

# Vade-mecum de la mobilité durable à l'usage des administrations fédérales

2015

A l'initiative du Groupe de Travail  
«Mobilité durable» de la

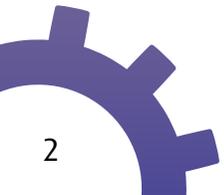


Commission Interdépartementale  
pour le Développement Durable



# Table des matières

Introduction .....	3
En un coup d’œil .....	5
1. Les impulsions politiques pour promouvoir la mobilité durable en Belgique .....	7
1.1. Au niveau fédéral.....	7
1.2. En Région de Bruxelles-Capitale .....	8
1.3. En Région Flamande .....	9
1.4. En Région Wallonne.....	10
2. Les objectifs de la Belgique, au cœur d’une vision « macro » de la mobilité .....	11
2.1. La lutte contre la congestion du réseau routier belge .....	11
2.2. La lutte contre les nuisances environnementales.....	17
3. Focus sur quelques chiffres .....	23
3.1. Les révélations de l’indice INRIX.....	23
3.2. La mobilité des fonctionnaires fédéraux .....	25
4. Quelles sont les obligations des administrations fédérales dans le cadre de la mise en place d’une politique de mobilité durable ?.....	27
4.1. En matière de marchés publics.....	27
4.2. En matière d’achat de véhicules .....	30
4.3. En matière d’intervention dans les frais de déplacement .....	31
4.4. En matière de reporting.....	32
4.5. En matière d’aménagement .....	35
4.6. En cas de circonstances exceptionnelles .....	37
5. Les services publics montrent l’exemple .....	39
6. Contacts utiles .....	49



# Introduction

Aborder la question de la mobilité par l'angle de la durabilité peut paraître insoluble au premier abord. D'une part, nous savons que nos transports sont responsables de plus d'1/5e des émissions totales des gaz à effet de serre. Cette part n'a d'ailleurs cessé de s'alourdir durant la période 1990-2012 alors qu'elle affiche une tendance à la baisse dans les secteurs industriel et agricole. D'autre part, nos modes de vie sont aujourd'hui indissociables de notre mobilité. Tout notre modèle social et économique repose sur notre capacité à nous déplacer et à transporter les marchandises. Nos vies familiales et professionnelles en sont totalement dépendantes.

Peut-on dès lors concevoir une mobilité qui articule de manière équilibrée les piliers économiques, sociaux et environnementaux du développement durable ? Le défi est de taille mais il est réaliste pour autant que les politiques mises en place visent à la fois à :

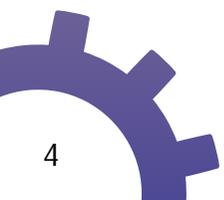
- répondre aux impératifs économiques de tous les acteurs ;
- garantir l'accès à la mobilité au plus grand nombre ;
- réduire son impact environnemental.

La mobilité durable dépasse donc de loin le simple cadre des moyens de transports. Elle nécessite de réfléchir en termes d'aménagement d'infrastructures, de gestion du territoire, d'urbanisme, d'accès et de consommation d'énergie, de sensibilisation et d'éducation des usagers aussi sur le long terme.

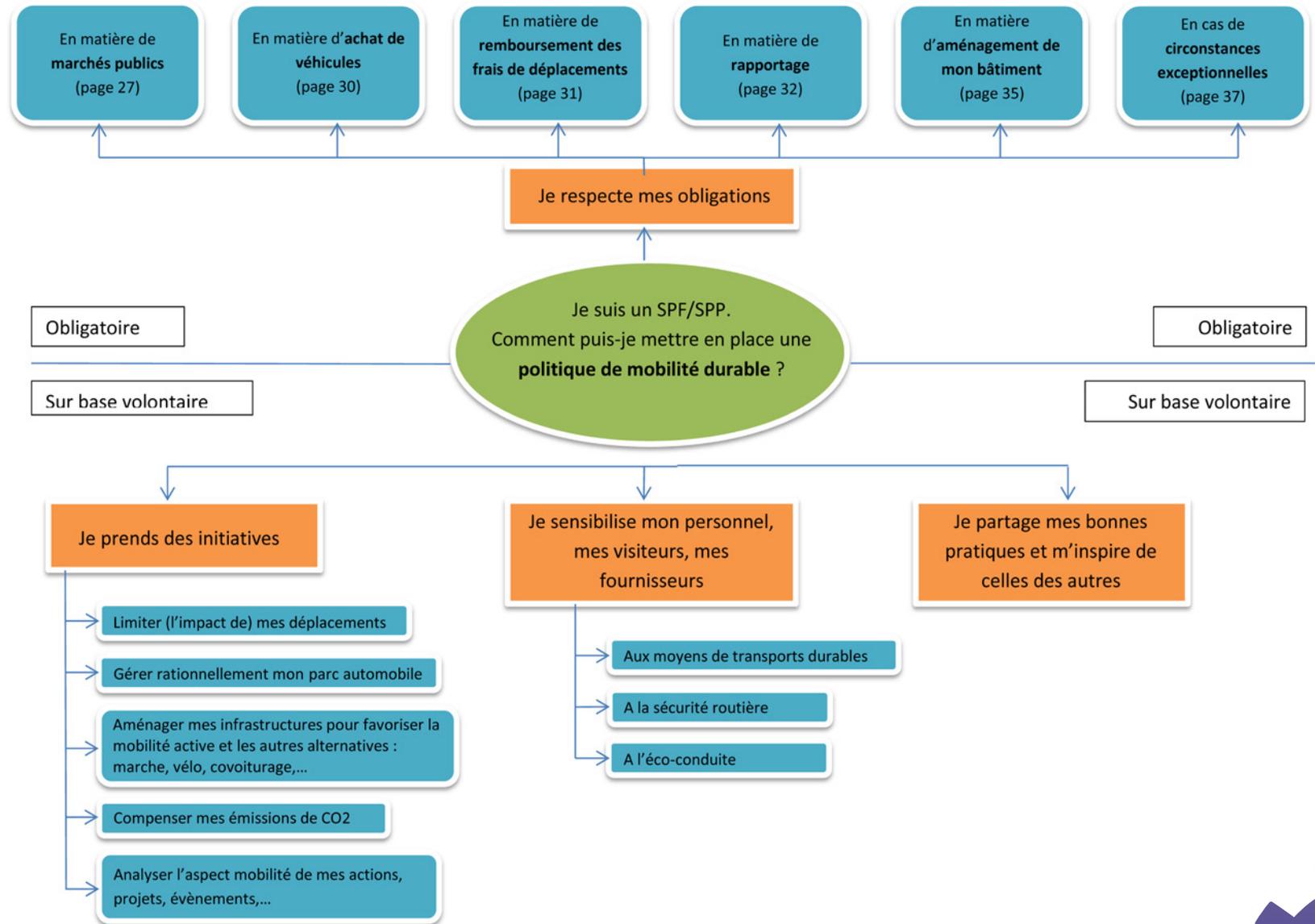
Ce vade-mecum s'adresse essentiellement aux administrations publiques fédérales et à leurs fonctionnaires. Il restera donc modeste dans son propos et dans ses objectifs. Mais il a tout de même l'ambition de présenter des pistes et de fournir des clés pour que chacun prenne conscience du poids de ses déplacements et s'engage sur la voie de l'exemplarité.

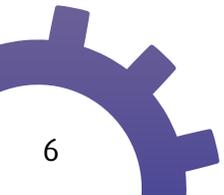
Mundon-Izay NOTI

Président a.i. du Groupe de Travail « Mobilité durable » de la CIDD



# En un coup d'oeil





# Les impulsions politiques pour promouvoir la mobilité durable en Belgique



La mobilité est un enjeu essentiel de la vitalité économique, sociale et environnementale d'un pays. La congestion des routes ne cesse pourtant de s'aggraver en Belgique. Les gouvernements fédéral et régionaux ont donc annoncé, au début de leur législature, les mesures qu'ils comptent mettre en oeuvre. Que ces mesures soient de nature politique, technique ou comportementale, elles s'inscrivent résolument dans une gestion plus durable de nos modes de déplacements.

## 1.1. Au niveau fédéral

L'accord de gouvernement 2014-2019 affirme qu'assurer la mobilité durable est un défi considérable et est important pour notre économie, l'environnement et la qualité de l'air. Les priorités annoncées en cette matière sont :

- Baser la politique de mobilité sur la co-modalité : assurer la concordance des différents modes de transport afin d'organiser la mobilité en chaîne ;
- Créer un cadre légal pour un budget de mobilité ;
- Verdir la flotte des véhicules utilisés par les services publics fédéraux et les institutions fédérales ;
- Poursuivre les efforts en matière de sécurité routière : réduire le nombre de tués sur nos routes de 50 % d'ici 2020 par rapport à 2010, intensifier les contrôles en accordant une attention particulière à l'agressivité au volant, la conduite dangereuse, l'assurance des véhicules et la récidive ;
- Mener une politique ferroviaire ambitieuse : développer une vision à long terme de l'évolution budgétaire de la SNCB et d'Infrabel, répondre à la demande croissante des usagers, accorder une priorité à la ponctualité, accélérer la mise en place du RER Bruxellois, étudier la mise en place d'un RER à Anvers, Charleroi, Gand et Liège ;
- Garantir la sécurité du transport ferroviaire et formuler des propositions pour prévoir un service garanti en cas de grèves ;
- Soutenir le développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National dans le respect des conditions de vie des riverains.

Plus d'informations sur le site [www.premier.fgov.be](http://www.premier.fgov.be).



## 1.2. En Région de Bruxelles-Capitale

L'accord de gouvernement 2014-2019 « (...) place la lutte contre la congestion routière et en faveur de la fluidité en tant que première priorité et le développement des transports publics, régionaux et métropolitains, comme son principal levier d'action. Les modes actifs, la marche et le vélo, doivent fortement se développer, en particulier pour les petites distances. Enfin, la voiture reste un mode de déplacement nécessaire dont il s'agit de redéfinir son usage de manière à la fois ambitieuse et pragmatique ». Il met l'accent sur :

- Développer et entretenir les aménagements réservés aux cyclistes et aux piétons ;
- Poursuivre le développement, tant qualitatif que quantitatif, du réseau de transports en commun ;
- Favoriser l'intermodalité entre la route et les transports publics ;
- Améliorer la collaboration entre les différents opérateurs régionaux (STIB, TEC et De Lijn) pour intégrer les tarifs et optimiser l'offre de transport globale sur le territoire bruxellois ;
- Soutenir le développement du RER et, parallèlement, défendre prioritairement auprès du fédéral un développement des lignes ferroviaires de l'Est et de l'Ouest de Bruxelles ;
- Promouvoir la concrétisation d'un accord avec la Région flamande et la Région wallonne afin de créer au moins 20.000 places de parking de dissuasion à l'extérieur du Ring et de les rendre accessibles en transport en commun ;
- Placer la réduction de la pression automobile et la lutte contre la congestion comme objectifs principaux en matière de politique routière ;
- Encourager la pratique du covoiturage ;
- Poursuivre la mise en oeuvre du Plan régional de stationnement ;
- Dynamiser et moderniser le secteur des taxis ;
- Optimiser les objectifs du Plan stratégique pour le transport des marchandises en concertation avec le secteur de la distribution et de l'Horeca.

