



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS



EMAS

Management
environnemental
vérifié

REG.NO. BE-BXL-000012

Déclaration environnementale Mise à jour 2022

Données 2021



Table des matières

I.	Mot de la Présidente	3
II.	Le Service public fédéral Mobilité et Transports.....	4
	1.Organigramme.....	4
	2.Localisation.....	4
	3.Mission	4
III.	Domaine d’application / Périmètre du Système de Management environnemental (SME)	5
IV.	Description de notre SME.....	6
V.	Politique environnementale	7
VI.	Résultats - Aspects significatifs- Planification	9
	Eco-gestion – City Atrium	9
	Biodiversité.....	20
	Missions: Résultats et perspectives.....	21
VII.	Communication – sensibilisation	44
VIII.	Formation.....	44
IX.	Mobilité	45
X.	Exigences légales en matière d’environnement (Gestion des non-conformités, actions préventives et correctives)	46
XI.	Achats et marchés publics.....	47
XII.	Notions et abréviations	48
XIII.	Prochaine Déclaration Environnementale.....	49
XIV.	Adresses et Personnes de contact	49
XV.	Déclaration du vérificateur environnemental relative aux activités de vérification et de validation.....	50

I. Mot de la Présidente

Depuis son enregistrement EMAS, en juillet 2007, le SPF Mobilité et Transports n'a cessé de prendre des mesures pour limiter l'impact de son fonctionnement sur l'environnement. Grâce au soutien et à l'implication de nos collaborateurs, nous avons obtenu de beaux résultats.

Nous avons entamé la troisième et dernière année de notre cycle EMAS 2020 - 2022, qui est déjà le cinquième cycle ! Il n'est pas surprenant de constater que la pandémie a également eu un impact majeur à ce niveau. Elle a entraîné un recours important au télétravail mais également de nombreuses mesures, au bureau, pour offrir à chacun un environnement de travail sain et sûr.

Dans ces circonstances, nous sommes parvenus à réduire l'empreinte carbone du City Atrium grâce à la diminution de notre consommation de gaz et d'électricité. Ce qui a été possible grâce à un suivi et un contrôle régulier ainsi qu'à certaines adaptations de la programmation technique du bâtiment. Nous avons également obtenu de bons résultats au niveau de la consommation d'eau et de la production des déchets.

En ce qui concerne nos missions, nous avons poursuivi notre participation active à des projets environnementaux en Belgique et à l'international. Grâce à leur expertise, leur professionnalisme et leur engagement, nos collaborateurs sont de puissants moteurs de la transition vers la mobilité durable et ce à tous les niveaux de décision.

Je tiens à féliciter et à remercier chaque membre du personnel pour sa contribution quotidienne à la réalisation de nos objectifs. Grâce à nos efforts conjoints, nous avons poursuivi avec succès le processus d'amélioration.

Aujourd'hui, l'avenir ne semble pas si brillant. La crise énergétique en Europe résultant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie va nous confronter à de nouveaux défis. Des défis qui pourraient être plus importants que ceux que nous avons connus ces derniers temps lors de la pandémie. En tant que service public, nous avons un rôle exemplaire à jouer vis-à-vis du grand public.

En tant que présidente, je veillerai à ce que notre organisation prenne les mesures nécessaires en matière de consommation d'énergie, en tenant compte du bien-être de tous les collaborateurs. Pour y parvenir, je sais que je peux compter sur l'engagement et le dévouement de l'ensemble de l'organisation.

