

Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

Following the Fourth High-level Meeting on Transport, Health and Environment (4HLM) in Paris on 14-16 April 2014, THE PEP continued to conduct its yearly surveying of Member States on the developments in achieving the goals of the Paris Declaration since 2014. These replies were used for a regional overview on progress made at the 12th Session of the Steering Committee of THE PEP in November 2014.

The answers below were submitted by the listed THE PEP focal point(s) to THE PEP secretariat in fall 2014 and are provided here in an unedited version.

Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

Section A: Information about the preparation of the replies to the questionnaire

Country	<input type="text" value="Belgium"/>	Date	<input type="text" value="31/10/2014"/>
Name of officer (national focal point) responsible for submitting the report	<input type="text" value="André François"/>		
Institution	<input type="text" value="SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement"/>		
Postal address	<input type="text"/>		
Telephone	<input type="text"/>	Fax	<input type="text"/>
E-mail address	<input type="text"/>		
Website	<input type="text"/>		

Names of the officers (national focal points) from the other two sectors that participated in the preparation of the report	<input type="text" value="1. Mundon-Izay NOTI"/> <input type="text" value="2."/>
Institutions	<input type="text" value="1. Service public fédéral Mobilité et Transports"/> <input type="text" value="2."/>
E-mail addresses	<input type="text"/>
Websites	<input type="text" value="1. http://www.mobilit.belgium.be"/> <input type="text" value="2. http://"/>

Please provide brief information on the process through which this report has been prepared, including information on which types of authorities were consulted or contributed to its preparation.

- Ministry in charge of health
- Ministry in charge of environment
- Ministry in charge of transport
- Regional authorities
- Local authorities
- Academia
- Private business
- Non-governmental organizations
- Others, please specify:

Please report any particular circumstances that have a major impact on the context for the implementation of THE PEP in your country. For example, whether the decision-making structure is federal and/or decentralized and whether financial constraints are a significant obstacle to implementation.

Federal State (3 Regions & 3 Communities) with a significant level of autonomy of local authorities (municipalities). Like in every EU Member States, severe budget cuts regarding public expenses since 2008.

Please continue with Section B.

Referring to THE PEP Priority Goals of the [Paris Declaration](#) adopted by the Fourth High-level Meeting on Transport, Environment and Health in 2014, please describe briefly the most significant national-level (and/or local-level) progress achieved in attaining these goals.

If the actions described are carried out in cooperation with other Member States or with international or regional organizations (such as the European Union), please indicate this.

Section B: Implementation of the Paris Goals

Priority Goal 1: to contribute to sustainable economic development and stimulate job creation through investment in environment- and health-friendly transport

indicator 1.1 Please describe any policies or programmes in your country that support investment in the following:

Development of transport infrastructure that promotes safety, environment and health and has a job creation potential, including rail and light rail. *Please specify:*

L'Etat belge investit des moyens importants pour le maintien et le développement du réseau ferroviaire belge dont les émissions spécifiques de CO2 et la consommation énergétique spécifique sont faibles en comparaison à celles du transport routier. Le mode ferroviaire apparaît clairement comme un mode de transport durable qu'il convient de soutenir. L'Etat fédéral a investi dans plusieurs projets de transport ferroviaire: le réseau à grande vitesse avec des axes vers Paris-Londres-Cologne- Amsterdam, le Réseau Express Régional ou RER pour la mobilité de, vers et autour de Bruxelles, les projets ferroviaires vers les ports et les projets ferroviaires vers et dans les aéroports en plus des projets de modernisation des grandes gares.

Concernant le projet RER, le gestionnaire de l'infrastructure belge "Infrabel" exécute de grands travaux d'extension sur différents axes ferroviaires stratégiques de et vers Bruxelles. Grâce au Réseau Express Régional (RER), Bruxelles deviendra plus rapidement accessible en transport en commun, avec pour objectif de freiner l'augmentation du trafic automobile.

La fin des travaux du RER est attendue à l'horizon 2019 alors qu'ils sont annoncés en 2021 pour la ligne 161 (Bruxelles-Namur) et en 2023 pour la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi). Les coûts d'investissement RER englobent les coûts de l'infrastructure, ceux du matériel roulant et les dépenses relatives à la billetterie, à l'information....