Plus d'informations sur le site [www.bruxelles.irisnet.be](http://www.bruxelles.irisnet.be)



### 1.3. En Région Flamande

Les engagements contenus dans l'accord du Gouvernement flamand (2014-2019) sont fondés sur le futur Plan flamand de mobilité (Het Mobiliteitsplan Vlaanderen). Les actions de ce plan devront permettre au gouvernement flamand de relever les défis en termes d'accessibilité, de sécurité, de fluidité, de durabilité et de habitat par la mise en oeuvre d'une politique de mobilité durable et des travaux publics à long terme. Le gouvernement flamand s'engage à :

- Investir dans le développement de grandes pistes cyclables, d'autoroutes pour vélos ou de RER cyclables : compléter tous les chaînons manquants avec un accent sur le réseau cyclable reliant Bruxelles et la Flandre, construire si possible des pistes cyclables en continu et sans obstacle afin d'éviter les conflits entre les utilisateurs, installer un éclairage adéquat sur les routes cyclables de longue distance et les autoroutes pour vélo, s'attaquer au problème de vols de bicyclettes, préconiser la prévention et investir dans des parkings sécurisés pour vélos, mettre en place un bon service d'entretien des infrastructures cyclables pendant l'hiver afin de les rendre sûres pour la pratique du vélo (neige, verglas, ...), doter les infrastructures cyclables de dispositifs de stationnement, de surveillance des vélos et des vélos partagés, investir dans les nouvelles technologies et le service de routage efficace capable d'offrir une meilleure information sur les systèmes et les accessoires sécurisés des vélos, les parkings sécurisés et l'état des pistes ;
- Appliquer le plan flamand de sécurité routière : axer la politique de mobilité sécurisée sur l'éducation, la sensibilisation, l'application et le respect des normes, investir pour assurer le transport « de porte à porte » aux personnes à mobilité réduite et veiller à l'amélioration des services qui leur sont dédiés, sécuriser les voies de tram et de bus, assurer en permanence une bonne communication et mener une bonne communication aussi bien sur le plan préventif que dans les moments de crise ;
- Pratiquer une politique du juste prix pour la mobilité : réformer la taxe de mise en circulation et la taxe annuelle de circulation pour les rendre plus vertes, stimuler la mobilité durable à l'aide des incitants financiers, encourager le carsharing et le vélo partagé, cibler les avantages sur les formes durables par la communication et la sensibilisation, remplacer les voitures de société et les cartes de carburant qui y sont liées par un budget de mobilité comme une alternative souple et fiscalement attrayante, instaurer un système de péage intelligent pour les camions.

Plus d'informations sur [www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be).

## 1.4. En Région Wallonne

Dans sa déclaration de politique régionale 2014-2019, le gouvernement wallon entend faciliter et optimiser les déplacements en coordonnant davantage les politiques de mobilité et de développement territorial. Il annonce une série de mesures avec les objectifs suivants :

- Renforcer la complémentarité entre les moyens de transport et veiller à l'utilisation de chaque mode au niveau le plus adéquat ;
- Permettre aux transports en commun de conserver leur place prépondérante ;
- Plaider pour le développement de l'offre ferroviaire en Wallonie auprès de l'Etat fédéral ;
- Encourager la pratique de la marche et du vélo ;
- Encourager les alternatives à la voiture individuelle ;
- Achever certains aménagements routiers permettant d'éviter le trafic de transit au coeur des villes et des villages ;
- Mettre en oeuvre une stratégie « transport et logistique » concertée avec les acteurs concernés et en lien avec les pôles industriels et les régions transfrontalières ;
- Dynamiser le fonctionnement des ports wallons ;
- Stimuler le transport des marchandises par les voies navigables et ferroviaires ;
- Mettre en oeuvre le péage au kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes ;
- En matière de sécurité routière, réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes en 2020 par rapport à 2011 ;
- Renforcer le secteur aérien comme pôle de développement tout en améliorant son bilan climatique et environnemental.

Plus d'informations sur le portail [www.gouvernement.wallonie.be](http://www.gouvernement.wallonie.be)



# Les objectifs de la Belgique, au cœur d'une vision « macro » de la mobilité



2

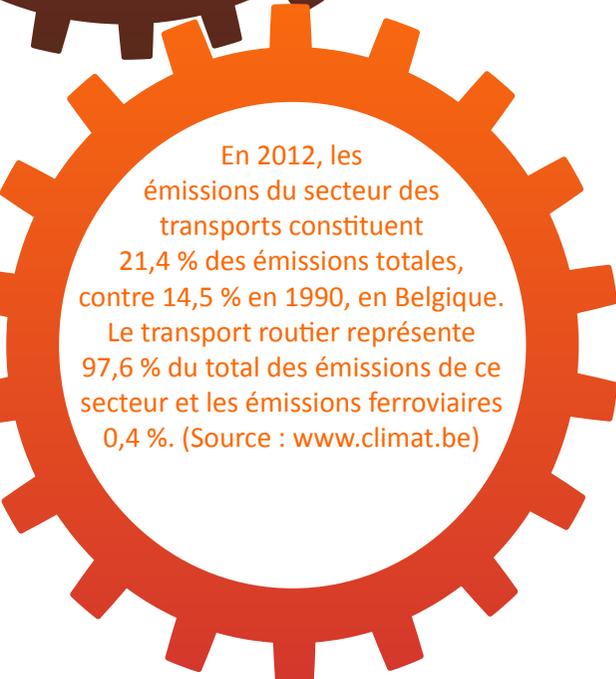
Comme dans beaucoup d'autres domaines, une large part de la politique menée en Belgique en matière de mobilité et de transport trouve son origine aux niveaux européen et international. Elle est donc de plus en plus souvent le fruit de traités, de conventions, d'accords, de normes que notre pays consent à appliquer. Qu'ils prennent la forme d'une directive contraignante ou d'une recommandation, ces textes formulent très souvent des objectifs précis dans une perspective « macro ». L'Etat fédéral et les Régions tentent d'y répondre de manière pragmatique.

## 2.1. La lutte contre la congestion du réseau routier belge

### 2.1.1. Les recommandations de l'OCDE

L'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economique) est un organisme international qui analyse les politiques économiques des pays et publie régulièrement des rapports, statistiques et recommandations, principalement sur ses pays membres. Elle a ainsi publié en mai 2013 une étude économique sur la Belgique, avec un chapitre consacré à la mobilité qui tend à montrer que les perspectives en matière de circulation ne sont guère encourageantes. Tout comme la Commission Européenne, l'OCDE pointe trois problématiques essentielles :

- L'impact du transport sur l'environnement et en particulier sur le changement climatique et sur la pollution de l'air ;
- Le coût de la congestion ;
- Le manque de concertation et de politiques cohérentes entre les différents niveaux de pouvoir.



En 2012, les émissions du secteur des transports constituent 21,4 % des émissions totales, contre 14,5 % en 1990, en Belgique. Le transport routier représente 97,6 % du total des émissions de ce secteur et les émissions ferroviaires 0,4 %. (Source : [www.climat.be](http://www.climat.be))

Les principales recommandations de l'OCDE à la Belgique pour mettre fin à l'engorgement des routes sont :

- Elaborer un plan intégré d'infrastructures à long terme, avec l'appui de l'Etat fédéral et des Régions, englobant tous les types de transport ;
- Mettre en place un système de tarification routière et des prix différenciés dans les transports publics, afin de réduire les encombrements :
  - Instaurer des péages de congestion dans les grandes villes ;
  - Mettre un terme à la déductibilité des frais de déplacements routier domicile-lieu de travail ;
  - Durcir le régime d'imposition des voitures de société ;
  - Supprimer progressivement les avantages fiscaux relatifs au diesel afin de rendre ce type de carburant relativement plus coûteux que l'essence ;
  - Instaurer un système de taxation kilométrique, en ciblant les prix tant sur le plan géographique que sur le plan temporel, applicable à la fois aux poids lourds et aux voitures ;
  - Prendre d'autres mesures, telles que subventionner le covoiturage, limiter les places de stationnement ou augmenter les droits de stationnement.

### 2.1.2. La politique générale de la ministre de la Mobilité en 2015

Dans sa note de politique générale 2015, la ministre de la Mobilité annonce trois priorités : la promotion de la mobilité durable, l'amélioration de la sécurité et la promotion d'une co-modalité en concertation avec les entités fédérées.

Pour répondre aux recommandations de l'OCDE et de la Commission Européenne, la ministre souhaite collaborer avec le SPF Santé Publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, pour préparer le secteur des transports à s'adapter aux conséquences directes et indirectes des changements climatiques. En concertation avec les Régions et avec la SNCB, elle entend favoriser la mobilité en chaîne en développant au mieux des connections entre les différents modes de transport. Le SPF Mobilité et Transports pourra, dans ce cadre, agir en tant qu'informateur et facilitateur. En matière de sécurité routière, la Belgique s'inscrit dans l'objectif européen de réduire d'ici 2020 le nombre de tués de 50 % par rapport à 2010. La politique fédérale, coordonnée à celle des Régions, est centrée sur 3 axes : la prévention et la sensibilisation, le renforcement des contrôles et la promotion des applications STI (systèmes de transport intelligents).



Selon l'OCDE, les embouteillages coûteraient à la Belgique entre 1 et 2 % de son PIB (produit intérieur brut), soit de 3 à 7 milliards d'euros par an. Rien que dans la capitale, les embouteillages coûteraient aux entreprises 511 millions d'euros par an, d'après les estimations de la Chambre de Commerce de Bruxelles.

Et enfin, en ce qui concerne le développement de la SNCB et d'Infrabel, la ministre entend que le plan d'investissements et le plan de transport soient étendus jusqu'à l'horizon 2030, pour développer une vision à long terme du rôle de ces deux entreprises. La ponctualité, la sécurité, l'accessibilité, l'efficacité et la transparence sont prioritaires. Par ailleurs, la préparation à l'ouverture du marché du transport des voyageurs, dans l'Union Européenne, sera suivie de très près. Elle modifiera profondément le paysage ferroviaire national dès 2019.

Plus d'informations sur la Note de politique générale de la ministre de la Mobilité

<https://www.lachambre.be/flwb/pdf/54/0588/54K0588015.pdf>

### 2.1.3. Le projet interrégional Viapass à l'horizon 2016

En janvier 2011, la Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale et la Wallonie, ont conclu un accord politique pour une réforme de la fiscalité routière. Cet accord prévoit l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour les poids lourds et d'une vignette routière électronique pour les véhicules légers. L'accord prévoit également une réforme coordonnée des taxes automobiles. A terme, celles-ci seront notamment calculées sur base des paramètres environnementaux du véhicule. Le système sera basé sur la technologie satellitaire qui enregistrera chaque kilomètre parcouru et introduira une taxation au kilomètre.