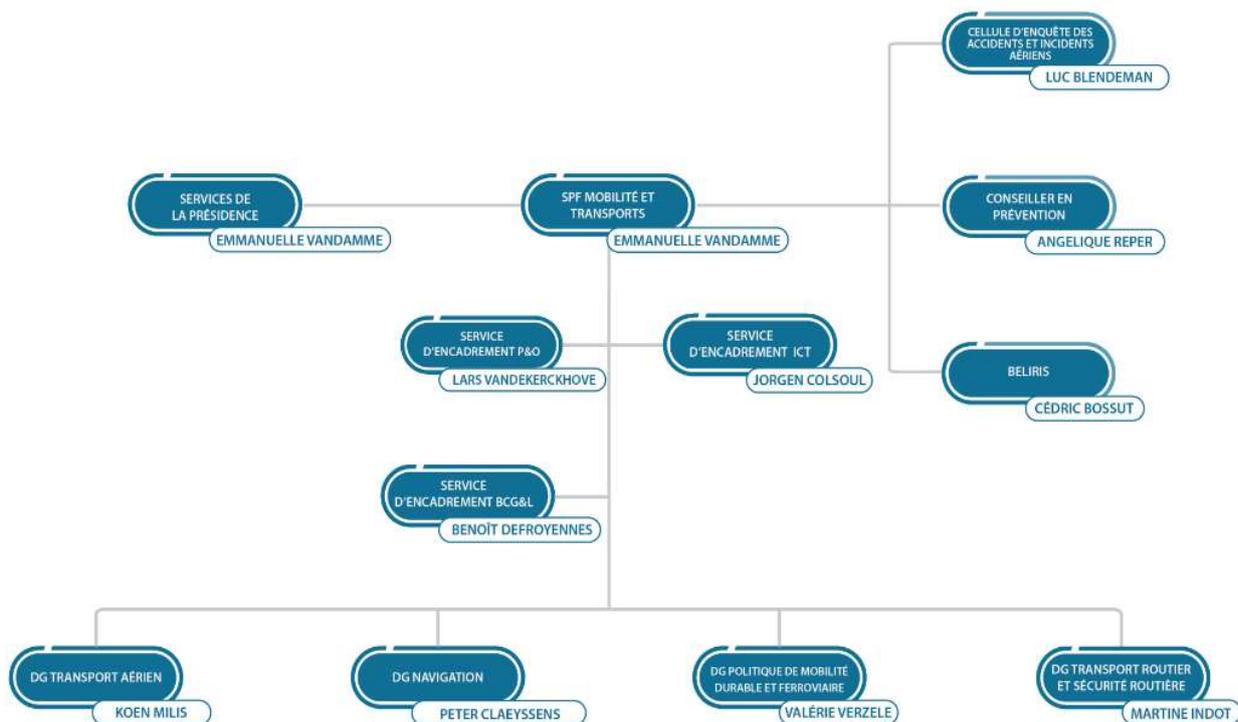
La Présidente du Comité de Direction

Emmanuelle Vandamme

II. Le Service public fédéral Mobilité et Transports

1. Organigramme

Structure de l'organisation



2. Localisation

City Atrium, rue du Progrès 56 à 1210 Bruxelles

3. Mission

La mission du SPF Mobilité et Transport est double : d'une part, préparer la politique et d'autre part exécuter les activités opérationnelles.

Préparation de la politique

Préparer et évaluer une politique fédérale concertée de mobilité et de transports pour développer et réaliser une mobilité durable.

- **Avec qui ?** En partenariat avec les ministres compétents, les Régions et l'Europe et en préparation pour et en accord avec les développements européens et internationaux
- **Pour qui ?** Au service des citoyens, des entreprises et de l'économie belge

- **Comment ?** Dans le souci de la sûreté, de la sécurité, de la santé, des enjeux sociaux & environnementaux et de l'intégration des modes de transport et en veillant à l'équilibre entre le soutien à la croissance économique et la répercussion sur les aspects susmentionnés

Exécution de la politique

Effectuer les tâches nécessaires afin de réaliser la politique fédérale de mobilité et de transports et l'accord de coopération Beliris.

- **Quels services ?** Contrôle, certification, immatriculation, délivrance de licences, inspection, audit, coordination, exécution des initiatives Beliris, ...
- **Comment ?** Avec une approche orientée client et de manière qualitative (adaptée aux besoins des citoyens et des entreprises)

III. Domaine d'application / Périmètre du Système de Management environnemental (SME)

Le SME concerne tous les domaines d'activités situés au sein du bâtiment CITY ATRIUM et sur lesquels le comité de direction du SPF Mobilité et Transports et ses collaborateurs ont une influence ou une maîtrise de gestion. Chez Beliris, le scope des missions concerne l'intégration et le monitoring par le service qualité de critères environnementaux qui ont été intégrés dans les cahiers des charges types.

Occupation et configuration du City Atrium :

Nombre de collaborateurs : 877,62 ETP dont 41,65 ETP externes à notre SPF

Caractéristiques du bâtiment : Environ 24.000m², répartis sur 10 étages majoritairement occupés par les collaborateurs du SPF. Principalement des bureaux et des salles de réunions mais aussi une cafétéria, un service de nettoyage, une salle de sport, une infirmerie, un service de reprographie et des espaces dédiés à l'archivage.