Le plan pluriannuel d'investissement ferroviaire 2008-2012 (PPI 2008-2012) prévoyait des investissements pour un montant total de 8,96 milliards €. De ce montant, environ 76 % (soit 6,8 milliards €) provenaient de la dotation de base du SPF MT (le fédéral) et 19 % (soit 1,69 milliard €) du Fonds RER. Les moyens financiers restants provenaient notamment de capitaux externes, de fonds propres et d'aides financières européennes. Plusieurs grands projets, comme le Diabolo et le Liefkenshoek Rail Link, ont été réalisés par le biais d'un partenariat public-privé ou grâce à un préfinancement des Régions.

En matière d'emploi, la Société Nationale des Chemins de fer Belges procède au recrutement de plusieurs centaines d'employés (1.500 nouveaux collaborateurs en 2013 et autant les années suivantes) dans plusieurs domaines sur base du développement de ce mode de transport: techniciens, ingénieurs, informaticiens, préposés aux ventes, marketing & communication, personnel roulant, sécurité, trafic & mobilité, finance & legal, Ressources humaines & Administration...

Le 19 juillet 2013, le conseil des Ministres a approuvé un nouveau plan d'investissement ferroviaire portant sur la période 2013-2025.

Ce nouveau plan a été approuvé pour un montant total de près de 26 milliards €2012 et inclut un budget de 2,5 milliards réservé pour des projets prioritaires régionaux répartis comme suit :

- 1.606 millions € pour des projets régionaux financés par le fédéral.
- 500 millions € pour des projets cofinancés avec les Régions.
- 460 millions € pour l'extension de la capacité ferroviaire à Bruxelles.

Les investissements du plan seront principalement effectués dans les domaines suivants :

- l'augmentation de la sécurité du système ferroviaire;
- le maintien de capacité des infrastructures existantes et du matériel roulant en activité;
- l'augmentation de la capacité des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte de la croissance de la mobilité ;

Clean and efficient intermodal connections. *Please specify:*

Le PPI aborde aussi l'élargissement de la jonction Nord-Midi, une portion stratégique qui accueille 1.200 trains par jour. En heures de pointe, la jonction voit défilier 96 convois par heure et la SNCB estime que ce chiffre grimpera à 137 trains l'heure d'ici 2030. Il est donc urgent d'améliorer la capacité de trafic sur cette jonction.

Safety measures in road transport. *Please specify:*

En matière de sécurité des usagers des transports, la législation sur la circulation routière est régulièrement modifiée avec de nouvelles mesures de façon à évoluer vers plus de sécurité pour les usagers de la route. L'accord gouvernemental du 9 octobre 2014 plaide entre autres pour le renforcement et l'intensification des contrôles routiers. Le nouveau gouvernement fédéral souhaite soumettre un conducteur sur trois à un contrôle d'alcoolémie, de consommation de drogue et de port de la ceinture. Il veut également effectuer 40 millions de contrôles de vitesse afin que le Belge adapte son comportement au volant. Par ailleurs, ce gouvernement souhaite améliorer l'analyse des accidents pour en comprendre les causes.

" L'Institut Belge pour la Sécurité Routière a recommandé l'instauration du permis à points, qu'il soutient avec le renforcement des mesures de contrôle et la "simplification approfondie" du Code de la route.

Outre la catégorisation des infractions de la route en différentes classes selon leur gravité, d'autres mesures plus sévères repriment les conducteurs fautifs en délit de fuite par exemple et autres. Ainsi depuis le 1er janvier 2009, en

cas de déchéance de permis de conduire prononcée après un accident avec délit de fuite qui a entraîné des blessures à autrui ou la mort, la réintégration dans le droit de conduire sera toujours subordonnée à la réussite de l'examen théorique, pratique et psychologique. Des sanctions plus sévères s'appliquent en cas de récidive. Depuis le 1er juin 2009, une veste de sécurité retroréfléchissante doit se trouver à bord de tous les véhicules automobiles (voitures, camions, camionnettes,...) pour qu'en cas de panne, le conducteur la porte dès qu'il sort de son véhicule, si ce dernier est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits. Déjà, la loi belge sur les usagers faibles protège de manière automatique et supplémentaire les usagers faibles victimes d'un accident de la circulation. Les usagers faibles de la route sont les piétons, les cyclistes, les passagers d'un véhicule automoteur (y compris les passagers d'un train, d'un tram et du métro), les personnes sur un skate board, les personnes en fauteuil roulant. En pratique, un usager faible victime d'un accident de la route sera automatiquement indemnisé pour le dommage corporel subi, sans que la question des responsabilités de l'usager faible ne puisse être visée. L'indemnisation porte sur le dommage résultant des lésions corporelles ainsi que sur les dégâts aux vêtements et aux dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles.