Viapass pour poids lourds s'appliquera au minimum sur le réseau sur lequel l'Eurovignette est actuellement d'application. Il s'agit essentiellement des autoroutes, des voiries ceinturant les villes principales et de quelques routes principales importantes. Les Régions pourront inclure d'autres voiries dans ce réseau soumis au péage afin d'éviter des détournements du trafic vers le réseau non taxé. Selon le planning actuel, ce projet sera opérationnel en 2016.

Un système similaire de taxation des voitures privées devrait voir le jour peu après.

Les recettes perçues dans le cadre de Viapass seront réinvesties entre autres dans l'amélioration de l'infrastructure routière et dans l'amélioration de la mobilité, ce qui permettra d'assurer une meilleure fluidité du trafic sur le réseau belge.

Plus d'informations sur [www.viapass.be](http://www.viapass.be)



## 2.1.4. Les plans d'actions régionaux

### 2.1.4.1. Le Plan de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2018

La Région de Bruxelles-Capitale s'est donnée comme objectif de tendre vers un modèle de ville « éco-capitale ». La politique de la mobilité y est considérée comme un facteur de développement essentiel. A l'horizon 2018, elle compte réduire de manière significative les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport et s'inscrire dans la tendance européenne de réduction de 30% pour 2020 par rapport à 1990. Au niveau du bruit, elle veut également garantir la satisfaction des objectifs de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé). Parmi les mesures envisagées dans le Plan de Mobilité Iris 2, notons :

- Le développement des transports publics ;
- L'étude de mécanismes visant à rationaliser l'usage de la voiture y compris en matière de péage urbain ;
- La densification des pôles d'activités économiques plutôt que leur étalement territorial ;
- La promotion des modes de déplacement actifs comme la marche et le vélo ;
- L'aménagement des voiries accordant la priorité aux moyens de transports durables ;
- La réduction du nombre de places de stationnement en voirie et le nombre de places de parking mis à la disposition des travailleurs dans les bâtiments à usage de bureaux.

Plus d'informations sur le Plan de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale [www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain)



350.000 navetteurs rejoignent chaque jour la capitale pour se rendre au travail. Parmi eux, 225.000 font le trajet en voiture. A cela s'ajoute la circulation quotidienne de 175.000 véhicules appartenant à des Bruxellois.



Bruxelles Mobilité a recensé environ 750.000 places de parking à Bruxelles. 281.000 places se trouvent en voirie, 197.400 sont des emplacements liés aux logements, 181.000 sont liés aux bureaux, 26.600 aux commerces, 24.500 sont publics et 40.000 places sont à répartir entre les parkings de transit, l'industrie, les soins de santé, l'enseignement, la culture et les loisirs. Avec le COBRACE, de 25 à 55.000 emplacements devraient être supprimés.

#### 2.1.4.2. Le projet de Schéma de développement de l'espace régional (SDER) de la Région Wallonne à l'horizon 2020

Adopté fin 2013 par le gouvernement wallon, le projet de Schéma de développement de l'espace régional (SDER) contient une série de mesures visant le trafic routier. A savoir :

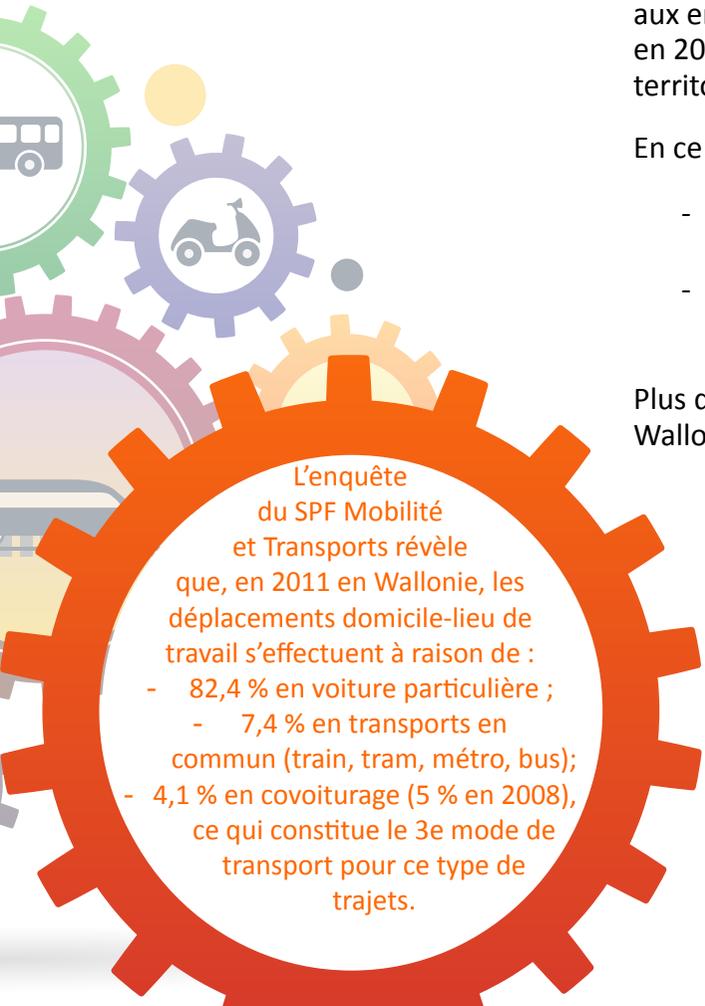
- Réduire progressivement la part de la voiture individuelle ;
- Augmenter la part du covoiturage de 10 % d'ici 2020 ;
- Développer la logistique urbaine pour desservir en marchandises les pôles principaux.

D'autres mesures tendent à développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services. L'une de ces mesures a pour objectif que les transports publics atteignent, en 2020, 15 % des déplacements pour les trajets domicile-travail et domicile-école sur l'ensemble du territoire wallon.

En ce qui concerne la pratique de la marche et du vélo, des objectifs chiffrés sont annoncés :

- Aménager les villes et villages de manière telle qu'en 2020, 80 % des déplacements de courte distance (de l'ordre de 700 mètres maximum) se fassent à pied ;
- Aménager les espaces publics de façon à ce qu'en 2020, 10 % des déplacements de courte distance (de l'ordre de 3 km) et de moyenne distance (de l'ordre de 6 km) se fassent à vélo.

Plus d'informations sur le projet de Schéma de développement de l'espace régional (SDER) de la Région Wallonne [www.wallonie.be/fr/publications/nouveau-schema-de-developpement-de-lespace-regional-sder](http://www.wallonie.be/fr/publications/nouveau-schema-de-developpement-de-lespace-regional-sder)



L'enquête  
du SPF Mobilité  
et Transports révèle  
que, en 2011 en Wallonie, les  
déplacements domicile-lieu de  
travail s'effectuent à raison de :

- 82,4 % en voiture particulière ;
- 7,4 % en transports en commun (train, tram, métro, bus);
- 4,1 % en covoiturage (5 % en 2008), ce qui constitue le 3e mode de transport pour ce type de trajets.

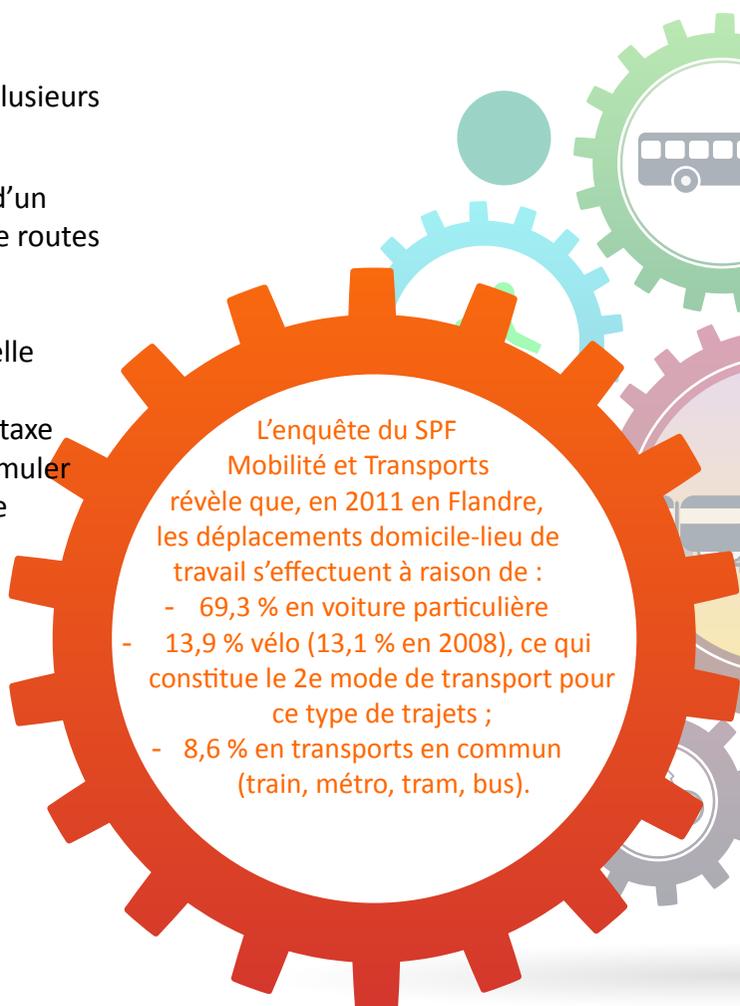
### 2.1.4.3. Le projet de Plan de Mobilité de la Région Flamande à l'horizon 2030

La Région Flamande est en train de finaliser le projet de Plan de Mobilité qui a été soumis à enquête publique en 2014. Ce plan s'inscrit dans le prolongement du décret Mobilité de 2009 et s'articule autour de 5 objectifs stratégiques à l'horizon 2030 : la fluidité, l'accessibilité, la sécurité, la qualité de vie plutôt que la pression automobile, et le respect de l'environnement. Le transport des personnes repose sur le principe « STOP » : d'abord la marche et le vélo, puis les transports en commun et enfin le transport privé (en Néerlandais : **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **P**rivé vervoer = STOP). Le transport des marchandises, pour sa part, se construit autour d'une logistique verte et soutenable, basée sur des solutions de co-modalité.

Plus d'informations sur le projet de Plan de Mobilité de la Région Flamande  
[www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be)

En Flandre, les mesures spécifiques visant à réduire les émissions des gaz à effet de serre sont de plusieurs ordres :

- Avec le programme « Pedals » (en Néerlandais : Trappers), la Région Flamande s'est dotée d'un programme d'investissement, d'ores et déjà établi jusqu'en 2016, afin de créer un réseau de routes cyclables supra-communales ;
- En matière de transports publics, la compagnie De Lijn a démarré en 2014 un programme d'investissements visant à acquérir une flotte de 123 bus urbains hybrides. Parallèlement, elle mettra en circulation 3 bus électriques à Bruges et 5 bus à hydrogène à Anvers ;
- En ce qui concerne les voitures privées, et parallèlement au projet-pilote visant à ajuster la taxe de circulation en fonction du nombre de kilomètres parcourus, la Région Flamande veut stimuler l'installation de bornes privées de recharge pour les voitures électriques. La Flandre compte actuellement 600 bornes publiques.