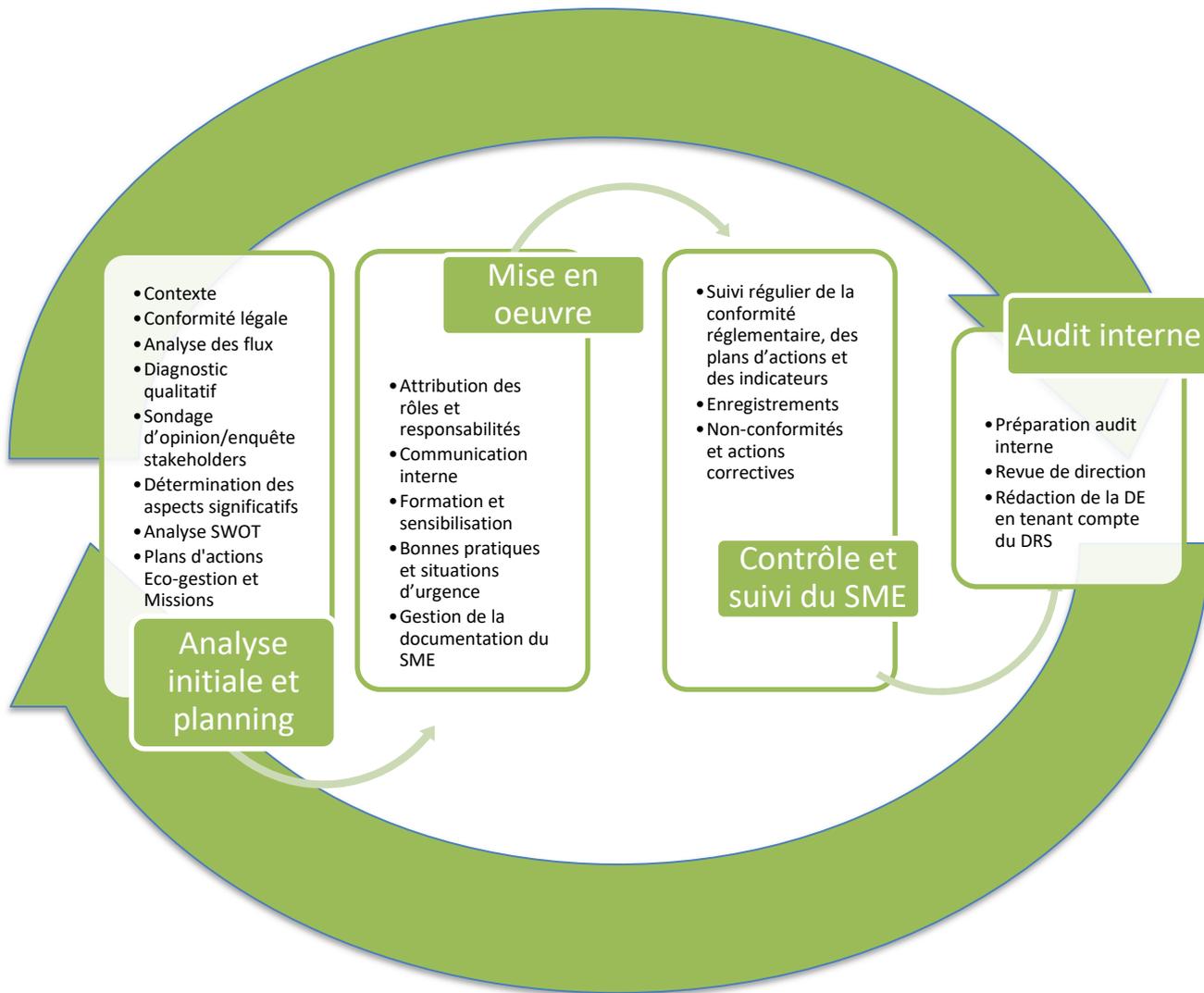
Existence d'un parking sous surveillance avec 86 emplacements pour voitures (dont 2 places pour handicapés) répartis sur 2 étages, 1 emplacement pour motos ainsi qu'un parking vélos de 76 places, en partie situé sous le bâtiment utilisé par le SPF Economie. Le nombre d'emplacements vélos répond aux calculs du plan de déplacement d'entreprise 2018-2020 pour lequel nous avons augmenté notre capacité de 30 places. Nous sommes donc passés de 46 à 76 places disponibles.

Référence du permis d'environnement : 00/0094.

IV. Description de notre SME

Le système de management a été revu pour correspondre avec la norme ISO 14001 :2015 et à l'annexe II du Règlement EMAS 2017 en tenant compte du document de référence sectoriel.

La nouvelle analyse environnementale se base sur les processus ainsi que sur l'analyse du contexte de l'administration, des attentes et besoins des parties intéressées ainsi que sur la définition des risques et opportunités.



V. Politique environnementale

2020 a marqué le début d'un nouveau cycle EMAS. Qui dit nouveau cycle dit également mise à jour de l'analyse et nouveaux objectifs et plans d'actions. C'est pourquoi nous avons mis à jour notre politique environnementale. Celle-ci est toujours d'application pour 2021.

Comme précédemment, celle-ci est intégrée à notre charte de développement durable.

Concrètement, le Comité de direction dans son ensemble s'est engagé à :

- exécuter correctement les tâches du SPF en veillant à améliorer de manière continue l'impact des procédures, des services et des missions sur les personnes et sur l'environnement ;
- respecter les obligations de la circulaire achats durables du 16 mai 2014 ;
- veiller à la conformité réglementaire environnementale en général ;
- promouvoir des initiatives en faveur de la diversité ;
- mettre en œuvre la "Loi Gendermainstreaming" du 12.01.2007 au sein de son administration afin d'assurer l'intégration concrète de la dimension de genre dans l'ensemble des politiques définies au niveau fédéral belge ;
- poursuivre ses efforts en matière de handstreaming et de lutte contre la pauvreté ;
- intégrer le développement durable et les SDG's dans son contrat d'administration ainsi qu'à sensibiliser et informer le personnel et les stakeholders de l'évolution dans l'atteinte de ses objectifs.

CHARTRE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE 2020 – 2022



La politique en matière de développement durable du SPF Mobilité et Transports s'inscrit dans le cadre de la politique fédérale et de la politique internationale. Au niveau fédéral, il y a entre autres les plans fédéraux pour le développement durable, pour le gendermainstreaming, pour la lutte contre la pauvreté et pour le handstreaming. Au niveau international, les « Sustainable Development Goals » des Nations Unies et, plus récemment, le « Green Deal » de l'Union européenne indiquent la direction à donner à la politique.



GESTION ENVIRONNEMENTALE
Cette charte concerne tous les domaines d'activités situés au sein du bâtiment CITY ATRIUM et sur lesquels le Comité de direction du SPF Mobilité et Transports et ses collaborateurs ont une influence ou une maîtrise de gestion. Chez Beliris, le scope des missions concerne l'intégration et le monitoring par le service qualité de critères environnementaux qui ont été intégrés dans les cahiers des charges types.

