un certain nombre de réalisations concrètes :

Parcs éoliens

Au cours des années écoulées, la production offshore d'énergie électrique bleue, fournie par des parcs éoliens, n'a cessé d'augmenter. Le grand nombre d'éoliennes présentes en mer forment une nouvelle donne pour la navigation maritime dans le sens de la préservation du niveau de sécurité maritime et de la gestion du risque de pollution par les hydrocarbures des suites d'une collision. La première mesure de sécurité a consisté en l'établissement d'une **zone de sécurité** de 500 mètres autour du parc éolien. Cela a été défini dans l'A.R. du 11 avril 2012 établissant une zone de sécurité autour des îles artificielles, installations et ouvrages pour une production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

La DG Transport maritime a poursuivi sa participation active à l'élaboration d'un plan



d'aménagement des espaces marins pour la partie belge de la Mer du Nord. Ce plan prévoit un maximum d'espace pour la construction de parcs éoliens, sans trop devoir dérouter la navigation maritime. En effet, une déviation à grande échelle du trafic maritime augmenterait les émissions de gaz à effet de serre, ce qui serait contraire au principe durable de la production d'énergie électrique bleue.

Piraterie

Le programme dynamique pour les mers et les océans de la déclaration de Limassol, soutenant le potentiel de croissance, de compétitivité et de création d'emplois, met en avant son objectif de renforcer la position concurrentielle de l'Europe dans la marine marchande. Cette position concurrentielle a été mise en péril, pour les navires battant pavillon belge, par la zone à risque devant les côtes somaliennes.

La lutte contre les attaques des pirates semble être efficace si les navires de marine marchande sont escortés par des bâtiments militaires et si des mesures de sûreté passives sont prises de façon très minutieuse sur le navire même, avec à bord des **agents privés de sûreté**, disposant d'armes.

Jusqu'il y a peu, il n'existait pas de dispositions légales autorisant la présence d'agents privés de sûreté, disposant d'armes, sur les navires battant pavillon belge, alors que c'était déjà le cas depuis longtemps pour bon nombre de pavillons étrangers. En raison de cela, les armateurs belges ont risqué

de perdre une partie de la clientèle car les autres nations exigeaient des agents de sûreté armés comme condition contractuelle à la location du navire pour garantir la sûreté de leur cargaison.

Pour résoudre ce problème de perte de compétitivité, une nouvelle réglementation a été élaborée pour permettre légalement à des navires de mer, habilités à battre pavillon belge, à embarquer des agents de sûreté armés lors de la navigation dans des zones à risque. En 2012, un travail préparatoire a déjà été effectué pour cette nouvelle loi afin qu'elle puisse entrer en vigueur dès janvier 2013.

Navigation de pêche

Outre le transport maritime, la pêche est l'un des principaux secteurs de la Blue Economy à utiliser les possibilités qu'offrent les mers et océans. Pour continuer à développer ce secteur, il est nécessaire de trouver des accords au niveau mondial en ce qui concerne les règles de **sécurité**. Ces règles garantissent la sécurité tant pour les pêcheurs que les autres acteurs de la navigation maritime.

Par souci de sécurité, la DG Transport maritime a collaboré activement à la mise en place d'une nouvelle convention, mondialement approuvée, modifiant la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche. Du 9 au 11 octobre

2012, la DG Transport maritime a aussi participé à la [Conférence diplomatique internationale](#) de l'OMI qui s'est tenue au Cap (Afrique du Sud).

Il s'agit déjà de la troisième tentative pour créer un régime harmonisé au niveau international pour les navires de pêche. En 1977, la Belgique a été l'un des rares pays à avoir ratifié la Convention originale. En 1993, un protocole y a été ajouté, mais cette adaptation a également connu peu de succès. L'adaptation apportée en 2012 devrait permettre d'arriver à un nombre suffisant de pays ratifiant la convention, de telle manière à ce qu'elle puisse entrer en vigueur au niveau mondial.



Navigation de plaisance

La navigation de plaisance est en pleine expansion. En 2012, un record absolu a été battu au SPF avec quelques 4 000 inscriptions à l'examen pour le brevet de conduite, et avec plus de 8 000 bateaux de plaisance enregistrés. Cette tendance a aussi une influence positive sur les activités économiques qui se développent dans ce domaine et qui, par définition, appartiennent à la Blue Economy.

L'**ICC** (International Certificate for operators of pleasure Craft) a été introduit à la fin de 2011 en vue de faciliter, pour les plaisanciers, la pratique de leur sport dans d'autres pays européens. En collaboration avec les fédérations sportives reconnues, tout a été mis en œuvre pour un système informatique puissant. Ce système a vite atteint sa vitesse de croisière et en 2012, il concernait déjà près de 16 000 plaisanciers qui disposent à présent d'un ICC.

Cette réalisation va tout à fait dans le sens de la Déclaration de Limassol, qui reprend explicitement le tourisme maritime en Europe en tant qu'objectif de croissance et d'emploi.