L'enquête du SPF  
Mobilité et Transports  
révèle que, en 2011 en Flandre,  
les déplacements domicile-lieu de  
travail s'effectuent à raison de :

- 69,3 % en voiture particulière
- 13,9 % vélo (13,1 % en 2008), ce qui constitue le 2e mode de transport pour ce type de trajets ;
- 8,6 % en transports en commun (train, métro, tram, bus).

# Les gaz à effet de serre, kézako ?

## 2.2. La lutte contre les nuisances environnementales

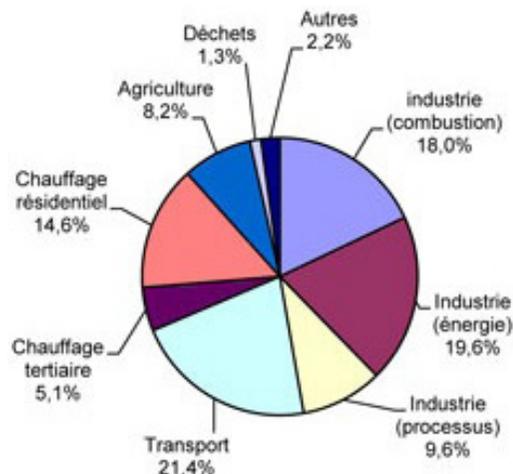
### 2.2.1. Réduire les gaz à effet de serre pour enrayer le réchauffement climatique

Depuis la ratification du Protocole de Kyoto, l'année de référence servant à définir les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) est 1990. A l'issue des discussions tenues en octobre 2014 au sein de la Commission Européenne, la Belgique va se soumettre à l'objectif européen de réduire ses GES d'au moins 40 % d'ici à 2030. Par ailleurs, en mai 2013, le gouvernement fédéral a adopté sa Vision à Long Terme en matière de développement durable. Celle-ci prévoit que les émissions belges de gaz à effet de serre seront réduites, au niveau domestique, d'au moins 80 à 95 % en 2050, par rapport à leur niveau de 1990. Cependant, on observe que les GES dus au transport ne cessent d'augmenter en Belgique. Ils représentaient 14,5 % des émissions totales des gaz à effet de serre en 1990 et 22,5 % en 2011.

L'effet de serre est à l'origine un phénomène naturel : un certain nombre de gaz présents naturellement dans l'atmosphère absorbent en effet une partie de la chaleur émise par la Terre. Cependant, les activités humaines augmentent fortement la concentration de certains de ces gaz et libèrent dans l'atmosphère des substances chimiques qui renforcent cet effet de serre. Ces émissions anormales sont l'un des facteurs qui provoquent le réchauffement climatique.

Principaux gaz à effet de serre	Formule chimique	Pouvoir de réchauffement global	Répartition dans l'atmosphère
Dioxyde de carbone	CO <sub>2</sub>	1	76,7 %
Méthane	CH <sub>4</sub>	21	14,3 %
Protoxyde d'azote	N <sub>2</sub> O	310	7,9 %
Gaz fluorés	CFC, HCFC, HFC, etc.	1300 à 7100	1,1 %
Hexafluorure de soufre	SF <sub>6</sub>	23900	?

## Part des principaux secteurs dans les émissions de gaz à effet de serre en Belgique en 2012



Sources : [www.climat.be](http://www.climat.be)

### 2.2.2. Réduire les particules fines en suspension dans l'air pour améliorer la qualité de l'air

L'augmentation des taux des particules fines dans l'air, en particulier celle des particules de moins de 10 micromètres ( $\mu\text{m}$ ) de diamètre ( $\text{PM}_{10}$ ) et de moins de 2,5  $\mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{2,5}$ ), est à la base de la mauvaise qualité de l'air.

Celle-ci est aujourd'hui la première cause environnementale de décès prématurés en Europe. L'analyse la plus récente indique qu'en 2010, 420 000 personnes sont décédées prématurément en raison de la pollution de l'air dans l'UE. En décembre 2013, la Commission Européenne a adopté le «Clean Air Policy Package», constitué d'un programme d'actions et de nouveaux objectifs à atteindre d'ici 2030.

En Belgique, si les émissions totales de particules fines ont diminué depuis une décennie, la part relative des émissions dues au transport routier ne cesse d'augmenter. Le parc automobile belge se compose majoritairement de véhicules diesel. Ces véhicules émettent moins de  $\text{CO}_2$  mais plus de particules fines et de dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ). Diverses mesures sont donc mises en oeuvre pour réduire le nombre de voitures roulant au diesel, comme augmenter progressivement la taxation sur ce carburant. En Flandre, les performances environnementales du véhicule déterminent le montant de la taxe de mise en circulation.

Plus d'informations sur le « Clean Air Policy Package » de la Commission Européenne [http://ec.europa.eu/environment/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/index_en.htm)



# Quels sont les principaux polluants de l'air et d'où viennent-ils ?

Les particules sont de la poussière fine émise par les véhicules routiers, le transport maritime, la production d'énergie et les habitations domestiques. Elles proviennent également de sources naturelles telles que le sel de mer et la poussière du sol et du sable soulevée par le vent. Les particules de moins de 10 micromètres de diamètre ( $PM_{10}$ ) et en particulier celles de moins de 2,5 micromètres ( $PM_{2,5}$ ) causent des problèmes de santé.

- Le dioxyde de soufre ( $SO_2$ ) est émis par la production d'électricité, l'industrie, le transport maritime et les habitations domestiques. Il nuit à la santé humaine et contribue à l'acidification des sols et des eaux intérieures.
- Les oxydes d'azote ( $NO_x$ ) sont émis par les véhicules routiers, le transport maritime, la production d'énergie, l'industrie et les habitations domestiques. Ils nuisent à la santé humaine et contribuent à l'acidification et à l'eutrophisation.
- L'ammoniac ( $NH_3$ ) est émis par l'élevage et l'utilisation des engrais dans l'agriculture. Il nuit à la santé humaine et contribue à l'acidification et à l'eutrophisation.
- Les composés organiques volatils (COV) sont émis par l'utilisation de solvants dans les produits et l'industrie, les véhicules routiers, le chauffage domestique et la production d'électricité. Les COV sont le principal élément de la formation de l'ozone troposphérique.
- L'ozone troposphérique ( $O_3$ ) est un polluant secondaire produit par des réactions chimiques du  $NO_3$  et des COV à la lumière du soleil. Il nuit à la santé humaine, à l'environnement, aux cultures et aux matériaux de construction sensibles comme les métaux et les peintures.

Source : Brochure « Un air plus propre pour tous » éditée par la Commission Européenne.

### 2.2.3. Réduire les nuisances sonores pour améliorer la qualité de vie

Le trafic routier est la principale source de nuisances sonores. Le bruit de la circulation automobile dépend de trois facteurs : la vitesse, l'allure de circulation (fluide ou saccadée) et le revêtement des routes. L'OMS estime que 1,8% des crises cardiaques en Europe de l'Ouest sont causées par le bruit du trafic routier. La Commission Européenne impose donc des normes anti-bruit aux constructeurs de véhicules à moteurs thermiques et aux fabricants de pneus. Elle impose également aux collectivités locales, c'est-à-dire aux Régions dans notre pays, d'identifier toutes les sources de bruit, d'établir une cartographie des pollutions sonores et de leur intensité, de prendre des mesures de lutte et de prévention contre les dépassements des limites acoustiques.

En avril 2014, le Parlement Européen a instauré une nouvelle réglementation concernant les émissions sonores des véhicules neufs qui seront réduites de 74 à 68 dB (décibels), sachant qu'une baisse de 3 db correspond à une réduction de 50% du bruit. Cette limite ne sera appliquée réellement que dans 12 ans selon un processus progressif de mise en place.

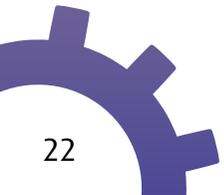
Plus d'informations sur le site de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et le site d'info automobile : [www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe](http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe)

[www.caradisiac.com/L-Europe-vote-une-nouvelle-reduction-du-bruit-des-voitures-neuves-93532.htm](http://www.caradisiac.com/L-Europe-vote-une-nouvelle-reduction-du-bruit-des-voitures-neuves-93532.htm)



## Le bruit nuit à la santé

En mars 2011, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a présenté une étude réalisée en partenariat avec le Centre commun de recherche de la Commission européenne. Cette étude démontre qu'en Europe occidentale, une personne sur trois est exposée dans la journée à des niveaux de bruit qui peuvent nuire à sa santé. Durant la nuit, un européen sur cinq est exposé à une pollution sonore si forte qu'il peut en devenir malade. De tous les facteurs environnementaux pouvant causer des maladies en Europe de l'Ouest, le bruit arrive en deuxième place derrière la pollution atmosphérique. Or les nuisances sonores sont non seulement facteurs de troubles du sommeil mais augmentent aussi les risques de troubles de l'apprentissage chez les jeunes, de maladies cardiovasculaires, d'hypertension et d'acouphènes.



# Focus sur quelques chiffres



## 3.1. Les révélations de l'indice INRIX

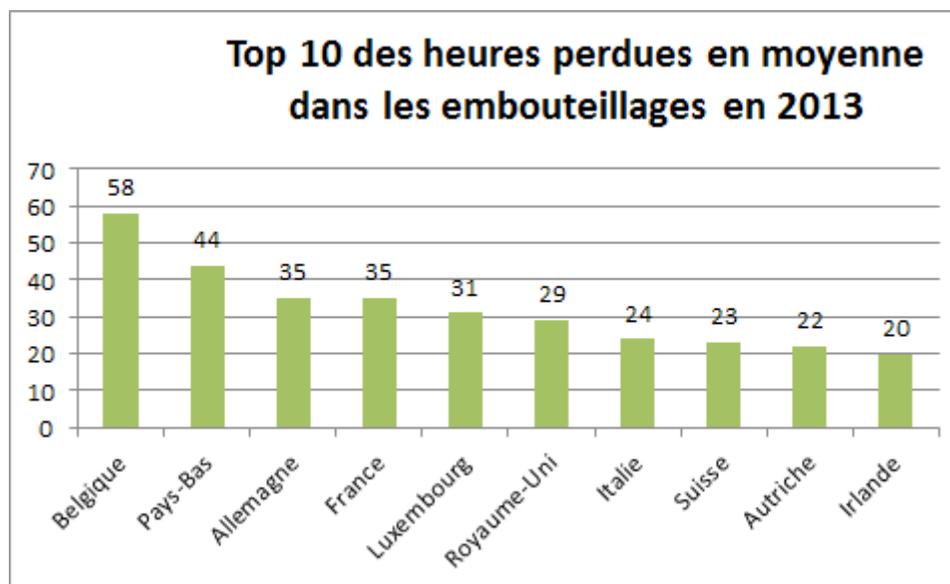
L'Indice INRIX, du nom du fournisseur mondial d'informations sur le trafic routier, sert de baromètre de l'intensité de la congestion routière. Il est obtenu par la formule «  $(RS/CS) - 1$  » où RS représente la vitesse de référence ou la vitesse en conditions de circulation fluide et CS représente la vitesse calculée ou la vitesse moyenne calculée chaque mois pour chaque segment de route et pour chaque quart d'heure de la journée.