La procédure permettant de définir des objectifs et des plans d'actions pour réduire nos impacts négatifs sur l'environnement répond aux obligations de la dernière version du règlement EMAS. En plus des aspects directs et indirects significatifs, nous étudions les enjeux internes (culture, ressources,...) et externes (climat, évolutions technologiques,...) de notre administration ainsi que les attentes de nos parties intéressées (citoyens, riverains, autres administrations,...). Le document de référence sectoriel fait partie de nos outils pour atteindre nos objectifs.



Le suivi de l'évolution des consommations d'eau, d'énergie, de gaz et de papier demeure un point d'attention dans le cadre du nouveau cycle EMAS. Le respect de la législation environnementale et la promotion de la communication avec les partenaires restent une part importante de notre engagement.

En outre, trois priorités ont été établies pour la période à venir :

- Tri des déchets : le tri des déchets peut encore être amélioré au sein du SPF Mobilité et Transports en y intégrant le tri des déchets organiques.
- Consommations : grâce aux modifications structurelles apportées au bâtiment associées à une communication et une sensibilisation du personnel, nous voulons continuer à maîtriser nos consommations en ressources naturelles dans les 3 prochaines années.
- Politique d'achat : le service marchés publics encouragera la prise en compte de la durabilité dans toutes les procédures d'achats et veillera à intégrer des critères de durabilité dans ses cahiers spéciaux des charges, quand cela est possible et non préjudiciable à la bonne exécution du marché, et ce, en collaboration avec les différents services gestionnaires (dans les DG et les SE). Il est en effet important d'associer ceux-ci dans ce processus car ils sont les mieux placés pour fournir un input en cette matière étant donné leur connaissance des produits à fournir et des prestations/services à commander. Le service marchés publics poursuivra également son rôle de sensibilisation concernant le caractère durable des marchés publics et des procédures d'octroi de subsides.



L'intégration transversale de la notion de cycle de vie fait également partie de nos points d'attention.

Nous poursuivons notre engagement à améliorer d'une part les effets de nos missions sur l'environnement par une intégration maximale de la prévention et de la protection de l'environnement dans les textes législatifs et réglementaires que nous établissons et dont la mise en œuvre relève de notre responsabilité, et à gérer d'autre part les chantiers Beliris de la façon la plus durable possible.

Pour permettre de concrétiser cet engagement, nos objectifs, indicateurs et programmes d'action seront annuellement évalués et communiqués à l'ensemble de notre personnel, de nos partenaires et du public, conformément à la réglementation EMAS (CE)1221/2009 et sa modification 2017/1505.



HANDSTREAMING, PAUVRETÉ, GENDERMAINSTREAMING
Sur le plan du management de la diversité, le SPF Mobilité et Transports s'engage dans l'ensemble de sa politique de gestion des ressources humaines, à promouvoir les initiatives en faveur de la diversité, notamment en assurant des chances égales à tous. Les indépendamment du handicap, du genre, de l'origine, de l'âge, etc.

Le handstreaming et la lutte contre la pauvreté sont des matières qui, de par les politiques fédérales et internationales développées, ont également beaucoup d'importance dans notre SPF.

Via le « contact handicap », nous veillons à la mise en œuvre de la Convention de l'ONU relative aux Droits des Personnes Handicapées.

Le gendermainstreaming consiste en une stratégie ayant pour ambition de renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes dans la société, en intégrant la dimension de genre dans le contenu des politiques publiques. Le Comité de direction a nommé une responsable ayant notamment pour mission de soutenir la mise en œuvre du gender budgeting, de mettre en place un processus de suivi de la production de statistiques sexuées et de veiller à l'intégration de la dimension de genre dans les procédures de passation des marchés publics et d'octroi de subsides.

ENGAGEMENT
Le Comité de direction du SPF Mobilité et Transports s'engage à :

- exécuter correctement les tâches du SPF en veillant à améliorer de manière continue l'impact des procédures, des services et des missions sur les personnes et sur l'environnement ;
- respecter les obligations de la circulaire achats durables du 16 mai 2014 ;
- veiller à la conformité réglementaire environnementale en général ;
- promouvoir des initiatives en faveur de la diversité ;
- poursuivre ses efforts en matière de handstreaming, de lutte contre la pauvreté et de gendermainstreaming ;
- intégrer le développement durable et les SDG's dans son contrat d'administration ainsi qu'à sensibiliser et informer le personnel et les stakeholders de l'évolution dans l'atteinte de ces objectifs.

Le Comité de direction, 08 décembre 2020

Emmanuelle Vandamme
Présidente du Comité de direction

Martine Indot
Directrice générale DG Transport routier et Sécurité routière

Bart Heylbroeck
Directeur général a.i. DG Navigation

Valérie Verzele
Directrice générale DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire

Koen Milis
Directeur général DG Transport aérien

Benoît Defroyennes
Directeur SE Budget, Contrôle de la Gestion et Logistique
Directeur a.i. SE Personnel et Organisation

Jorgen Coisoul
Directeur SE ICI



www.mobilit.belgium.be



Plus spécifiquement, rappelons que chaque service public fédéral a l'obligation de constituer une **cellule de développement durable** (voir Arrêté royal du 22 septembre 2004).

La cellule développement durable du SPF Mobilité et Transports est chargée de piloter le fonctionnement et la politique de notre SPF dans une direction durable. Cette cellule assure également la communication et la sensibilisation de tous les collaborateurs et des parties prenantes externes.