Navigation intérieure

Les grands fleuves, rivières et canaux sont un peu comme la mer qui pénètre loin à l'intérieur des terres. Le secteur de la navigation intérieure fait donc partie intégrante de la Blue Economy. À partir du 1er janvier 2012, les **prescriptions d'équipage** pour la navigation intérieure ont été simplifiées. Pour le transport de marchandises, il s'agissait d'une harmonisation par rapport aux règles en vigueur aux Pays-Bas, ce qui a eu des répercussions positives sur la position concurrentielle des entreprises belges.

La DG Transport maritime inspecte les bateaux de navigation intérieure, collecte leurs données techniques et les envoie depuis 2012 à la banque de données européenne pour la navigation intérieure. Cette banque de données consiste en l'inventaire des données techniques de plus de 12 000 bateaux de navigation intérieure en provenance de pays tels que l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Tchéquie, la France, les Pays-Bas, la Roumanie, le Luxembourg, la Pologne et la Slovaquie. Grâce à cet échange de données, l'identification des bateaux devrait devenir plus facile pour les gestionnaires des voies navigables. De même, les autorités compétentes pour la certification devraient pouvoir donner un numéro européen unique à tous les bateaux de navigation intérieure. Cette initiative est un pas de plus vers la simplification administrative de la navigation intérieure, dont profitera le développement de la navigation intérieure dans l'esprit de la Blue Economy

Changement climatique

Dans le cadre de la Blue Economy pour une croissance intelligente, durable et inclusive, la gestion de l'impact de la navigation sur le changement climatique est un véritable défi pour le législateur. Pour cette raison, la DG Transport maritime a aussi pris part à la 18e session de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques ([CCNUCC](#)), qui s'est tenue à Doha (Qatar). La DG y a participé aux négociations sur d'éventuelles mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en provenance de la navigation maritime. Ces négociations ont mené à la décision que l'Organisation maritime internationale (OMI) serait l'autorité désignée pour continuer à développer des mesures permettant de réduire les émissions de CO₂.

Organisation Maritime Internationale

L'Organisation maritime internationale ([OMI](#)) est l'agence spécialisée des Nations Unies qui a été créée en 1948 pour assurer, au niveau mondial, la sécurité et la sûreté de la navigation maritime, ainsi que la prévention contre la pollution liée à la navigation. En septembre 2012, un expert de la Direction générale Transport maritime a été élu à l'unanimité en tant que vice-président pour l'exercice 2013. Ceci démontre que l'approche et l'implication de la Belgique dans sa contribution à la Blue Economy ont été bien accueillies au niveau mondial.



Diagnostic domicile-travail

L'enquête 2011 des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail a été clôturée le 29 février 2012. Cette enquête a connu une meilleure participation (10.146 enquêtes) que lors de l'enquête 2008 (9.812 participants).

A la lumière des résultats de l'enquête, nous constatons que les entreprises et les organismes publics ont rapporté en moyenne davantage d'autosolisme qu'en 2008 et 2005. Heureusement que parallèlement, l'utilisation du vélo continue à progresser.

Belgique	2011	2008	2005
Voiture seule ou en famille	67,3 %	65,6 %	66,8 %
Train	9,6 %	10,5 %	9,5 %
Vélo	8,7 %	8,4 %	7,8 %
Bus, tram, métro	6,5 %	6,4 %	5,9 %
Covoiturage	3,5 %	4,1 %	4,7 %
A pied	2,3 %	2,2 %	2,4 %
Cyclomoteur, moto	1,4 %	1,6 %	1,7 %
Transport collectif par l'employeur	0,8 %	1,0 %	1,2 %

Flandre

En ce qui concerne l'utilisation du vélo, la tendance à la hausse se poursuit en Flandre depuis le premier diagnostic (en 2005). En effet, l'utilisation du vélo a enregistré une croissance de 6 % (soit 0,8 point de pourcentage) par rapport à 2008. Dès lors, l'utilisation du vélo en Flandre suit immédiatement celle de la voiture en solo comme moyen de transport principal le plus populaire. La Région flamande investit également de manière substantielle dans l'infrastructure destinée aux cyclistes et les autorités locales prennent un grand nombre de mesures pour **promouvoir l'utilisation du vélo**. Ces démarches portent visiblement leurs fruits. Cependant, le danger dans la circulation pour les cyclistes en Flandre est encore toujours considéré comme le problème majeur.

Flandre	2011	2008	2005
Voiture seule ou en famille	69,3 %	68,3 %	68,7 %
Vélo	13,9 %	13,1 %	12,3 %
Train	4,5 %	4,8 %	4,1 %
Bus, tram, métro	4,1 %	4,2 %	3,9 %
Covoiturage	3,6 %	4,5 %	5,2 %
A pied	1,7 %	1,7 %	2,1 %
Cyclomoteur, moto	1,6 %	1,9 %	2,2 %
Transport collectif par l'employeur	1,1 %	1,5 %	1,6 %

Wallonie

En Wallonie, le **covoiturage** demeure l'alternative principale à l'usage de la voiture en solo qui est sensiblement plus élevé que dans les autres régions. Il est talonné par le transport public urbain et régional (bus, tram et métro) et le train. Toutefois, nous constatons que le covoiturage diminue de quelque 18 % (soit 0,9 point de pourcentage) par rapport à 2008.