A partir de l'indice INRIX, on peut ainsi évaluer « le temps perdu dans la circulation ». Cet indice est nul pour un segment de route sans congestion. Un Indice INRIX de 30, par exemple, indique qu'un trajet parcouru en 20 minutes avec un trafic fluide prendra 26 minutes en période de pointe – soit une augmentation de 30 % ou de 6 minutes.

L'indice INRIX permet d'établir annuellement une série de classements notamment celui des pays et des villes les plus embouteillés. En 2013 par exemple, la Belgique et les Pays-Bas sont les plus embouteillés avec 58h et 44h de bouchons en moyenne alors que Bruxelles (83 h), Londres (82 h) et Anvers (78 h) sont les villes européennes les plus congestionnées.



Le nombre d'heures perdues annuellement dans les embouteillages :



Sources : Indice INRIX

Les villes d'Europe les plus embouteillées :

Top 10	Ville	Heures perdues en moyenne en 2013
1	Bruxelles	83
2	Londres	82
3	Anvers	78
4	Rotterdam	63
5	Stuttgart	60
6	Cologne	56
7	Milan	56
8	Paris	55
9	Gand	54
10	Karlsruhe	52



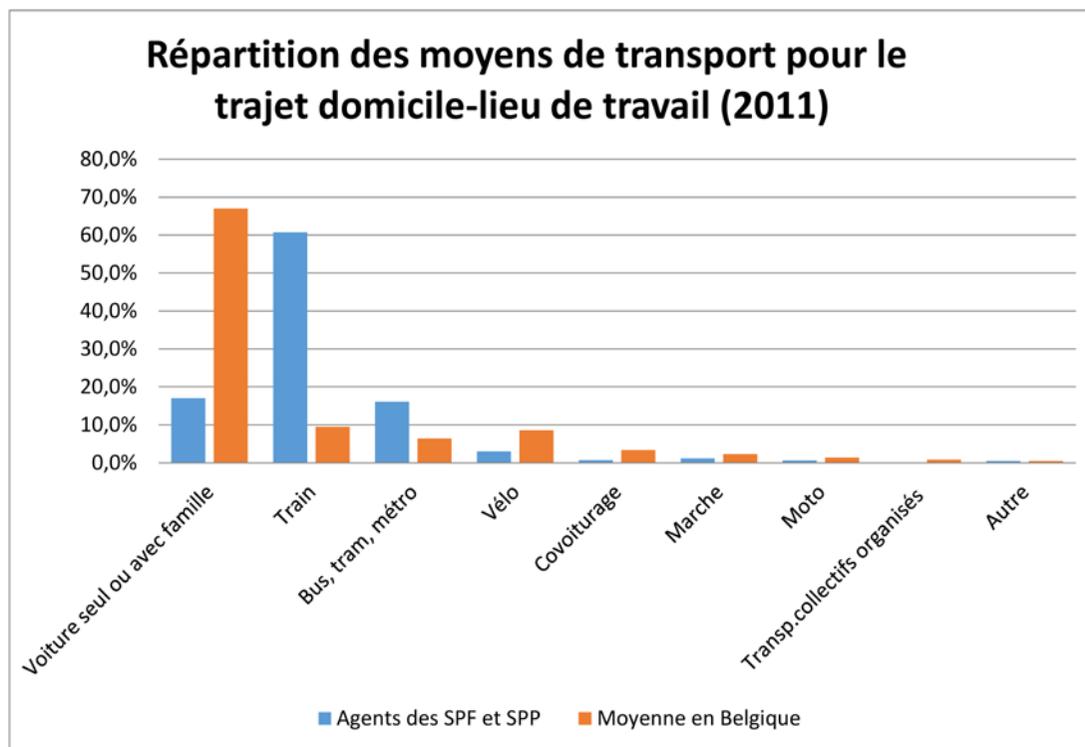
### 3.2. La mobilité des fonctionnaires fédéraux

En 2011, la participation des SPF et SPP à l'enquête menée par le SPF Mobilité et Transports sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a fourni des renseignements pour un total de 49.022 fonctionnaires fédéraux. Les résultats ci-après de cette enquête concernent les moyens de transports utilisés pour le trajet principal:

Administration fédérale	Nbre d'ETP	Voiture seul ou avec conjoint	Covoiturage	Transp. en commun	Transp. collectifs organisés	Vélo	Moto	Marche	Autre
Défense	2072	59 %	5 %	18 %	1 %	11 %	4 %	1 %	1 %
Affaires Etrangères	1899	9 %	0 %	86 %	0 %	5 %	0 %	0 %	0 %
Budget & CG	156	9 %	0 %	91 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Chancellerie	182	14 %	2 %	82 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %
Intégration sociale	184	4 %	0 %	96 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Politique scientifique	298	12 %	0 %	80 %	0 %	5 %	2 %	1 %	0 %
Economie	2454	9 %	0 %	87 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %
Emploi	1401	6 %	0 %	95 %	0 %	1 %	1 %	2 %	0 %
Finances	28199	56 %	2 %	25 %	0 %	13 %	1 %	3 %	0 %
Intérieur	5293	22 %	0 %	71 %	0 %	3 %	0 %	0 %	4 %
Justice	1770	20 %	1 %	74 %	0 %	0 %	1 %	3 %	0 %
Mobilité	1355	7 %	0 %	89 %	0 %	2 %	0 %	1 %	0 %
P&O	518	12 %	0 %	84 %	0 %	0 %	0 %	2 %	2 %
Santé publique	1304	9 %	1 %	86 %	0 %	3 %	0 %	1 %	0 %
Sécurité sociale	1208	7 %	0 %	91 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %

Source: SPF Mobilité et Transports - Diagnostic 2011 des déplacements domicile-travail

Par rapport à la moyenne nationale, les fonctionnaires fédéraux sont plutôt bons élèves, comme le montre le graphique ci-dessous :



# Quelles sont les obligations des administrations fédérales dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité durable ?



Les administrations fédérales sont soumises à une série d'obligations qui, chacune dans leur domaine, apportent leur pierre à l'édification d'une démarche de mobilité durable. En voici une vue d'ensemble.

## 4.1. En matière de marchés publics

La circulaire du 16 mai 2014 (Moniteur belge du 21 mai 2014) vise à mettre en place une politique d'achat public durable au niveau fédéral, à promouvoir l'intégration de clauses sociales et à favoriser l'accès des petites et moyennes entreprises (PME) aux marchés publics passés par les autorités adjudicatrices fédérales. Elle concerne tant les marchés de services que les marchés de fournitures et les travaux. En outre, elle actionne les trois piliers du développement durable, à savoir le pilier social, le pilier économique et le pilier environnemental.

- En ce qui concerne les considérations sociales, la circulaire énumère une série de critères pouvant s'insérer dans les critères d'attribution, conditions d'exécution ou causes d'exclusion du marché. La liste d'exemples que l'on peut y lire n'est pas exhaustive.



### **Le réseau des acheteurs publics et le Groupe de Travail « Marchés Publics Durables »**

Le réseau des acheteurs publics et le Groupe de Travail « Marchés Publics Durables » sont deux organes dans lesquels Hamida Idrissi et Jo Versteven, experts de l'IFDD, sont très impliqués. En mars 2014, l'IFDD (Institut Fédéral pour le Développement durable) a consacré un Midi du Développement durable aux critères sociaux pouvant être utilisés dans les marchés publics. Visionnez la présentation de Jo Versteven : « Marchés publics durables : Intégration d'aspects sociaux dans le processus d'achat ».

[http://fr.slideshare.net/FIDO\\_COMM/midi-dd](http://fr.slideshare.net/FIDO_COMM/midi-dd)



- En ce qui concerne les **considérations environnementales**, cette circulaire impose à toute autorité adjudicatrice fédérale de se référer au Guide des achats durables [www.guidedesachatsdurables.be](http://www.guidedesachatsdurables.be)). Mais elle entend également faire en sorte que d'autres indicateurs soient examinés : présence ou absence de substances toxiques, qualité de l'air (émission de gaz à effet de serre et substances polluantes), qualité et consommation d'eau, qualité du sol, nuisance (olfactive, lumineuse, sonore), biodiversité, utilisation de l'espace et mobilité...



#### les Labels environnementaux

Téléchargez la brochure « Logos ? Labels ? Pictogrammes ? » conçue par le CRIOC pour le Réseau Eco-Consommation.

[www.ecoconso.be/IMG/pdf/labels\\_logos\\_pictos.pdf](http://www.ecoconso.be/IMG/pdf/labels_logos_pictos.pdf)

### Le saviez-vous ?

Cette circulaire abroge la circulaire P&O/DD/1 du 27 janvier 2005 relative à la mise en oeuvre de la politique de développement durable lors des marchés publics de fournitures lancés par des pouvoirs adjudicateurs de l'autorité fédérale qui appartiennent aux secteurs classiques. Les guides méthodologiques y afférents pour le matériel ICT et l'achat de véhicules motorisés ne sont dès lors plus pertinents.



- En ce qui concerne les **considérations économiques**, la circulaire incite notamment à analyser le cycle de vie (Life Cycle Cost) des produits, services ou travaux, en ce compris les effets externes susceptibles d'être internalisés. Ces coûts ont trait à l'acquisition (livraison, installation, mise en service, formation,...), au fonctionnement (la consommation d'énergie, d'eau, de matériaux, les coûts environnementaux externes, la réparation et la maintenance) et à la fin de vie (démontage et élimination) de produits, de services ou de travaux. Si cela s'avère pertinent dans le cadre d'un marché public de fournitures ou de services, les autorités adjudicatrices fédérales tiennent compte du prix d'achat mais également de tous les coûts (environnementaux) internes et externes des phases de consommation et d'élimination et l'indiquent dans les documents du marché.



### **Le Manuel Life Cycle Cost**

Dans le cadre du plan d'action marchés publics durables 2009-2011, le SPP DD (devenu IFDD en 2014) a réalisé en 2011 une étude sur les possibilités et les obstacles de l'application de l'analyse des coûts du cycle de vie dans les marchés publics durables. Vous trouverez les résultats de cette étude dans le manuel disponible sur le site du Guide des achats durables.