Missions :

Les missions de la cellule DD s'articulent autour de la mobilité, des 3 piliers du développement durable (social, écologique et économique) et de la sensibilisation du personnel aux enjeux sociétaux actuels.

Elle est chargée notamment de coordonner en interne les différents plans fédéraux (développement durable, gendermainstreaming, handicap, pauvreté) et d'en assurer le suivi.

Un rapport de ses activités est dressé annuellement à destination de la Commission interdépartementale pour le développement durable (CIDD).

Composition :

Si la cellule DD est coordonnée au départ de la Direction Mobilité (DGPMDF), elle traduit la volonté d'établir au sein du SPF une « collaboration durabilité ».

Plusieurs services sont, en effet, particulièrement concernés par les différents aspects de la durabilité : la Direction Mobilité, le Service Logistique dont le service EMAS fait partie (SE BCG&L), le Service Marchés publics (SE BCG&L), le Service d'encadrement Personnel & Organisation, les différents Services de la Présidente comme le Service juridique, le Service Communication et les autres services impliqués plus globalement pour les aspects liés au plan stratégique (nouveau nom du contrat d'administration).

VI. Résultats - Aspects significatifs- Planification

Eco-gestion – City Atrium

1.1. Tableau résumé des indicateurs et objectifs

<i>Année de référence 2019 et résultats obtenus pour la période de janvier 2021 à décembre 2021</i>			
Indicateurs	2019	2021	
	Résultats	Objectif	Résultats
Consommation d'électricité en kWh/ETP/an *	2845,45 (100%)	Se maintenir à notre résultat	2427,00 (85%)
Consommation de gaz en kWh normalisés/m ² /an*	66,37 (100%)	Se maintenir à notre résultat	56,05 (84%)
Consommation d'eau en m ³ /ETP*	7,15 (100%)	Se maintenir à notre résultat	3,71 (52%)
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP/an*	18,34 (100%)	Diminuer	7,95 (43%)
Quantité de déchets PMC en kg/ETP/an*	1,92 (100%)	Diminuer	0,33 (17%)
Quantité de déchets papier en kg/ETP/an*	21,04 (100%)	Diminuer	21,50 (102%)
Quantité de papier consommé au City Atrium en kg/ETP	12,98 (100%)	Diminuer	7,66** (50%)
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicules en l/100 km	6,56 (100%)	Se maintenir à notre résultat	6,37 (97%)

* = indicateur de performance environnementale repris dans le Document de référence sectoriel (DRS)

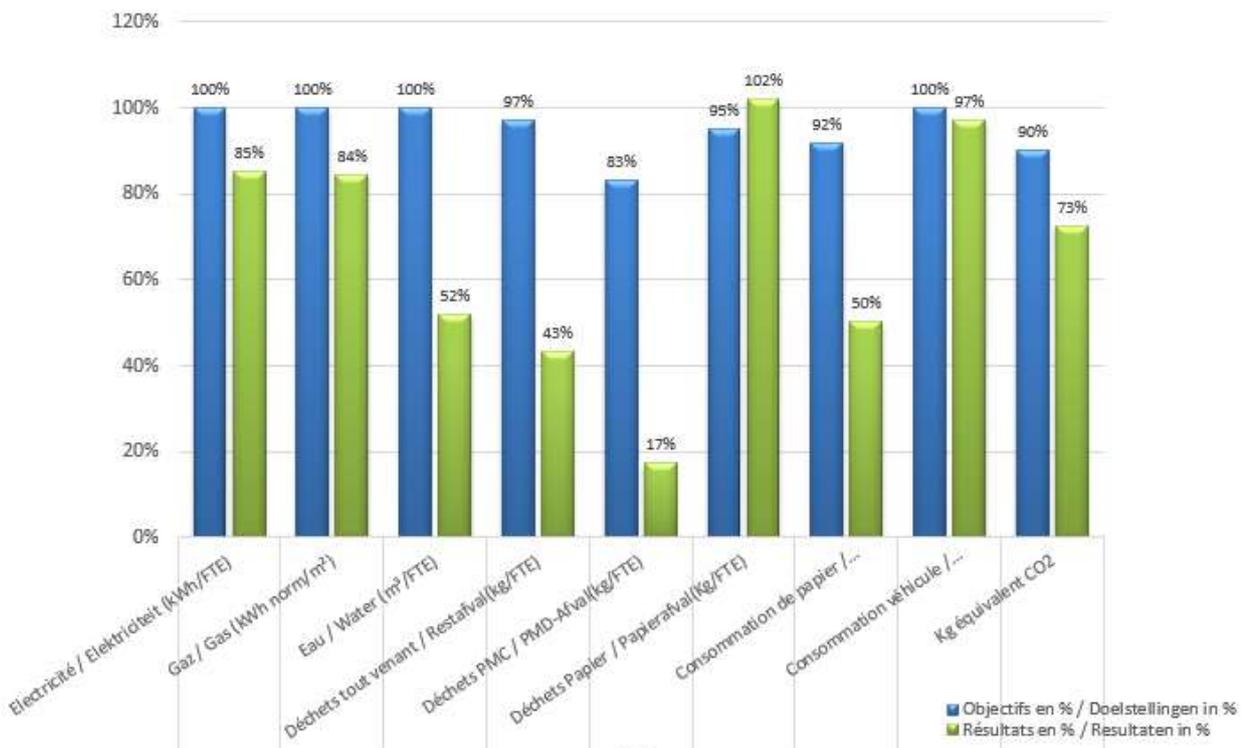
** ce résultat représente tout le papier consommé au City Atrium auquel ont été ajoutés les documents qui ont été imprimés par FedoPress (brochures, folders, rapports, ...). Cette partie représente un peu plus de 1000 kg de papier en 2021. En répartissant sur les ETP, on arrive donc à un peu plus de 7,6 kg/ETP au total.