Wallonie	2011	2008	2005
Voiture seule ou en famille	82,4 %	79,3 %	80,3 %
Covoiturage	4,1 %	5,0 %	5,2 %
Bus, tram, métro	3,7 %	3,9 %	3,6 %
Train	3,7 %	4,8 %	4,4 %
A pied	3,2 %	3,3 %	3,2 %
Vélo	1,3 %	1,5 %	1,3 %
Cyclomoteur, moto	1,1 %	1,4 %	1,5 %
Transport collectif par l'employeur	0,4 %	0,5 %	0,5 %

Les indicateurs à court terme

Ces indicateurs conjoncturels mensuels décrivent les tendances sur la base de différentes sources mensuelles. Il y existe 4 catégories d'indicateurs: l'énergie et la circulation routière, le transport de personnes, la société et la durabilité et enfin le transport de marchandises. En 2012, les effets de la crise économique sur les activités de transport apparaissent clairement. Ainsi, nous constatons une baisse de l'activité générale de transport, une diminution des immatriculations de véhicules, ...

L'enquête BELDAM

L'objectif de l'enquête BELDAM (BELgian DAily Mobility), commanditée par le SPF Mobilité et Transports et le SPP Politique Scientifique (BELSPO), est de mieux comprendre la mobilité des Belges et d'identifier les réelles possibilités d'actions en faveur d'une mobilité plus durable. Au total, ce sont plus de 7800 ménages qui ont été contactés entre le 1er décembre 2009 et le 31 janvier 2011.

Les résultats de l'analyse des données recueillies ont été publiés en septembre 2012 et ont été comparés avec les données de MOBEL de 1999. Il en ressort que **l'utilisation de la voiture connaît un léger recul** ; celle-ci perd ainsi un peu de sa suprématie au profit des transports en commun et des moyens de transport actif (par ex. le vélo). D'autres éléments apparaissent (comme une légère diminution de la mobilité en ce qui concerne le nombre de déplacements) mais pour savoir s'ils sont dus à un véritable changement de comportement ou à des modifications sociologiques de la population il faudrait une analyse plus approfondie.

Tant l'enquête sur les déplacements domicile-travail que l'étude Beldam ont fourni un vaste ensemble de données stratégiques permettant de rendre la mobilité des personnes plus durable.

Kilomètres parcourus

Le SPF Mobilité et Transports a bouclé son étude du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2011. Cette étude fait apparaître trois conclusions essentielles :

- La circulation routière des **automobiles** a continué à augmenter en 2011, soit +1,4% par rapport à 2010, augmentation qui n'était que de 0,2% de 2009 à 2010. Les constatations varient d'une région à l'autre, avec une croissance de 2,2% en Flandre, de 2,4% en Wallonie mais une diminution relativement significative en Région de Bruxelles-Capitale (-5,4%)
- Le phénomène de **diésélisation** s'est poursuivi : 78,2% des kilomètres parcourus l'ont été par des voitures fonctionnant au diesel. Ce chiffre est en augmentation constante depuis la première enquête de ce type en 1985, où moins d'un quart du nombre de kilomètres parcourus concernaient ce type de véhicules. En 2010, le taux s'élevait à 77%. Néanmoins, l'augmentation de la proportion d'immatriculations de véhicules à essence est passée de 25% en 2010 à 31% en 2011), ce qui nous laisse augurer d'un renversement de tendance en 2012.
- **Le Belge roule plus que ses voisins.** Il parcourt en moyenne 15% de kilomètres en plus que la moyenne européenne et, en particulier, 18% de plus que le Français et 24% de plus que le Néerlandais.



Événements

Le 18 septembre 2012, le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan ont organisé un colloque sur les **nouvelles perspectives** de l'évolution des transports en Belgique à l'horizon 2030 au cours duquel le Bureau fédéral du Plan a présenté les résultats des études menées dans le cadre de la convention avec notre SPF.

La direction Mobilité a aussi participé activement au forum annuel du Conseil fédéral de Développement durable du 20 novembre 2012 dont le thème fut «La transition vers une société bas carbone à l'horizon 2050 ». A cette occasion, des propositions de mesures de mobilité résultant des enquêtes

domicile-travail et BELDAM ont été présentées et discutées avec les parties prenantes de la société civile.

Réglementation

Le SPF a contribué, entre autres, à l'analyse de l'implémentation de l'harmonisation des systèmes de péage et de son cadre réglementaire et à la détermination des priorités de la politique des réseaux transeuropéens de transport et du cadre financier 2014-2020 pour les fonds. Nous suivons naturellement aussi les dossiers concernant les normes d'émission de CO₂, le développement des infrastructures de carburants alternatifs, etc.



Développement durable

Le pilier économique

Le SPF a poursuivi ses travaux en synergie avec d'autres départements et autres niveaux de pouvoir, par exemple avec le SPF Economie concernant les véhicules hybrides et électriques. Mais il a surtout collaboré dans le cadre des activités des groupes de travail de la Commission Interdépartementale de Développement durable et du Conseil fédéral de Développement durable. En 2012, une attention particulière a été accordée aux critères de durabilité dans les spécifications des achats publics contribuant ainsi à la création d'un marché pour les produits durables.