Infrastructure for active and environmentally friendly transport. *Please specify:*

Les aspects de la mobilité concernant les infrastructures de transport, à part les infrastructures liées au transport ferroviaire, rejoignent ceux de l'aménagement du territoire dont les compétences sont régionales. Des politiques en oeuvre dans l'aménagement des infrastructures destinées aux transports actifs (marche, pistes cyclables, autres chemins) relèvent des gestionnaires des voiries sur base des prescriptions en vigueur pour les compétences régionales (Bruxelles-Capitale, Flandre et Wallonie).

Eco-Tourism. Please specify:

Les activités touristiques sont organisées par les associations et les agences de tourisme. La réglementation en cette matière est plutôt une compétence régionale.

Priority Goal 2: to manage sustainable mobility and promote a more efficient transport system

indicator 2.1 **Describe the 3 main policies or programmes in your country that support mobility management and modal shift away from the private car toward more environmentally-friendly modes (public transport, walking and cycling, etc.) and indicate the level (i.e. national, sub-national, local/municipal) and target groups**

Level	Description
national	En Belgique, plusieurs politiques et programmes de gestion de la mobilité sont mis en oeuvre dans le but d'encourager le report modal de la voiture personnelle vers les transports en commun. http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_Promouvoir_TC_FINAL_FR.PDF . Une des priorités de la Belgique en matière de mobilité est d'améliorer et promouvoir les transports publics, et par ce fait favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport. De grands projets d'infrastructures sont mis en oeuvre en concertation entre les différentes autorités fédérales et régionales pour réaliser le RER ou Réseau Express Régional dans et autour de Bruxelles ainsi que le projet Diabolo (voir indicateur 1.1)
Target group communales	

Level	Description
national	La gratuité des déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail est assurée totalement pour les fonctionnaires fédéraux. Pour les entreprises qui financent 80 % de ces déplacements pour leur personnel vers Bruxelles avec la SNCB et la STIB, l'Etat prend en charge les 20 % restants sur la base de conventions. En outre, plusieurs catégories de personnes bénéficient sous certaines conditions de la gratuité des transports publics selon l'âge (les enfants de 0 à 11 ans), des réductions sur les frais de transport (les personnes de plus de 65 ans), et des mesures tarifaires spécifiques selon leur handicap ou leur situation sociale.
Target group communales	

Level	Description
national	Le Gouvernement fédéral encourage fiscalement les déplacements à vélo, et l'indemnité versée par un employeur à son travailleur, dans le cadre des déplacements domicile-travail effectués à vélo. Cette indemnité est exonérée d'impôts et de charges sociales. Depuis 2013, le montant maximal exonéré est de 0,22 € par km parcouru. L'acquisition et la mise à disposition de vélos de service, destinés aux déplacements professionnels ou aux déplacements domicile-travail du personnel, ainsi que l'entretien et la réparation des vélos, peuvent faire l'objet d'une déduction majorée de 120% pour l'employeur. Une attention particulière a été réservée à la promotion de l'utilisation du vélo dans les nouveaux contrats de gestion (ainsi que dans les plans d'entreprises) de la SNCB (Société nationale des chemins de fer) et d'Infrabel. Ainsi, la SNCB s'est engagée à augmenter le nombre de parkings vélos et à optimiser la surveillance des abris vélos. Elle soutient le développement de "points vélos" dans les gares. Des entreprises d'économie sociale se voient ainsi proposer des espaces pour offrir des services de location de vélos, de réparation de vélos ou toute autre activité liée au vélo. En outre, la SNCB favorise l'utilisation du vélo en autorisant son embarquement dans les trains (voir http://www.b-europe.com/Voyager/Pratique/Votre%20voyage/V%C3%A9los).
Target group communales	

indicator 2.2 **Does the government raise awareness of mobility choices?**

Yes

indicator 2.3 **Does the government promote the use of information technology to increase the efficiency of the transport system?**

Yes

indicator 2.4 **Are there mechanisms in place in your country to improve the coordination between land use and transport planning?**

Yes

indicator 2.5 **Does your country take any measures to promote high-quality integrated public transport and reducing the need for, and the volume of, car traffic?**

Yes

Please, specify:

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des entités fédérées ont adopté des mesures promouvant le transport public de qualité et les alternatives à la voiture personnelle (covoiturage, vélos, marche...) de manière à réduire le volume du trafic motorisé. D'autres mesures comme celle concernant l'instauration du télétravail permet de concilier la vie professionnelle et la vie familiale et vise notamment à réduire le volume du trafic routier généré par les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pendant les heures de pointe. <http://www.vap-vap.be/spip.php?article180&lang=fr>.