1.2 Graphiques, détails et explications

Aperçu global des résultats 2021 par rapport aux résultats de 2019 qui est notre année de référence. Cette année a été choisie car c'était la dernière année pré-crise COVID 19.

C'était également la dernière année de notre cycle précédant (cycle 4) ainsi que l'année des diminutions les plus significatives avec une occupation « normale » du City Atrium.

Résultats Cycle 5 - Année 2 (comparaison 2019 - 2021) - Aperçu global
Resultaten Cyclus 5 - Jaar 2 (Vergelijking 2019 - 2021) - Overzicht

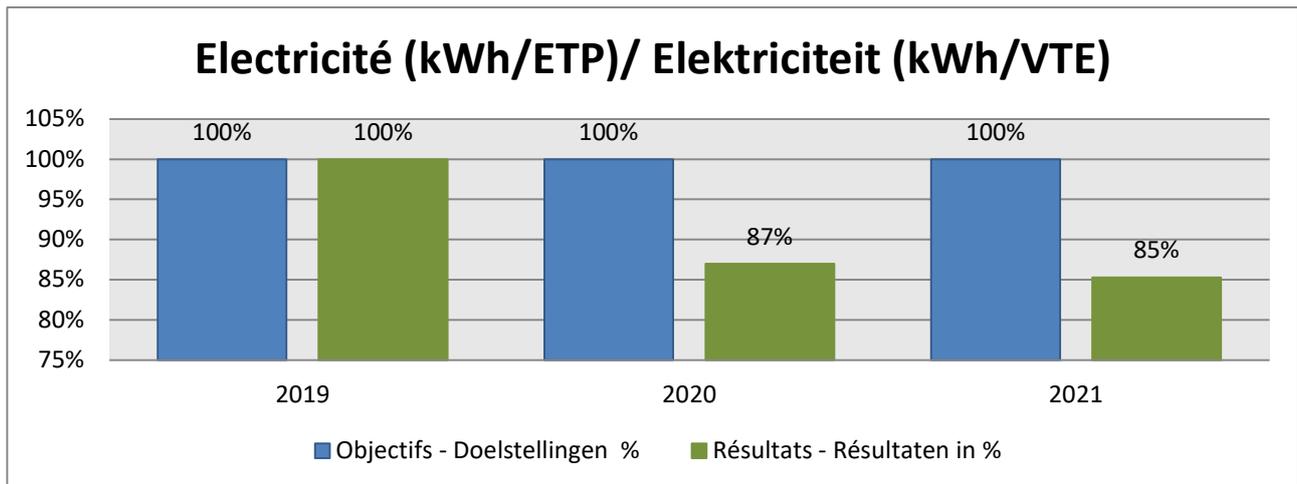


On peut remarquer l'impact de la pandémie sur les résultats obtenus en 2021. Au niveau de la production de déchets et de notre empreinte environnementale, la diminution est clairement visible sauf au niveau des déchets papier et de la consommation de nos véhicules.

Cette diminution est également bien visible pour ce qu'il en est de la consommation d'eau et dans une moindre mesure pour les aspects liés à la consommation énergétique comme le gaz et l'électricité.

Tous ces aspects seront étudiés point par point plus en détails dans la suite de ce rapport.

1.2.1 Electricité



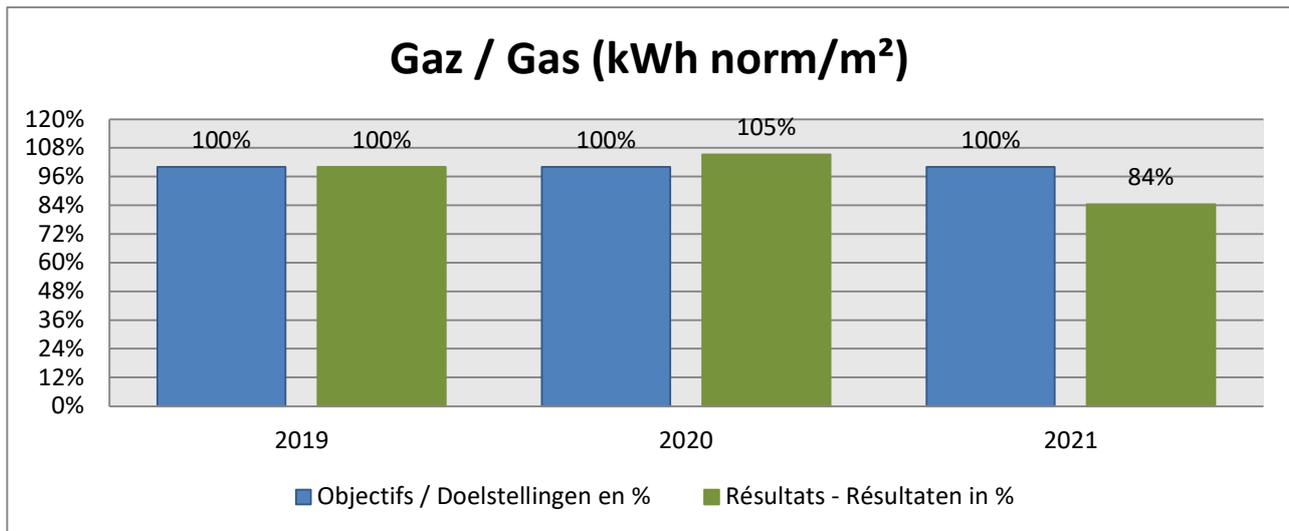
Comme on peut le constater au niveau du graphique, notre consommation d'électricité en 2021 est fort similaire à celle de 2020. Nous avons tout de même diminué celle-ci d'un peu plus de 70.000 kWh. En effet, nous sommes passés de 2.202.500 kWh à 2.130.000 kWh ce qui explique les 2% en moins par rapport à 2019, année de référence.