Le pilier social

Ce pilier est fortement développé avec la désignation des responsables chargés respectivement de la diversité du personnel, du gender mainstreaming, de la pauvreté et d'un contact handicap. A ce propos, un point de contact veille à la politique et à l'exercice des droits à la mobilité des personnes vivant avec un handicap et travaille en synergie avec d'autres départements et organisations.

Le pilier environnemental

Depuis 2004, notre SPF mène à bien un certain nombre d'actions environnementales dans le cadre du Plan Fédéral pour le Développement Durable (PFDD I et II). Depuis que nous avons obtenu en juillet 2007, conformément à la demande formulée par le Conseil des ministres, notre première

certification EMAS, la politique environnementale du département est surtout guidée par la norme européenne EMAS.

Le système de management environnemental et d'audit ou [EMAS](#) (Eco-Management and Audit Scheme) permet à notre organisation de s'engager à évoluer et à améliorer ses résultats en matière d'environnement. Après une "recertification" réussie vers le milieu de 2010, le SPF a, en tant qu'un des premiers services publics fédéraux à avoir été certifié, entamé un deuxième cycle EMAS de trois ans. Nous avons profité de ce nouveau cycle pour faire une analyse environnementale approfondie de nos services et de nos processus. Dans ce cadre, les **plans d'action** EMAS ont été revus afin de vérifier si chaque forme de risque pour l'environnement est bel et bien couverte de façon adéquate.



En 2012, nous avons poursuivi la mise en œuvre de nos ambitieux plans d'action pour l'immeuble City Atrium et avons également commencé à **étendre notre terrain d'action** aux autres sites.

- La direction générale Transport aérien a élaboré pour la première fois un plan d'action systématique pour son "core business" et ses collaborateurs qui intégreront, à partir de 2014, notre Site EMAS 1(City Atrium), ce qui aura d'importantes répercussions sur l'ECO-gestion de ce site.
- La direction Infrastructure de Transport. Cette direction est en charge des chantiers BELIRIS et est établie rue du Gouvernement provisoire. Un Site EMAS 2 est développé pour celle-ci.

Réalisations en matière de "core business"

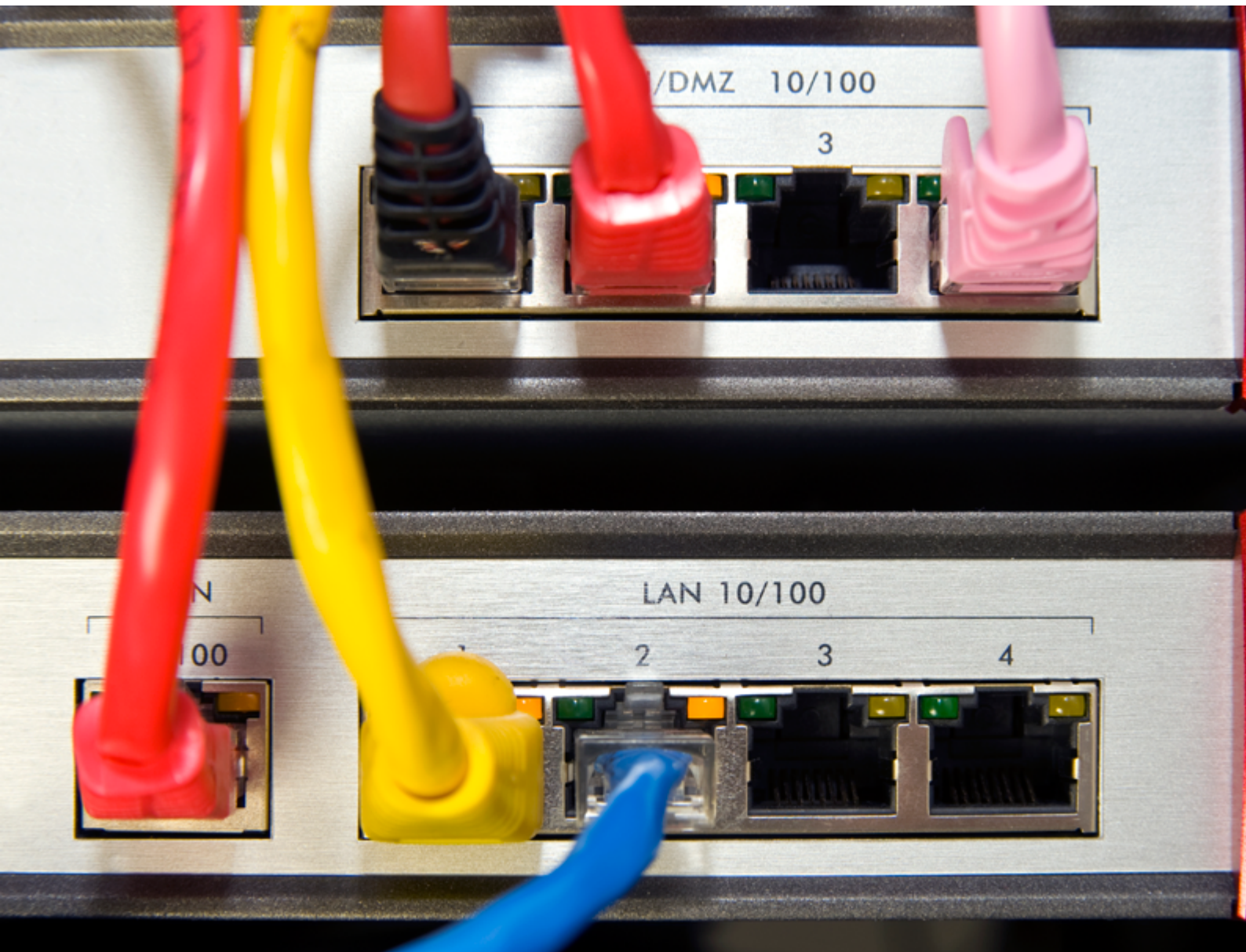
L'ensemble des directions générales ont réalisé un **plan environnemental ambitieux** grâce auquel un grand nombre de risques environnementaux sont couverts pour tous les modes de transport, c.-à -d. le transport par route, le transport maritime et fluvial, le transport aérien et enfin, le dernier mais pas le moindre, le transport ferroviaire en concertation avec le groupe SNCB.