Diverses mesures fiscales ont également été prises concernant la fiscalité des voitures de société: Le 1er janvier 2005, pour chaque voiture de société avec utilisation privée, une cotisation de solidarité était due par l'employeur sous forme d'une taxe CO2, calculée sur la base du type de carburant et des émissions de CO2 de la voiture. Le travailleur bénéficiant d'une voiture de société paye une taxe sur l'avantage de toute nature (ATN). Le 1er janvier 2010, de nouveaux barèmes à l'impôt des sociétés sont entrés en vigueur pour la déduction fiscale des voitures, variable en fonction des émissions de CO2 (voir http://www.leaseplan.be/pu/fr/Nouvelles_mesures_fiscales_CO2).

Depuis le 1er janvier 2012, la formule de calcul de la contribution annuelle a été revue: cette taxe ne tient plus compte de la distance domicile-lieu de travail, mais est calculée en fonction des émissions de CO2 et de la valeur catalogue du véhicule TVA comprise et hors remise. Elle tient compte de l'usure du véhicule en fonction de l'âge du véhicule, raison pour laquelle un taux de dégressivité a été introduit. http://www.bdo.be/fr/news/professional-news/2012/btw-af trek-bedrijfswagens/https://multimediafiles.kbcgroup.eu/ng/published/KBC/PDF/KBC_Autorelease_brochure_fiscale_voitures_de_societe.pdf.

Depuis le 1er janvier 2014, pour un véhicule de société qui peut être utilisé à des fins privés, une cotisation patronale de solidarité est due par l'employeur à l'ONSS. Cette contribution est forfaitaire et se base sur le type de carburant et les émissions de CO2 des voitures. S'il n'y a pas d'émission de CO2 connue, les émissions de CO2 sont alors fixées à 182 g/km pour les moteurs essence et 165 g/km pour les moteurs diesel.

Priority Goal 3: to reduce emissions of transport-related greenhouse gases, air pollutants and noise

indicator 3.1 **Describe any strategies, policies or measures to support a shift in the vehicle fleet towards zero- or low-emission vehicles and fuels based on renewable energy, clean transport modes and fostering electric mobility as well as eco-driving.**

Les primes fédérales pour l'achat de véhicule propre et les filtres à particules ont été supprimées le 31 décembre 2011. Les primes sont dorénavant une compétence régionale.

Concernant les véhicules électriques, la réduction d'impôt pour les voitures, voitures mixtes et minibus électriques, ainsi que pour l'installation de borne de recharge, est supprimée depuis l'exercice 2014 (revenus 2013).

Par contre pour les motocyclettes et tricycles, exclusivement propulsés par un moteur électrique (pas les véhicules électriques hybrides) une réduction d'impôt s'élève à : 15 % de la valeur d'achat du véhicule électrique avec un maximum de 3.040 euros pour l'exercice 2015 (revenus 2014).

Pour les quadricycles électriques (véhicules à quatre roues dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400 kg (550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises)), la réduction d'impôt s'élève à : 15 % de la valeur d'achat du véhicule électrique maximum 4.990 euros pour l'exercice 2015 (revenus 2014)

L'avantage de toute nature (ATN) pour la mise à disposition gratuite d'un véhicule de société est dorénavant calculée sur base de la valeur catalogue et de l'émission de CO2 des véhicules. L'avantage déterminé ne peut jamais être inférieur à 1.200 euros (valeur 2012) par an à indexer.

Ce mécanisme de détermination de l'avantage sera adapté automatiquement de manière à tenir compte de l'évolution annuelle en émission de CO2 du parc automobile.