Cette diminution peut s'expliquer par le fait que l'année 2021 a été impacté dans son ensemble par les règles liées au COVID 19 alors qu'en 2020, nous avons eu 2,5 mois de travail avec présence normale au SPF. Il faut cependant constater qu'il y a eu un taux d'occupation supérieur de 30% en 2021 par rapport à 2020 et que nous avons donc continué à produire de l'électricité pour garder un confort de travail pour les personnes présentes. Les explications principales de nos dépenses sont : l'utilisation des ascenseurs, les lumières aux étages occupés, la ventilation ainsi que le refroidissement des serveurs informatiques fortement mis à contribution.

En conclusion, les résultats de 2021 sont à la baisse par rapport aux années précédentes mais ne sont pas toujours au niveau que l'on pouvait imaginer vu une occupation limitée du bâtiment. Toute la stratégie de gestion de l'électricité du bâtiment est en train d'être repensée. Le but étant que dans les années à venir nous ayons une meilleure corrélation entre le nombre de travailleurs présents et le niveau de consommation au sein du City Atrium. Cette analyse se fait d'ailleurs également pour répondre à la nouvelle réglementation PLAGE (Plan Local d'Action pour la Gestion Énergétique) pour les grands bâtiments de la région de Bruxelles-Capitale.

Ce Plan PLAGE est une obligation légale qui est entrée en vigueur en 2019. C'est un processus cyclique en plusieurs phases réparties sur 5 ans qui a commencé par un phase d'identification en 2020. Il est entré au niveau de la phase de programmation en 2022 et sera suivi de la mise en œuvre au sein de notre bâtiment principal, le City Atrium, dès que possible. Il vise à réduire la consommation énergétique des bâtiments, sans perte de confort pour les occupants et sans viser de gros investissements. Il a pour but de réduire l'impact environnemental global du bâti au niveau de Bruxelles.

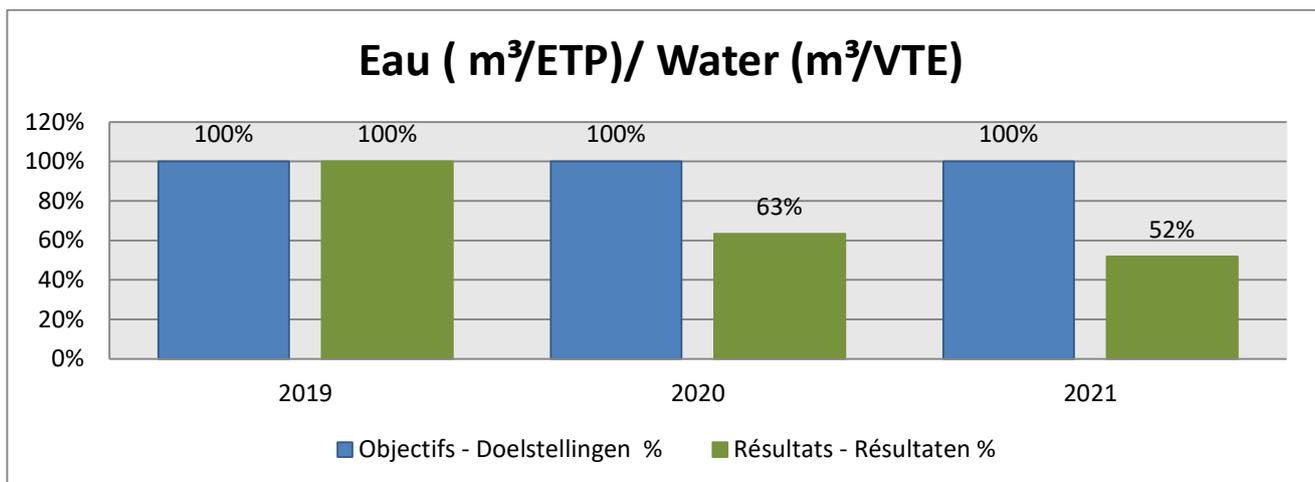
1.2.2 Consommation de gaz



Comme les années précédentes, le City Atrium a continué à être chauffé en continu et ce en fonction des températures externes afin de garantir un confort optimal pour les personnes qui étaient sur place pour les besoins du service. La consommation brute de gaz en 2021 a même été plus importante qu'en 2020 avec une augmentation de près de 9.000 m³ de gaz. Nous sommes en effet passés de 130.852 m³ à 139.199 m³. Par contre si l'on compare aux températures recensées et aux taux d'occupation (30% de plus qu'en 2020), notre consommation a quant à elle, bien diminué. En effet, cette diminution est visible quand on parle des résultats normalisés¹ et se traduit même pas un résultat de 16% de gains par rapport à 2019.