Le respect de l'environnement et des critères de durabilité ont également été pris en compte dans l'analyse de la mobilité et de l'intermodalité ainsi que dans les recommandations stratégiques.

Voici quelques réalisations concrètes de numérisation et d'**ECO- gestion**:

- les nouvelles applications en ligne et l'amélioration des applications existantes (ex. Div New, WebTEUV, ...) qui permettent d'avoir davantage d'e-government et partant, moins de gaspillage de papier et de déplacements inutiles pour les citoyens et les intervenants;
- contrôle permanent en vue de réduire notre consommation d'énergie ou du moins, la garder sous contrôle;
- davantage de plats durables à la cafétéria;
- le lancement d'un plan de mobilité ambitieux pour le personnel ainsi qu'un plan d'alerte smog dans le cadre du contrôle de la qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-capitale.

Le 22 décembre 2012, la société AIB Vinçotte a effectué un audit externe intermédiaire. Il ressort de cet audit que notre SPF obtient de bons résultats en matière de politique environnementale. Nous espérons donc terminer notre deuxième cycle EMAS à la mi 2013 avec de bons résultats et démarrer un nouveau troisième cycle EMAS.



TIC

Le service d'encadrement TIC s'efforce chaque année d'innover en vue d'élever le plus possible le niveau qualitatif du service rendu tant au client qu'au citoyen et envers les membres du personnel.

Par le développement de nouvelles applications et l'amélioration constante de celles qui existent, le service d'encadrement TIC contribue à l'idéologie de l'e-government, non seulement en améliorant le service mais en faisant en sorte que le SPF se positionne comme une organisation toujours plus durable.

Réalisations

- En mai 2012, le projet **DIVNew** est devenu opérationnel. DIVNew n'a pas seulement remplacé les anciennes applications DIV et WebDIV mais a également intégré la directive homologations. Cette opération marque la fin de l'ère des « mainframes » dans notre SPF au profit de l'introduction de technologies modernes, comme les webservices. Vu l'ampleur du projet, il était impossible d'implémenter DIVNew en phases successives : nous avons donc assisté à une sorte de « big bang »
- **Rail-Lic** est une application permettant de demander et de confectionner en ligne les badges pour les machinistes.
- **ADR** est une application de demande d'autorisations pour le transport de

marchandises dangereuses, destinée à l'Institut Transport routier et logistique Belgique (ITLB), au SPF Economie, à l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN), ...

- Le **formulaire COS** pour le transport maritime.
- **TEUV II** est une mise à jour de l'application pour les autorisations de transport exceptionnel. Elle contient de sérieuses modifications fonctionnelles et est devenue plus facile à utiliser.
- Des modifications dans les applications **groupware** avec, entre autres, de nouvelles caractéristiques dans FIDO, ARCA, ASRA et dans les bases de document. Les request collectors ont été portés à leur version 10.0.
- De nouvelles fonctions fondamentales ont été finalisées dans **IAM**, le système informatique de la DG Transport aérien, telles que la prise en compte par IAM-Aircraft des données des hélicoptères et IAM-Part66.

2012 a vu aussi de nombreuses préparations et analyses pour des applications devant voir le jour en 2013: ERRU, i-FAST, l'extension du système d'examen à la navigation de plaisance, ...

En outre, le service d'encadrement TIC a travaillé en étroite collaboration avec la cellule Communication à l'élaboration du nouveau **site web**, hébergé par FedICT. Le site sera lancé en 2013.

P&O

Au cours de l'année 2012, le service d'encadrement P&O a centré ses priorités sur 4 grands axes.