<http://gidsvoorduurzameaankopen.be/fr/cout-du-cycle-de-vie-2012>



## 4.2. En matière d'achat de véhicules

La circulaire 307quinquies du 13 juillet 2009 (Moniteur belge du 3 août 2009) concerne l'acquisition de véhicules de personnes destinés aux services de l'Etat et aux organismes d'intérêt public. Elle stipule notamment que les services doivent veiller à appliquer les directives fixées en matière de prix et d'écopoint. Elle précise par ailleurs que les normes européennes en vigueur doivent être respectées au moment de l'acquisition des véhicules. Ces normes déterminent les émissions maximales qu'un véhicule peut rejeter en fonction de sa classe de poids (aussi connues sous le terme « norme Euro » ou « Euronorme »). Toutefois, pour les nouveaux véhicules diesel, les émissions de particules ne peuvent pas être supérieures à 5 mg/km.



### Le site [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be)

Géré par le SPF Santé Publique, le site web [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be) permet non seulement de calculer l'écopoint d'un véhicule précis mais également de comparer l'écopoint de véhicules de marques différentes.

### Le saviez-vous ?

L'arrêté royal du 20 décembre 2010 (Moniteur Belge du 24 décembre 2010) est la résultante de la transposition en droit belge d'une directive européenne. Il vise la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics. Mais il se révèle difficilement applicable par les autorités adjudicatrices. La circulaire 307 quinquies étant plus ambitieuse et plus pragmatique, elle s'est imposée comme texte réglementaire de référence en matière d'achat de véhicules.



### 4.3. En matière d'intervention dans les frais de déplacement

- Les frais de déplacement des fonctionnaires fédéraux sur le trajet domicile-lieu de travail sont intégralement payés par leur employeur lorsqu'ils utilisent les transports en commun. Ce principe est instauré et organisé par la circulaire du 26 janvier 2007 (Moniteur Belge du 31 janvier 2007), l'arrêté royal du 3 mai 2007, la circulaire du 7 juin 2007 et la circulaire du 18 juin 2008. Ces textes définissent également les circonstances exceptionnelles dans lesquelles les fonctionnaires fédéraux peuvent bénéficier d'une intervention lorsqu'ils utilisent leur véhicule personnel.
- Les déplacements de service doivent se faire en principe via les transports en commun. Lorsqu'un agent obtient l'autorisation de se déplacer avec son propre véhicule, il bénéficie alors d'une indemnité kilométrique. Ce montant est soumis à une révision annuelle, par une circulaire publiée au Moniteur belge. Les frais relatifs à ces déplacements sont appelés frais de parcours et sont réglés par l'arrêté royal du 18 janvier 1965, la circulaire du 5 juillet 2013 et la circulaire du 27 juin 2014. Jusqu'au 30 juin 2015, le montant de l'indemnité kilométrique est fixé à 0,3468 €/km.
- L'indemnité vélo est accordée à tout fonctionnaire fédéral qui se déplace à bicyclette, que ce soit sur le trajet entre son domicile et son lieu de travail ou pour les missions de service. La distance parcourue doit être d'au moins 1 km. Cette indemnité est réglementée par l'arrêté royal du 20 avril 1999 et l'arrêté royal du 13 juin 2010. Actuellement, le montant de l'indemnité vélo est fixé à 0,20 €/km.

Plus d'informations sur [www.fedweb.be](http://www.fedweb.be)



#### 4.4. En matière de reporting

- Le SPF Mobilité et Transports réalise tous les trois ans un diagnostic des déplacements domicile-travail. Toutes les entreprises et administrations publiques qui emploient, en moyenne, plus de 100 travailleurs doivent participer à cette vaste enquête fédérale. Et elles doivent se soumettre à l'exercice pour chacune de leurs implantations comptant au moins 30 travailleurs. En outre, elles doivent, dans ce cadre, demander l'avis du conseil d'entreprise ou du comité de concertation ou, à défaut, de la délégation syndicale. À défaut de délégation syndicale, les résultats sont communiqués aux travailleurs.

La dernière enquête s'est déroulée du 1<sup>er</sup> juillet 2014 au 31 janvier 2015.



##### Les instructions du SPF Mobilité et Transports

Sur son site web, le SPF Mobilité et Transports publie toutes les instructions relatives à la méthodologie à suivre pour effectuer l'enquête au sein de son administration. Il met à la disposition des coordinateurs de mobilité une série d'applications en ligne. Le questionnaire à remplir est totalement informatisé et un nouveau site web permet à chacun d'accéder à un rapport personnalisé. Plus d'informations sur le site du SPF Mobilité et Transports.

[www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/domiciletravail](http://www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/domiciletravail)



- En Région de Bruxelles-Capitale, les entreprises, privées ou publiques employant plus de 100 travailleurs, doivent concevoir tous les trois ans un plan de déplacement d'entreprise (PDE). Cette obligation découle de l'arrêté du 7 avril 2011 de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux Plans de Déplacement de l'Entreprise. L'objectif du PDE est double :
  - Améliorer la qualité de l'air en réduisant l'impact sur l'environnement du trafic généré par les entreprises ;
  - Améliorer la mobilité en diminuant la congestion des routes en Région de Bruxelles-Capitale.Ce plan de déplacement, et les mesures qu'il contient, doivent permettre le transfert des déplacements motorisés vers des modes plus durables.



#### **Documents utiles et applications électroniques sur le site de Bruxelles Environnement**

L'administration régionale bruxelloise de l'environnement, c'est-à-dire Bruxelles Environnement, met en ligne, sur son site web, tous les documents utiles. Le formulaire PDE est quant à lui disponible sur la plateforme IrisBox. Il permet de pré-remplir le diagnostic fédéral réalisé tous les trois ans par le SPF Mobilité et Transports. Plus d'informations sur le site de Bruxelles Environnement (IBGE). [www.environnement.brussels/thematiques/mobilite/les-plans-de-deplacements/plan-de-deplacements-entreprise](http://www.environnement.brussels/thematiques/mobilite/les-plans-de-deplacements/plan-de-deplacements-entreprise)

### **Le saviez-vous ?**

Le SPF Mobilité et Transports et la Région de Bruxelles-Capitale se sont entendus pour planifier leurs enquêtes en même temps. Le formulaire PDE de la Région de Bruxelles-Capitale permet de pré-remplir le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail du SPF Mobilité et Transports. Si votre SPF ou SPP doit répondre à ces deux obligations, il ne doit donc utiliser qu'un seul questionnaire. Un bel exemple de simplification administrative.

- La circulaire 307quinquies du 13 juillet 2009 (Moniteur belge du 3 août 2009) stipule que, chaque année au mois de janvier, les services publics fédéraux doivent présenter une liste récapitulative des véhicules acquis au cours de l'année précédente. Pour encourager une collecte de données complète et de qualité, un modèle de rapportage a été élaboré en 2013 au sein du groupe de travail « Mobilité durable » de la CIDD. L'IFDD a par ailleurs jumelé cet effort de collecte de données à l'objectif de répertorier la flotte du parc automobile de l'Etat, formulé dans le programme RSEtat. Les services publics fédéraux ont été amenés à remplir pour la première fois un document de rapportage complet en 2014.



### Etat des lieux du parc automobile de l'Etat

Sur base des données récoltées en 2014, l'IFDD a rédigé un état des lieux du parc automobile de l'Etat. On y découvre des données intéressantes, telles que l'âge moyen des véhicules, le type de carburant utilisé, le taux de conformité aux normes EURO, ou l'écoscore.

Plus d'informations sur le site web de la CIDD. [www.cidd.belgium.be/fr/groupe-de-travail/le-groupe-de-travail-mobilite-durable](http://www.cidd.belgium.be/fr/groupe-de-travail/le-groupe-de-travail-mobilite-durable)



#### 4.5. En matière d'aménagement

- Le COBRACE est le Code Bruxellois de l'air, du climat et de la maîtrise de l'énergie, dont le volet « stationnement » est entré en application en février 2014. Il a pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de maîtriser la consommation énergie. Il entend donc diminuer les places de parking disponibles aux alentours des immeubles de bureaux afin de dissuader les travailleurs de venir à Bruxelles en voiture. Toutes les places de parking des immeubles de bureaux situées hors-voirie sont concernées. Le principe est le suivant : lors de chaque prolongation ou renouvellement du permis d'environnement d'un bâtiment de bureaux, le nombre maximal d'emplacements de parking est recalculé. Deux facteurs interviennent : la surface plancher des bureaux (m<sup>2</sup>) et la zone d'accessibilité en transports en commun. Des dérogations sont toutefois possibles.



##### Calculer le nombre d'emplacements de parking autorisé

Le site de Bruxelles Environnement consacre une rubrique à l'explication du Cobrace et de ses implications en matière de stationnement. On y trouve une carte des zones en fonction desquelles un certain quota de places de parking est autorisé. Une feuille de calcul permet par ailleurs d'en faire rapidement l'estimation par soi-même. Plus d'informations sur le site de Bruxelles Environnement (IBGE). [www.environnement.brussels/thematiques/batiment/la-gestion-de-mon-batiment/stationnement-cobrace](http://www.environnement.brussels/thematiques/batiment/la-gestion-de-mon-batiment/stationnement-cobrace)

- Toujours en Région de Bruxelles-Capitale, les organismes de plus de 100 travailleurs, soumis à l'obligation « Plan de déplacements d'entreprise », doivent disposer d'un parking vélos. Il s'agit de mettre à disposition des travailleurs et des visiteurs un « nombre suffisant d'emplacements vélo ». Ce nombre doit correspondre au nombre de cyclistes (travailleurs + visiteurs) qui rejoignent le site, augmenté de 20%. Des dérogations sont toutefois possibles. L'aménagement d'un parking vélos doit par ailleurs être conforme aux règles d'urbanisme en vigueur aux niveaux communal et régional. Il doit également respecter le permis d'environnement du bâtiment.



**Info-fiche éditée par Bruxelles Environnement : « Disposer d'un bon parking vélos »**

Cette fiche apporte une série de recommandations pratiques sur l'installation de dispositifs de stationnement des vélos. Mais elle fait également le point sur les exigences de la réglementation relative aux parkings à vélos en Région de Bruxelles-Capitale. Plus d'informations sur le site de Bruxelles Environnement (IBGE). [http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF\\_Mobilite\\_PDE\\_disposer\\_bon\\_parking\\_velos\\_FINAL.PDF](http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_PDE_disposer_bon_parking_velos_FINAL.PDF)



#### 4.6. En cas de circonstances exceptionnelles

- Les pics de pollutions se produisent en fonction de conditions météorologiques particulières, qui limitent la dispersion des polluants dans l'atmosphère. Dans ces situations défavorables, les concentrations en oxydes d'azote, monoxyde de carbone, benzène et particules augmentent. Elles sont à l'origine d'une importante dégradation de la qualité de l'air. Les personnes asthmatiques ou souffrant de problèmes respiratoires chroniques y sont évidemment très sensibles. Les Régions peuvent alors prendre des mesures pour réduire la vitesse des véhicules ou réduire la densité du trafic automobile. En Région de Bruxelles-Capitale, les organismes soumis à l'obligation « Plan de déplacements d'entreprise » doivent prendre des mesures internes en cas de pic de pollution, pour inciter leurs travailleurs à limiter l'usage de la voiture.