Pour les frais afférents au véhicule, la dépense non admise dans le chef de la société est de 17%

indicator 3.2 **Does your Government take any measures to support a reduction in noise emissions from transport activities?**

 Yes

Specify

La responsabilité d'exécution de la Directive 2002/49/CE concernant l'évaluation et la maîtrise du bruit dans l'environnement incombe aux autorités régionales, sauf pour les trains et les avions à l'aéroport de Bruxelles-National dont les compétences sont fédérales. Pour ce qui concerne les bruits des trains, la SNCB a adopté en 2006 un plan pluriannuel fixant les principaux axes de la stratégie afin de concrétiser ses objectifs en matière environnementale. Les nouveaux trains doivent désormais satisfaire à des normes acoustiques strictes, qui sont entrées en vigueur en juillet 2006. Depuis 2009, cette proportion des véhicules silencieux a évolué de la façon suivante :

2009: 17%; 2010: 18% et 2011: 18%.

Ces normes acoustiques sont uniquement d'application pour le nouveau matériel roulant et le matériel existant qui est transformé de telle sorte qu'un nouveau contrôle est exigé. <http://www.b-holding.be/en/sncb-group/corporate-sustainability/huit-priorites>. Deux types de mesures peuvent être distingués en matière de bruit ferroviaire :

- celles visant à limiter le bruit à la source ;
- celles visant à limiter la propagation du bruit dans l'environnement.

D'après les prévisions, 40% du parc de véhicules de la SNCB serait constitué de véhicules du type silencieux en 2015 contre 12% en 2006.

Pour les avions, les restrictions opérationnelles concernent les avions les plus bruyants et à récompenser les avions les moins bruyants par une tarification tenant compte de catégories acoustiques et de périodes (jour/nuit), ainsi que des restrictions d'accès aux catégories d'avions les plus bruyants (par l'utilisation des « quota counts ») et par des limitations du nombre de mouvements et/ou de quotas autorisés. Ce système est en application à Bruxelles-National depuis plusieurs années et prévoit 6 catégories acoustiques (depuis novembre 2011) et un tarif de nuit nettement plus élevé que le jour afin d'encourager les compagnies par un incitant économique à utiliser les avions les moins bruyants. http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/env/fr/geluidscontouren2010_fr

Priority Goal 4: to promote policies and actions conducive to healthy and safe modes of transport

indicator 4.1 **Describe any strategies, policies and measures in your country for the promotion of healthy and safe modes of transport, including infrastructure and safety measures for safe walking and cycling, policies to support cycling and walking, in particular in urban areas and links with efficient and accessible public transport**

En Belgique, le Code de la rue, entré en vigueur en janvier 2004, donne la priorité aux usagers de la route les plus vulnérables en tout temps. De plus, l'introduction du concept de trottoir traversant, c'est-à-dire un trottoir qui se prolonge à travers la chaussée jusque de l'autre côté d'une intersection est un exemple éloquent de la mise en pratique du Code de la rue qui donne aux piétons la priorité sur les automobilistes et les cyclistes. Pour faire face au danger de la vitesse pour les usagers vulnérables, il a été instauré des zones de circulation où la vitesse est limitée à 50 km/h voire à 30 km/h. Les zones 30 sont généralisées dans les abords des écoles et dans les quartiers résidentiels. Depuis septembre 2011, les associations font « La campagne Ville 30 » consistant à encourager les pouvoirs publics à faire primer la convivialité sur le trafic au sein des quartiers (<http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4365>).

Parmi des initiatives et des politiques promouvant l'utilisation du vélo en ville, il est introduit en Belgique les SUL (Sens Unique Limité) qui permettent aux cyclistes de circuler en double sens dans les rues à sens unique. Ce qui fait que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et incite les motorisés à des vitesses modérées. Les cyclistes peuvent ainsi éviter des axes plus dangereux avec la circulation motorisée dense et rapide et rejoindre plus directement leur destination. De plus avec les SUL, les cyclistes peuvent établir un contact visuel mutuel bien plus facilement que s'ils circulent tous les deux dans le même sens. Pour reconnaître les SUL, les signaux sur les sens uniques concernés sont complétés par des panneaux additionnels illustrés et très reconnaissables pour la circulation dans les deux sens. Depuis le 1er juillet 2004, les communes sont obligées de transformer les voiries à sens uniques en SUL pour les cyclistes lorsque la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h, que la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée soit d'au moins 3 mètres et qu'il n'y ait pas de raison de sécurité (comme le virage...) qui s'y oppose. Voir <http://www.gracq.be/AVELO/003CodeDeLaRue-SUL>

indicator 4.2 **Do transport policies and actions in your country focus on vulnerable groups such as children and persons with reduced mobility?**