Le leadership

Le plan leadership 2012-2013 se donne pour objectifs de :

- développer un accompagnement spécifique pour les chefs d'équipe qui entrent en fonction. Cela concerne tous les collaborateurs indépendamment de leur statut ou de leur niveau qui sont responsable d'une équipe, quelle qu'en soit la taille. A cette fin, un trajet spécifique pour les chefs entrant en fonction a été développé et a été testé avec un groupe reprenant tous les chefs ayant pris fonction en 2012. Par ailleurs, une offre de **coaching** externe a été lancée fin 2012 et profite actuellement à 6 chefs de service de notre SPF. Enfin, les prémices d'un coaching interne ont été lancés et devraient être concrétisés en 2013.
- développer les échanges (partage de connaissances et d'expériences) entre chefs d'équipe du SPF et avec des personnes extérieures. Depuis avril 2012, un midi mensuel a été organisé à destination des chefs de service/d'équipe. Chaque mois traite d'une thématique différente et répond au mieux à des attentes formulées par les participants. Ces midis sont appelés "**Mobilead Lunch**" si la formule comporte un apport extérieur au

groupe ou "Mobilead Net" si la formule repose principalement sur un échange thématique entre chefs.

- développer des **outils de communication interne** à destination du management et aussi à usage du chef d'équipe vers son équipe. Depuis mars 2012, une newsletter mensuelle paraît dans la mailbox de chaque chef de service/d'équipe. Cette newsletter reprend les informations spécifiques à leur fonction, l'annonce des événements à venir, un témoignage de "bonne pratique" d'un chef du SPF, et propose une fiche outil.

La participation et l'enthousiasme de ceux qui s'investissent dans les différentes actions et groupes de travail est à mettre en exergue.

Les fonctions critiques et le transfert de connaissances

Le contexte économique actuel et les importantes contraintes budgétaires imposées aux services publics conduisent inévitablement à utiliser les ressources disponibles de la manière la plus optimale qui soit. Phénomène lié à l'évolution de la pyramide d'âge affectant notre département, il s'impose alors de cibler au mieux l'affectation des moyens humains en vue de maintenir un service de qualité aux citoyens.

Pour assurer la meilleure adéquation entre besoins et ressources, deux outils RH ont été développés. L'un permet de manière simple, rationnelle et objective de définir de précisément si une fonction

est jugée critique pour le bon accomplissement des missions qui lui incombent. L'autre est un instrument qui existe déjà, mais il a été revisité en 2012. Il s'agit d'un audit relatif aux transferts de connaissances entre les collaborateurs les plus expérimentés sur le départ et les juniors qui font leurs premiers pas dans nos services.

L'intégrité

2012 a vu le lancement du plan intégrité 2012-2014 dans l'ensemble du SPF. Si, depuis un certain temps déjà, Beliris a développé un plan intégrité pour l'essentiel axé sur les marchés publics, le plan intégrité développé par P&O s'adresse à l'ensemble des collaborateurs et concerne tous les domaines d'activités du SPF.



L'intégrité est devenue un élément incontournable des administrations publiques lié à la modernisation des administrations mais aussi à l'évolution de la société en général : les clients des services publics revendiquent une **transparence de l'administration** et le fonctionnaire est passé du rôle du simple exécutant à celui d'acteur, chacun à son échelle, du processus décisionnel, engendrant une **responsabilisation** accrue des membres du personnel.

Le plan intégrité initié en 2012 s'articule autour de 3 piliers fondateurs d'une politique d'intégrité efficace :

- Développer et mettre en œuvre des instruments qui visent :
 - à déterminer et à définir l'intégrité au quotidien dans notre SPF autour de la circulaire n° 573 fixant un cadre déontologique pour la fonction publique fédérale,
 - à guider les collaborateurs vers l'intégrité par l'action des responsables et par des sessions d'informations, de formations et de sensibilisation,
 - à surveiller et à faire respecter l'intégrité, notamment dans le cadre des descriptions de processus.
- Suivre et évaluer le plan d'actions. Comme tout nouveau projet, une évaluation régulière sera menée et les mesures correctrices éventuellement nécessaires seront prises sur base du cycle Plan-Do-Check-Adjust.

- Créer et mettre en œuvre une structure. Il s'agit là de garantir l'ancrage structurel de l'intégrité au sein de notre SPF en impliquant tous les collaborateurs. Du niveau des dirigeants à celui de différents responsables d'actions intégrité définies dans le plan, en passant par le coordinateur intégrité, c'est l'ensemble des collaborateurs du SPF qui doit être impliqué dans ce projet car l'intégrité est la responsabilité de chacun dans son travail quotidien.

L'e-Hr

Dans le cadre de la poursuite de l'implémentation de l'e-Hr au sein du SPF, un très important travail de contrôle de la qualité des données du personnel a été opéré en vue de pouvoir automatiser la production de « rapports », comme l'annuaire du personnel statutaire (mis en ligne) ou destinés à optimiser et à accélérer le processus de communications générales ou plus ciblées pour certaines catégories de personnel.

Info et plaintes

Le service d'encadrement P&O comprend, outre le service de traduction, également la cellule de Communication. Celle-ci est en charge du traitement et du suivi des plaintes et des demandes d'information.

En 2012, **2140 plaintes** ont été reçues. La mise en route de la nouvelle application informatique de la DIV ne s'est pas déroulée comme prévu. Les temps d'attente se sont allongés et il en a résulté un

retard considérable dans le traitement des dossiers d'immatriculation et des demandes de radiation. La grande majorité des plaintes (1127) concernaient dès lors la DIV. Le service Certification et Inspections en a reçu 429, portant essentiellement sur les stations de contrôle technique. 131 plaintes s'adressaient au service Homologations et concernaient l'allongement des délais de traitement des demandes. Nous avons également enregistré 136 plaintes, destinées aux autres entités.