##### Que faire en cas de pic de pollution ?

- En Région de Bruxelles-Capitale : [www.picdepollution.be](http://www.picdepollution.be)
- En Région Wallonne : le « Plan pics de pollutions »  
[193.190.182.213/WebAirQuality/PicPollutionPoussieres.aspx](http://193.190.182.213/WebAirQuality/PicPollutionPoussieres.aspx)
- En Région Flamande : le « smog-alarm »  
[www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/fijn-stof](http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/fijn-stof)
- La Cellule Interrégionale de l'Environnement : [www.irceline.be](http://www.irceline.be)

- Le risque de pénurie électrique durant l'hiver 2014-2015 pourrait amener le gouvernement fédéral à appliquer le plan de délestage. Si un tel scénario se présente, il touchera l'éclairage des voiries, le fonctionnement des feux de signalisation, voire la fréquence des trains dans les zones concernées. Les services publics fédéraux occupant des bâtiments dans ces zones devront alors prendre des mesures, notamment relatives aux déplacements de leurs agents et de leurs fournisseurs. Les agents seront en effet invités à quitter le boulot plus tôt et les livraisons devront être postposées. Les instructions seront diffusées en temps voulu par les canaux internes propres à chaque SPF/SPP. Bruxelles ne sera pas touchée par le plan de délestage. Mais les agents domiciliés en province et travaillant dans la capitale devront tout de même prendre leurs dispositions.



Le site [www.offon.be](http://www.offon.be)

Géré par le SPF Economie, ce site fait le point sur la situation du réseau électrique belge à 7 jours et permet de s'informer sur les zones concernées par le plan de délestage. Il fournit également des conseils pour réduire sa consommation électrique.



# Les services publics montrent l'exemple



## Ministère de la Défense : Des cours de sécurité routière et de conduite écologique

La « Military Initiative on Road Safety » (MIRS) a pour but la sensibilisation du personnel de la Défense à la sécurité routière et à la conduite écologique. Des « Road Safety Days » ont déjà été organisés les années précédentes. Etant donné leur succès, la Défense souhaite répéter l'opération en 2015, à Bourg-Léopold et à Marche-en-Famenne. Les participants abordent différents thèmes au cours de leurs sessions théoriques et pratiques :

- Théorie : code de la route (test) / E-learning : présentation du film « On the road »
- Angle mort (réglage du rétroviseur) / Manoeuvre & guidage d'un véhicule
- Maîtrise de la direction (slalom)
- Eco-conduite : théorie et circuit pratique (emploi de webasto)
- Réaction en cas de panne ou d'accident (premiers soins - procédures/administration - dépannage)
- Alcool & Drogues (prévention - effets)
- Ceinture de sécurité & Vitesse (simulateur de tonneaux & crash/réaction test)
- Simulateurs de conduite (ASTRA - PIRANHA - DINGO / moteur / analyse de conduite)
- Sécurité & Protection (sécurisation du chargement - ADR - « spill drill »)

L'objectif est d'attirer plus de 1400 participants au cours de ces six jours de formation.

## SPF Economie : Le personnel a testé des véhicules aux carburants alternatifs

Le SPF Economie veut réduire son impact sur l'environnement. Il étudie dès lors, notamment, les moyens de déplacement du personnel, afin de mettre en place une politique de mobilité durable. Quelques initiatives :

- En 2011, le service logistique a acheté une camionnette électrique. Ce véhicule assure la navette interne de la poste entre les bâtiments bruxellois du SPF Economie. L'acquisition marque une étape importante dans le domaine de la protection de l'environnement ;
- En 2013, le service logistique a acheté deux vélos électriques pour les déplacements de service. Une enquête interne montre que le personnel a de l'intérêt pour ce type de véhicule ;
- En 2014, un projet a été mis en place pour tester le potentiel des véhicules électriques, plug-in hybrides et/ou au gaz naturel au sein de notre flotte. Plusieurs fabricants ont mis à notre disposition quelques véhicules équipés de carburants alternatifs. 12 véhicules au gaz naturel ont été principalement testés par nos inspecteurs. Ces derniers parcourent en effet de longues distances en Belgique dans le cadre de leur travail. 10 véhicules électriques et plug-in hybrides ont été utilisés à Bruxelles et dans les environs sur de petits trajets dans le cadre de déplacements professionnels.

Après la période d'essai, chaque testeur a complété un formulaire d'évaluation. L'analyse des résultats sert à présent de base pour formuler de nouveaux objectifs en matière de «fleetmanagement». En fonction de nos moyens budgétaires, ils font désormais partie de notre politique d'achat des voitures de service.



## SPF Finances : Incitation flagrante à la pratique de la marche

Tout au long de la semaine du 29 septembre au 5 octobre 2014, le SPF Finances a pris part à la Move Week, une campagne Européenne de promotion des bienfaits de l'activité physique et sportive régulière.

Les cinq activités suivantes ont été organisées durant cette semaine:

- Go for 250.000 steps. Un concours original : constituer une équipe de 5 collègues qui atteindra le score de 250.000 pas ;
- L'escalier, un ascenseur pour ta santé ! Emprunter régulièrement l'escalier au lieu de l'ascenseur est bénéfique pour la santé, même pour monter d'un seul étage! A cette occasion, une campagne d'affichage s'est emparée de tous les bâtiments du SPF Finances ;
- Let's get cycling! Tout au long de cette semaine, les cyclistes du SPF ont été attendus dans une dizaine de bâtiments des Finances avec un petit-déjeuner gracieusement offert !
- Follow the guide. En région, des représentants ont organisé une promenade de 3 à 5 km sur le temps de midi dans différentes villes ;
- Sandwich move : Les restaurants du SPF Finances ont proposé tout au long de la semaine, un sandwich sain et équilibré.



## SPF Intérieur : sensibiliser à la mobilité durable tout au long de l'année

Le SPF Intérieur prend régulièrement des initiatives pour sensibiliser son personnel sur la mobilité durable:

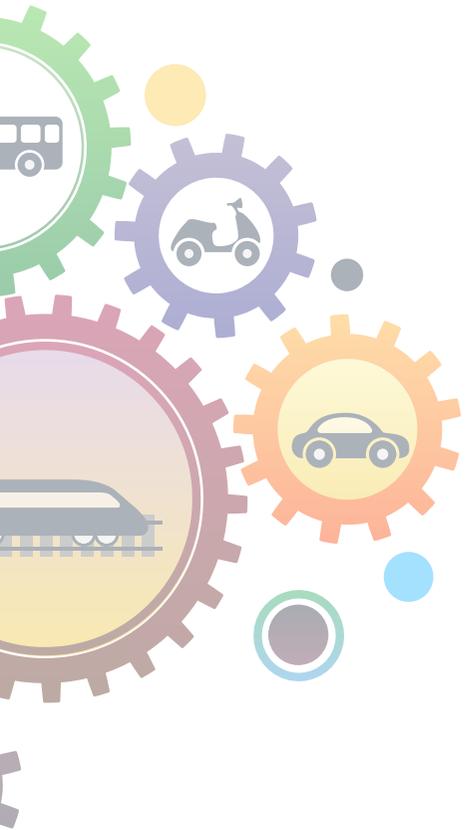
- La « Semaine de la Mobilité » est organisée chaque année en septembre. A cette occasion, les travailleurs ainsi que les visiteurs du SPF sont encouragés à prendre les transports en commun. Dans les différents bâtiments, des affiches sont diffusées et un coin de la mobilité est mis en place et fournit des informations sur la mobilité. En 2014, un quizz sur la mobilité a également été organisé et les gagnants ont reçu un « paquet » contenant des informations sur la sécurité routière, des cartes de Bruxelles, une veste fluorescente, des pinces à vélo, ... ;
- L'utilisation des vélos de service est encouragée en diffusant toutes les informations à ce sujet via des epo-flash et via l'intranet. Des informations sont également données sur les possibilités de prendre une douche dans les différents bâtiments, sur comment réserver un vélo de service, etc. D'autres initiatives sont en outre exposées comme le blue bike, le villo,... Les parkings vélos des différents bâtiments du SPF ont été rénovés en 2014, conformément à la législation. L'accès au parking vélos a également été sécurisé en prévoyant pour les cyclistes un chemin distinct de celui emprunté par les automobilistes ;
- Le plan de déplacement d'entreprise et les mesures prises pour mettre en œuvre ce plan font aussi l'objet d'une bonne communication ;
- Le système de E-ticketing a été étendu aux bâtiments bruxellois où il n'était pas encore en usage. Vu l'utilisation plus conviviale du e-ticketing par rapport au réquisitoire papier plus compliqué, le travailleur sera plus vite enclin à prendre le train pour ses déplacements de service ;
- Des cours d'ecodriving (éco-conduite) sont proposés aux chauffeurs des véhicules de service
- Prochainement, les trajets des différents véhicules de service seront analysés afin de voir s'ils peuvent encore être utilisés de manière plus efficace ;
- L'intranet comprend une rubrique «mobilité durable».



## **SPF Justice : Une campagne annuelle pour promouvoir les modes de déplacements durables**

Le Service Développement durable propose chaque année au personnel des activités destinées à promouvoir l'utilisation de modes de déplacement durables et actifs. Les collaborateurs des services centraux et des services extérieurs (établissements pénitentiaires, cours, tribunaux, etc.) ont l'occasion de participer à des actions diverses :

- Des ateliers d'éco-driving
- Des ateliers de sensibilisation « Sécurité du vélo en ville »
- Des ateliers de réparation de vélos
- Des ateliers de sensibilisation « Code de la route »
- Des circuits vélo guidé en ville
- Petits déjeuners à l'attention du personnel cycliste
- Stands d'infos avec diffusion de brochures et présence de représentants de Pro Vélo, STIB, SNCB et Cambio
- Stands d'infos de promotion de l'usage des vélos de service (dans les bâtiments de l'administration centrale)
- Mise à disposition de brochures près des valves
- Rubrique Mobilité durable sur l'intranet



## SPF Mobilité et Transports : Le Président du Comité de Direction se déplace à vélo

Vu la proximité de la gare du Nord et d'une station « Villo », le SPF Mobilité et Transports ne possède pas de places de parking pour les visiteurs. Ses 96 places de parking sont surtout utilisées pour les véhicules de service. Seuls les inspecteurs et les contrôleurs de la route, des ports et des aéroports peuvent disposer des véhicules de service. Les autres missions en Belgique se font de préférence en transports en commun. Quant aux déplacements en avion, ils ne sont autorisés que lorsqu'il s'agit d'un déplacement d'au moins 600 km ou lorsque la distance à parcourir de porte à porte prend plus de 50 % du temps de la mission. La gestion du parc automobile est très rigoureuse. Les responsables environnementaux sont tenus de suivre en permanence un grand nombre de données : la taille du parc automobile, le nombre de km parcourus par type de véhicules (diesel, essence ou hybride), la consommation moyenne par voiture, l'entretien des véhicules chez les concessionnaires agréés. Et enfin, coup de chapeau au Président du Comité de Direction car il fait tous ses déplacements à vélo.