Yes

Specify:

La SNCB met en oeuvre des facilités pour améliorer l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite (PMR). Son site internet reprend une série de conseils et d'informations permettant aux PMR de bien préparer leur voyage, de même que les gares pour lesquelles une assistance leur est proposée. Pour des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer seules, la SNCB leur offre une assistance gratuite, également pour les aider à bord du train ou si elles souhaitent emmener gratuitement un accompagnateur. Il est aussi possible de voyager gratuitement, avec réduction ou priorité de place assise grâce à plusieurs formules de cartes:- Carte Accompagnateur gratuit: un accompagnateur voyage gratuitement avec une PMR- Carte Nationale de réduction sur les transports en commun: les aveugles et les malvoyants voyagent gratuitement en 2ème classe- Carte de réduction Intervention Majorée: les bénéficiaires voyagent à moitié prix - Carte spéciale de Priorité pour l'occupation d'une place assise garantie en cas de sévères difficultés à rester debout. En outre, les Régions ont mis en place de services spécifiques pour le transport des PMR.

Priority Goal 5: to integrate transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies

indicator 5.1 **In your country, at what administrative level(s) is spatial/urban planning regulated?**

- national
 sub-national
 local / municipal

Specify authorities:

Les politiques de la planification spatiale et urbaine font partie de l'aménagement du territoire qui est une compétence régionale. Elles sont réglementées au niveau des Régions (Wallonie, Flandre, Région de Bruxelles-Capitale) où des décrets fixent les conditions et les normes pour établir les plans de mobilité communaux, les mesures et plans d'urbanisme...

indicator 5.2 **Is spatial planning coordinated between the authorities indicated above in indicator 5.1?**

Yes

indicator 5.3 **Describe any policies or legal measures that require integrated urban and spatial/urban planning in order to reduce the impact of transport on health, the environment and land use, increase energy efficiency and support green and healthy mobility and transport as well as sustainable livelihoods. Please also indicate at which administrative level they exist.**

En Région de Bruxelles-Capitale: le plan de stationnement, le plan piéton, le plan vélo, l'intégration billettique dans les transports en commun, la diminution de la pression automobile dans les quartiers résidentiels et l'amélioration de la qualité de vie dans un contexte d'augmentation des déplacements ou encore la réduction des impacts environnementaux du secteur des transports, les modes actifs, la marche et le vélo, y compris électrique, doivent fortement se développer, en particulier pour les petites distances... Ce sont là autant des politiques qui favorisent l'utilisation des alternatives à la voiture et encouragent l'amélioration de la vie en milieu urbain.

Le plan de mobilité flamand ainsi que les politiques favorisant une mobilité durable (politique vélo, politique pour une mobilité sécurisée, politique de juste prix...) sont autant des politiques de l'accord du gouvernement flamand 2014 qui mettent des accents sur le réseau cyclable reliant Bruxelles et la Flandre, les interconnexions entre les réseaux de transport, les autoroutes cyclables sécurisées, l'élimination des chaînons manquants... Les objectifs visés contribuent à lutter contre la congestion, les émissions de transport, assurer le transport de « porte à porte » pour les personnes à mobilité réduite et veiller à l'amélioration des services qui leur sont dédiés, la réduction de l'impact des activités de transport sur l'environnement et la santé. Quant l'accord du gouvernement wallon 2014, il prône de développer le plan régional de mobilité, encourage les Plans de mobilité (communes, entreprises, écoles, zones activités économiques), poursuit la mise en œuvre d'aires de parking réservées aux co-voitureurs, notamment aux abords des autoroutes, promouvoir le co-voiturage, favoriser l'usage des véhicules électriques ou au gaz naturel, en particulier pour certains secteurs tels que les transports publics et l'administration, encourager/faciliter le développement de solutions innovantes pour un transport durable des marchandises, en particulier en ville, finaliser la mise en œuvre d'une carte multimodalité utilisable sur tous les réseaux de transport public et à terme pour une série de moyens de transport complémentaires...

indicator 5.4 **Are there national capacity building initiatives on integrating transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies?**

Yes

If YES, please indicate how they are done?