En ce qui concerne les **demandes d'information**, nous avons reçu en 2012 pas moins de **8934 mails**. La tendance confirme celle des plaintes avec 4546 demandes destinées à la DIV.

Lorsque quelqu'un envoie un mail à info@mobilit.fgov.be ou plaintes@mobilit.fgov.be, celui-ci arrive dans un request collector, en d'autres termes, une **mailbox multifonctionnelle** permettant de le transmettre rapidement au service compétent et d'en assurer le suivi. Courant 2012, cette application a été dotée de nouvelles fonctionnalités et adaptée en vue d'un traitement encore plus efficace et plus en prise avec le client.



Budget, contrôle de la gestion et logistique

Le service d'encadrement Budget, contrôle de la gestion et logistique gère les moyens financiers du SPF en collaboration avec le management et ses collaborateurs. Cette gestion comprend l'élaboration et la mise en œuvre du budget et de la comptabilité, tant des recettes que des dépenses. Ce service est également responsable de la gestion logistique du SPF et assiste les autres services dans les dossiers d'achat.

En raison de la situation budgétaire difficile en 2012, le gouvernement a pris toute une série de **mesures relatives à la prudence** budgétaires (gel, approbation des dossiers par le Conseil des ministres, évaluation des dépenses incompressibles) rendant la planification budgétaire et le processus de préparation et d'approbation des dossiers nettement plus compliqués.

Après l'implémentation de **Fedcom** (le projet fédéral destiné à moderniser la comptabilité publique) en 2011, l'optimisation de nos processus financiers a été poursuivie en 2012. Au programme figurent notamment la poursuite du développement de la comptabilité analytique et la gestion centrale des recettes.

Dans le domaine des marchés publics, l'assistance aux services a été poursuivie.

Aperçu succinct des dépenses (liquidations) en 2012

	(en 1000 €)
Dotation à la SNCB, à la SNCB-Holding et à Infrabel	2.851.661
Dotation à la poste	335.536
Autres dépenses entreprises publiques	239
Beliris (accord de Coopération conclu entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, prévoyant des initiatives en vue de promouvoir le rôle international et de capitale de Bruxelles)	117.352
Subventions au transport intermodal	12.373
Autres dépenses mobilité durable	169
Études et actions	107
Transport terrestre	10.754
Transport aérien	13.285
Transport maritime	12.066
Mobilité et Sécurité routière	17.576
Gestion générale (TIC exclue)	22.567
Gestion générale (TIC)	7.053
Cellule stratégique	2232
Sécurité et Interopérabilité des chemins de fer	3339
Enquête accidents ferroviaires	403
Régulation aéroport Bruxelles-National et chemin de fer	774
Service de médiation ferroviaire	838
Ex-RTM	900
Indemnisation pour dommages	136
Charges du passé (paiements issus d'engagements qui datent d'avant la réforme de l'État de 1989 et qui ont trait aux compétences qui ont été transférées aux Régions à ce moment-là)	62
Total des dépenses	3.409.422



Aperçu succinct des recettes (recouvrements) en 2012

	(en 1000 €)
Part des bénéfices Belgacom	443.575
Part des bénéfices BPost	47.780
Remboursement BPost	300.792
Beliris	125.402
Navigation intérieure	144
Licences des entreprises ferroviaires	4
Licences aux auxiliaires du transport de marchandises	86
Sécurité et Interopérabilité des chemins de fer	6.314
Enquête accidents ferroviaires	1.224
Sûreté aérienne	2.478

Enquêtes sur accidents et incidents aéronautiques	120
Frais de fonctionnement BSA	4.648
Autres prestations aéronautiques	2.882
Transport maritime et fluvial	1.193
Corporate Flag State Governance	816
Enquêtes sur les accidents de navigation	42
Homologation des véhicules	1.986
Certification et inspection (mobilité et sécurité routière)	967
Transport exceptionnel	2.695
Immatriculations commerciales et personnalisées de véhicules	2.579
Redevance de concession des plaques d'immatriculation	13.338
Permis de conduire	9.556
Fonds de la sécurité routière	300
Régulation du transport ferroviaire	921
Régulation de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National	200
Remboursement de dépenses pour compte de tiers	511
Recettes diverses	938
Vente terrains	2.408
Total des recettes	973.900



Cellule d'appui du président

Cette cellule est amenée à coordonner, entre autres, les domaines d'activité prioritaires suivants:

Les questions parlementaires

En 2012, 74 questions du Sénat et 163 questions de la Chambre ont été traitées.

L'eurocoordination et les relations internationales

Elle veille à la transposition de la réglementation européenne et elle assure le suivi des questions, plaintes ou mises en demeure de la Commission.

En 2012, le SPF Mobilité et Transports a accueilli une délégation ministérielle congolaise en vue d'établir un partenariat dans tous les modes de transport.

La concertation avec les régions

En 2012, différents groupes de travail ont participé à l'élaboration d'un avis destiné au gouvernement, relatif aux domaines stratégiques qui seraient régionalisés dans le cadre de l'accord de gouvernement.