## SPF P&O : Un vélo au parcours hors du commun

Le SPF P&O a introduit il y a quelques années un vélo de service qui complète l'emplacement vélo d'ailleurs obligatoire pour les instances certifiées EMAS et comptant plus de 100 personnes en Région de Bruxelles-Capitale. Ce vélo de service a connu un parcours hors du commun. Au début, son utilisation était très limitée et beaucoup de fonctionnaires s'interrogeaient sur son utilité. Plusieurs campagnes d'information sur la mobilité ont permis d'expliquer la raison de l'achat de ce vélo. Nous avons aussi introduit le vélo comme moyen alternatif pour les navettes qui se font journalièrement entre Cabinet, Palais, Parlement et les différents bâtiments de P&O. Chaque jour d'été les chauffeurs utilisent ce vélo pour effectuer les navettes avec les dossiers. De plus, nous avons mis en place un système permettant à d'autres services (Selor, IFA) de l'emprunter. Ce vélo est contrôlé sur le plan technique par une personne qualifiée. Il est de plus en plus apprécié par certains fonctionnaires pour faire leurs déplacements dans le quartier administratif.



## **SPF Santé Publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement : Compenser les émissions de CO<sub>2</sub> des missions à l'étranger**

Le SPF a développé un Vade-mecum pour ses missions à l'étranger, qui est d'application depuis 2013. Une des lignes directrices prévoit que les déplacements à l'étranger de moins de 300 km doivent s'effectuer en train. Pour des distances de plus de 300 km et de moins de 8 h, le train reste vivement conseillé. En outre, pour tous les déplacements de missions à l'étranger, le SPF calcule ses émissions de CO<sub>2</sub> et les compense volontairement par une contribution financière à des projets de développement d'énergies renouvelables. Depuis 2013 également, notre SPF a placé 9 vélos au rez-de-chaussée de son bâtiment Eurostation. Ils sont à la libre disposition des collaborateurs du SPF qui peuvent les utiliser comme moyen de transport alternatif pour se rendre à une réunion à Bruxelles ou pour faire une balade sur le temps de midi. Il suffit de demander la clé à l'accueil qui peut également fournir un casque, une veste réfléchissante, des sacs et une carte des itinéraires cyclables de Bruxelles.

## **SPF Sécurité sociale : 8 voitures sur les 14 du parc automobile sont des hybrides**

Pour répondre à ses besoins journaliers, le SPF possède un parc automobile de 14 véhicules: 8 voitures de société et 6 voitures de service. Depuis quelques années, nous avons décidé de remplacer systématiquement les véhicules en fin de course par des modèles plus écologiques. Nous les choisissons dans le respect des directives de la circulaire 307 quinquies. C'est ainsi que nos voitures diesel ou essence font progressivement place à des voitures hybrides/essence et des voitures hybrides/PHEV, émettant moins de CO<sub>2</sub>. Nous utilisons déjà huit véhicules avec ces nouvelles technologies, quatre dans chaque type. Les autres voitures sont des diesels qui devraient être peu à peu retirées de la circulation et remplacées à fur et à mesure par des voitures plus écologiques.



## **SPP Intégration Sociale : En selle pour présenter les résultats d'EMAS au Ministre**

Le SPP Intégration sociale a obtenu l'enregistrement EMAS en 2010 et depuis lors, chaque année, sa certification est renouvelée. L'un de ses objectifs EMAS concerne la promotion de la mobilité douce. A ce titre, le SPP a acquis trois vélos de service, dont un vélo pliable qui peut être utilisé pour les déplacements hors de Bruxelles. Ces vélos sont notamment utilisés lors de visites au Cabinet du (de la) Ministre. Chaque année, au printemps, une délégation de cyclistes de l'administration se rend ainsi au Cabinet pour présenter au Ministre le programme d'actions EMAS et les résultats des objectifs environnementaux. Le président du SPP, Julien Van Geertsom, participe à cette sortie. La présentation est l'occasion de sensibiliser le (la) Ministre aux actions de son administration et de lui demander son soutien. Le précédent Cabinet de l'Intégration sociale a ainsi accepté de réduire le nombre d'impressions de dossiers qu'il demandait au SPP. Les participants utilisent pour la sortie les vélos de service, mais aussi les vélos de la SNCB (Blue bikes) et ceux de la Région de Bruxelles-Capitale (Villo).

## **SPP Politique Scientifique : Privilégier le train pour les missions à l'étranger**

Les membres du personnel réalisent chaque année environ 400 voyages à l'étranger. Un cadastre de ces missions est réalisé à l'aide d'une application informatique qui enregistre les demandes d'ordre de mission à l'étranger. Ces déplacements s'effectuent pour 60% en train et 40% en avion. Les déplacements en train et TGV sont privilégiés. Les voyages en avion ne sont autorisés que si la distance entre le point de départ et le point d'arrivée est supérieure à 800 km, sauf dans les cas d'extrême urgence, de force majeure, ou lorsque les moyens de transport terrestre sont inexistant, trop longs ou dangereux. Quant au trajet qui sépare le domicile de l'agent en mission et l'aéroport, il doit être exclusivement effectué en transports en commun.

Dans un tout autre registre, Belspo a instauré un système très sévère d'occupation des places de parking dans son bâtiment. Seuls 21 emplacements sont attribués nominativement à des membres du personnel, pour une durée d'un an. Les candidats à un emplacement doivent chaque année remplir un formulaire qui permet de justifier la nécessité de venir travailler quotidiennement en voiture. Et les places attribuées doivent être libérées les jours de congé, d'absence, de télétravail, etc. via une application informatique qui favorise ainsi leur usage optimal.

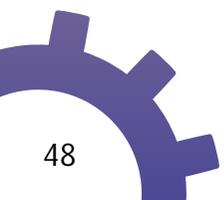


## L'Institut Fédéral pour le Développement durable : Agir sur la législation

L'Institut Fédéral pour le Développement durable (IFDD, ex-SPP DD) est très impliqué dans le groupe de travail qui planche actuellement sur la révision de la circulaire 307 quinquies. Toute la réflexion porte sur l'achat et le leasing de voitures plus « vertes ». Le texte en préparation tiendra compte de diverses évolutions:

- En matière d'écoscore : l'empreinte environnementale des véhicules de nouvelle génération a évolué, nécessitant d'adapter la manière de calculer l'écoscore ;
- En matière d'obligation : l'accord de gouvernement 2014-2019 impose que la part de voitures électriques, hybrides et LPG augmente graduellement dans les achats et leasings de nouveaux véhicules : 50 % en 2015, 75 % en 2016 et 100 % en 2017 ;
- En matière de reporting sur l'état du parc automobile fédéral ;
- En matière de détermination de plafonds budgétaires pour l'achat ou le leasing de véhicules.





# Contacts utiles



## 6.1. Les Régions

Bruxelles Environnement  
Département stationnement et déplacements  
Site de Tour & Taxis – Avenue du Port 86c b.3000  
1000 Bruxelles  
Tél. : 02 563 41 61  
Courriel : [pdebvp@environnement.irisnet.be](mailto:pdebvp@environnement.irisnet.be)

Service Public de Wallonie  
Direction de la Planification de la Mobilité  
CAP-NORD  
Boulevard du Nord, 8  
B-5000 Namur  
Tél. Vert : 0800 11 901  
Tél.: 081 77 31 21  
Courriel : [mobilite@spw.wallonie.be](mailto:mobilite@spw.wallonie.be)

Vlaamse Overheid  
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid  
Koning Albert II-laan 20 bus 2  
1000 Brussel  
Fax: 02 553 71 08  
Courriel : [mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be](mailto:mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be)



## 6.2. Les membres du Groupe de Travail « Mobilité Durable » de la CIDD (Commission Interdépartementale pour le Développement durable) :

Président a.i : Mundon-Izay Noti (SPF Mobilité et Transports )

Secrétaire : Marie-Line Gabriel (Institut Fédéral pour le Développement durable)

Membres :

- Ministère de la Défense : Peter Vanderstuyf
- SPF P&O : Gino Vandenborne
- SPF Intérieur : Els Braeye
- SPF Finances : Léon Poncin & Morgane Butlin
- SPF Justice : Cindy Renard
- SPF Chancellerie du Premier Ministre : Annick Blomme
- SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement : Chris Van den hole – David Muls
- SPF Emploi, Travail et Concertation sociale : Stany Chigohokalimo
- SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie : Monika Noben
- SPF Sécurité sociale : Johan Steenhoudt
- SPP Intégration sociale : Anne-Marie Voets
- SPP Politique scientifique : Caroline Dandois
- SPW Wallonie : Elodie Louette
- Police Fédérale : Fabienne Kleiner

## 6.3. La Commission interdépartementale pour le Développement durable (CIDD)

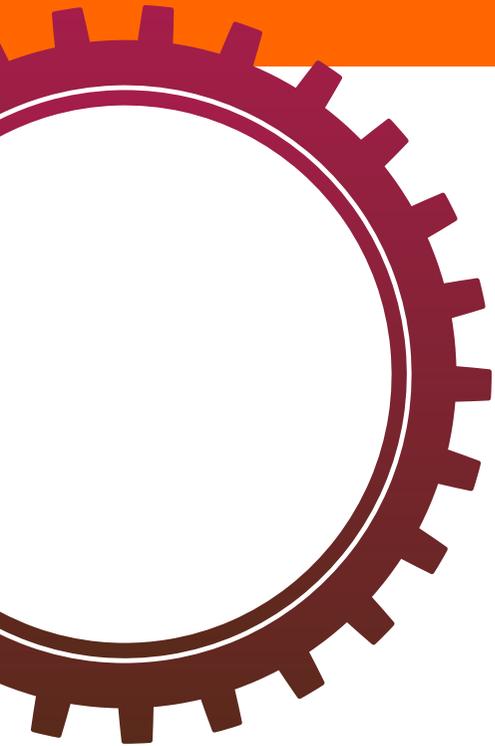
- Président : Dieter Vander Beke (Institut Fédéral pour le Développement durable)
- Secrétaire : Cédric Van de Walle (Institut Fédéral pour le Développement durable)

Tél. général : 02 501 04 77

Email : [cidd-icdo@ifdd.fed.be](mailto:cidd-icdo@ifdd.fed.be)







Année de publication :  
2015

Editeur responsable :  
Dieter Vander Beke,  
Président de la Commission Interdépartementale pour le Développement durable (CIDD)  
4 rue Ducale, 1000 Bruxelles

Tél. 02 501 04 77  
E-mail : [cidd-icdo@ifdd.fed.be](mailto:cidd-icdo@ifdd.fed.be)



Conception graphique :  
Thierry Sauvenière

Dépôt légal : D/2015/11945/5

Copyright :  
Indigo Fish - Shutterstock  
Gianluca Barbaro - Fotolia.fr