- academic education
- training for professionals
- other, please specify:

forums, campagnes d'information et de sensibilisation; publicités, Plan de mobilité pour les entreprises, sensibilisation...

Please continue with Section C.

Section C: Implementation of THE PEP

6. THE PEP Implementation mechanisms (please see the Amsterdam Declaration para 6-8 and Paris Declaration para 9)

NATIONAL TRANSPORT, HEALTH AND ENVIRONMENT ACTION PLANS (NTHEAPs)

More information:

indicator 6.1 Does your country have a NTHEAP or similar tool?

[Manual on developing NTHEAPs](#)

Was THE PEP helpful in the development of your country's NTHEAP?

If available, please provide a web link to your country's NTHEAP:

indicator 6.2 What is the current status of your country's NTHEAP?

indicator 6.3 What is/will be the scope and format of your country's NTHEAP?

- national
- sub-national
- stand-alone document
- part of a national environment and health action plan (NEHAP)
- environment and health components in a national transport action plan

RELAY RACE (Staffete)

More information:

indicator 6.4 Has your country contributed to THE PEP relay race workshops?

[Workshop in Almaty, 2013](#)
[Workshop in Moscow, 2012](#)
[Workshop in Kyiv, 2011](#)
[Workshop in Batumi, 2010](#)
[Workshop in Skopje, 2010](#)
[Workshop in Pruhonice, 2009](#)

If YES, how?

- technical contribution (in kind)
- financial contribution

THE PEP PARTNERSHIP

More information:

indicator 6.5 Does your country contribute to THE PEP Partnership?

[Terms of reference of THE PEP Partnership](#)

If YES, which ones and how does your country contribute?

- Partnership on jobs in green and healthy transport
- Partnership on cycling promotion
- Partnership on eco-driving
- Partnership on health economic assessment of walking and cycling
- Partnership on signs and signals for pedestrians and cyclists
- Partnership on TRANSDANUBE and ACCESS2MOUNTAIN

indicator 6.6 Are there any formal networks/platforms of professionals who are involved in THE PEP issues in your country?

Please specify:

indicator 6.7 Are these networks/platforms supported by the government?

If YES, please indicate how:

- direct funding
- in kind
- political

7. Policy, regulatory and operational frameworks that support the promotion of THE PEP

indicator 7.1 Do you have a coordinating body and/or a formal structure for implementation of THE PEP within your government?

Represented sectors:

- Transport
- Environment
- Health
- Education
- Spatial/urban planning
- Agriculture

- Finance
 Academia

Others, please specify:

indicator 7.2 **Is integration of the three sectors reflected in any other national policy document(s)?**

Yes

Please list main documents:

Vision fédérale à long terme en matière de développement durable approuvée le 17 mai 2013 par le gouvernement fédéral

indicator 7.3 **Is public awareness in relation to the integration of the three sectors addressed in relevant national document(s)?**

No

Please list main documents:

indicator 7.4 **Are public budgets and/or economic incentives available specifically to support integration of the three sectors?**

No

Please specify:

indicator 7.5 **Are there any national policies or legal measures that require public consultation and stakeholder involvement in decision making processes in the field of transport, health and environment?**

Yes

indicator 7.6 **Does your country have a national action plan for the promotion of cycling?**

No

8. Future of THE PEP

Indicator 8.1 **What have been the main successes of THE PEP in stimulating national action in the priority areas of THE PEP in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

Coopération pratique et pragmatique entre les trois secteurs administratifs concernés notamment échange d'information, contact régulier etc.

Indicator 8.2 **What have been the main weaknesses of THE PEP in stimulating national action in the priority areas in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

Le champ d'application couvert par le PEP peut parfois paraître trop vaste, ce qui peut induire une certaine crainte de s'y engager alors qu'en fait une approche pragmatique permet de se lancer sur par exemple un PG donné

Indicator 8.3 **How could THE PEP better support national efforts to integrate transport, environment and health policies and achieve sustainable transport?**

Renforcer la dissémination de l'information notamment sur les réussites et outils concrets et pratiques que le PEP met à disposition des acteurs des trois secteurs, nous pensons notamment au public-cible des autorités locales et à la société civile et ONG,

Please complete this questionnaire together with the other THE PEP focal points in your country and return it to THE PEP secretariat **before 31 October 2014** by e-mail to csc@euro.who.int

Thank you!