Le Project Management Officer (PMO)

Le PMO central surveille l'évolution des projets en cours au sein du SPF et en fait rapport au comité de direction. En 2012, la cellule d'appui a contribué activement à une meilleure gestion des projets grâce au développement d'une banque de données centrale qui permet de suivre l'ensemble des projets.

Le secrétariat du comité de direction

Le secrétaire du comité de direction est responsable pour l'organisation et le suivi des réunions du comité.

La simplification administrative

La cellule assure le suivi des projets en cours dans le cadre de la simplification administrative et elle en fait un rapport pour l'Agence pour la Simplification Administrative (ASA).

Le point de contact Handicap

Suite à la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, notre SPF dispose également d'un point de contact Handicap.





Porte-parole

Le service de presse s'est concentré en 2012 sur les nombreuses enquêtes de haute importance, publiées par le SPF Mobilité et Transports. Il s'agit entre autres de l'étude sur la mobilité des Belges (BELDAM), qui remettait au goût du jour une enquête effectuée il y a dix ans. La mobilité du futur fut également examinée de plus près lors d'un colloque ayant donné lieu à un rapport sur les perspectives de mobilité à l'horizon 2013.

D'autres **communiqués** et actions presse ont abordé par exemple le lancement du nouveau système informatique de la DIV, les nouvelles licences pour conducteurs de train ou les exigences

techniques de reproduction des plaques (avant d'immatriculation)

Audit interne

Le service Audit interne contribue à la réalisation des objectifs du SPF en évaluant et en améliorant l'efficacité de la gestion des risques et du contrôle ainsi que le processus politique (governance), grâce à une approche systématique et rigoureuse. Ses avis permettent au management de mieux maîtriser ses activités et les risques auxquels elles sont soumises ainsi que de développer l'organisation.

En 2012, trois missions d'assurance et trois missions d'avis ont été exécutées. Dans le cadre

des **certifications ISO** existantes ou nouvelles, trois audits combinés ISO/COSO ont eu lieu dans trois services de la Direction générale Transport maritime. Ces audits de qualité ISO sont combinés à un audit opérationnel de haut niveau et sont exécutés conformément aux cycles obligatoires de trois ans en matière de certification.

L'Audit interne est également chargé, spécifiquement, de la coordination et du suivi des **plans d'action pour la sécurité ferroviaire**, à la suite des divers comptes-rendus et rapports d'audit, réalisés après la catastrophe de Buizingen. Ces plans d'action sont en voie d'achèvement.

Le service s'appuie également sur ses réseaux et ses contacts, entre autres dans les autres SPF, et collabore de plus en plus étroitement avec d'autres services internes et externes effectuant des audits d'assurance et d'avis, pour assurer une couverture audit optimale en évitant tout double travail.

Service social

L'asbl Service Social Mobilité et Transports a pour but d'accorder une aide matérielle (p.ex. sous forme de prêt) ou non matérielle (aide morale), collective ou individuelle, à tous les membres du personnel actifs ou pensionnés ainsi qu'à leurs conjoints, partenaires et personnes à charge.

En 2012, l'intervention pour **frais médicaux** a été portée de 20 à 30%. Ceci concerne aussi bien les frais pharmaceutiques que l'intervention dans les

prothèses et orthèses, les verres de lunettes, les lentilles de contact, les opérations correctrices de la vue et les traitements logopédiques.

Le tableau des montants forfaitaires de l'intervention sur les prothèses dentaires a été adapté. Le montant de l'intervention dans les activités de jeunes est passé de 175 à 200 euros.

Deux nouveaux types d'intervention ont également été créés : les soins dentaires prodigués à des fins curatives et les frais d'abonnement sportif individuel.

L'enquête de satisfaction ciblait les membres du personnel de notre SPF. Les résultats ont été très positifs : 27% des participants à l'enquête se sont déclarés satisfaits et 67% très satisfaits du fonctionnement du service social.



Colophon

Editeur responsable

Marc Roman
président du comité de direction a.i.

Coordination et design

Doreen Coppens

Rédaction

Anne Vandenberghe, Frans Van Rompuy, Lieve Vermoere,
Ginette Schollaert, Dirk Plasschaert, Stefaan Peremans,
Joannes Peeters, Jeanine Lees, Danny Kleijkens, Marc Kwanten,
Abde Jebari, Jozef Heynderickx, Jorge Gonzalez Hernandez, Michel De Vos,
Thomas De Spiegelaere, Sarah Carre, Véronique Cnudde,
Doreen Coppens, Léon-Pierre Brebois, Luc Blendeman, Eric Aerden

Traduction et révision

Mireille Alvarez, Claude Danze, An D'hoë,
Véronique Scalais, Christina De Winne, Robert Vilmos
Michel Vyls, Anne-Sophie Cosyns

Photos

Shutterstock.com, Sam Laureys (p.8)
Claude Danze (p.13), Doreen Coppens (p.25)

SPF Mobilité et Transports
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
+32 (0)2 277 31 11
info@mobilit.fgov.be
www.mobilit.belgium.be



Ensemble vers une mobilité durable...