Les résultats de 2021 sont donc moins bons en valeur absolue mais meilleurs quand ils sont comparés aux températures externes. Comme pour la consommation d'électricité, la diminution de la consommation de gaz sera à suivre dans les années à venir car nous allons devoir répondre à la nouvelle réglementation PLAGE pour les grands bâtiments de la région de Bruxelles-Capitale. Une autre raison sera également le suivi des problèmes éventuels d'approvisionnement liés à l'actualité internationale.

1.2.3 Consommation d'eau



¹ Il faut normaliser toutes les consommations de chauffage qui sont directement liées avec la température extérieure (dans ce cas les consommations liées au chauffage du bâtiment). Pourquoi ? Cette notion permet d'intégrer la rigueur de la saison de chauffe et donc de pouvoir comparer les besoins en chaleur de différents bâtiments, indépendamment du climat extérieur.

La consommation d'eau en 2021 est comparable à 2020. Il y a un lien visible entre la présence du personnel et l'utilisation d'eau. Nous sommes passés d'une consommation de 4.026 m³ d'eau en 2020 à 3.256 m³ en 2021. La plus grande partie de cette diminution, de près de 800 m³, est liée à la différence entre les 2,5 mois du début de l'année. En effet, jusqu'au 15 mars 2020, le City Atrium était fréquenté normalement et sur les 3 premiers mois de l'année nous avons consommé près de 1.500 m³ d'eau. En 2021, pendant la même période, nous étions à une consommation de 840 m³.

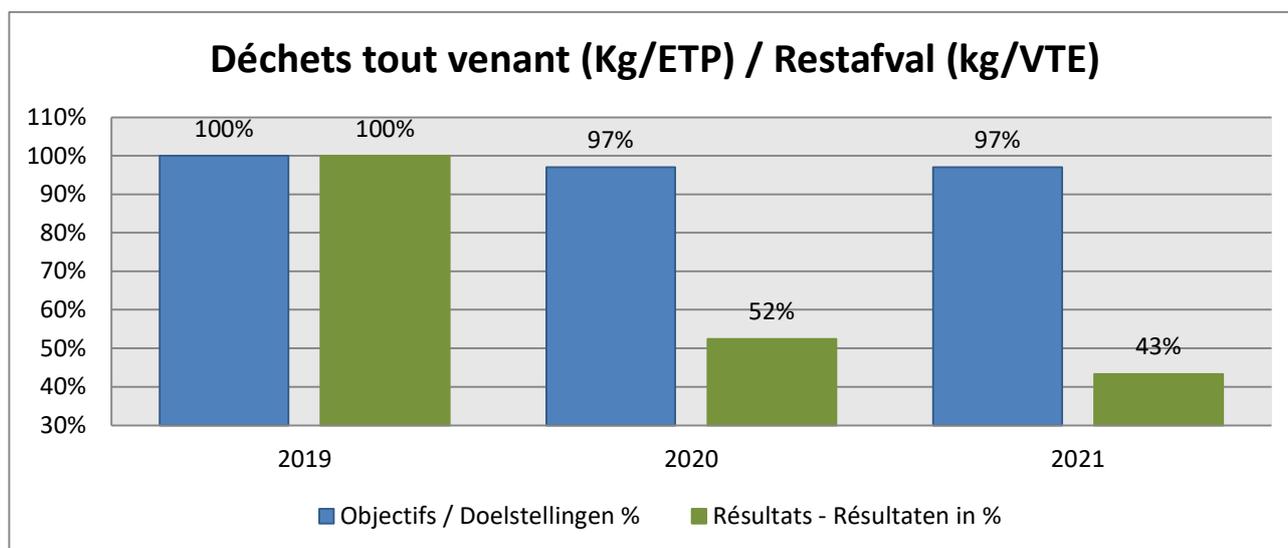
Le suivi de la consommation de l'eau reste cependant une problématique importante pour notre service Logistique. C'est pour cette raison qu'une demande a été faite pour travailler avec la société Shayp. Le contrat a été signé fin 2021 et un capteur a été installé au City Atrium début 2022 afin de pouvoir intervenir encore plus rapidement en cas de fuite au sein du bâtiment.

Tableau récapitulatif chiffré des consommations suivies au sein du SPF. A mettre en perspective avec les remarques reprises ci-dessus pour 2021:

	2019	2020	2021	2020 vs 2019 / 2021 vs 2019
Electricité	2.845 kWh /ETP	2.475kWh /ETP	2.427kWh /ETP	-13 % / -15 %
Gaz	66 kWh norm/m ²	70 kWh norm/m ²	56 kWh norm/m ²	+ 5 % / -16 %
Eau	7,15 m ³ /ETP	4,52 m ³ /ETP	3,71 m ³ /ETP	-37 % / -48 %

1.2.4 Gestion des déchets

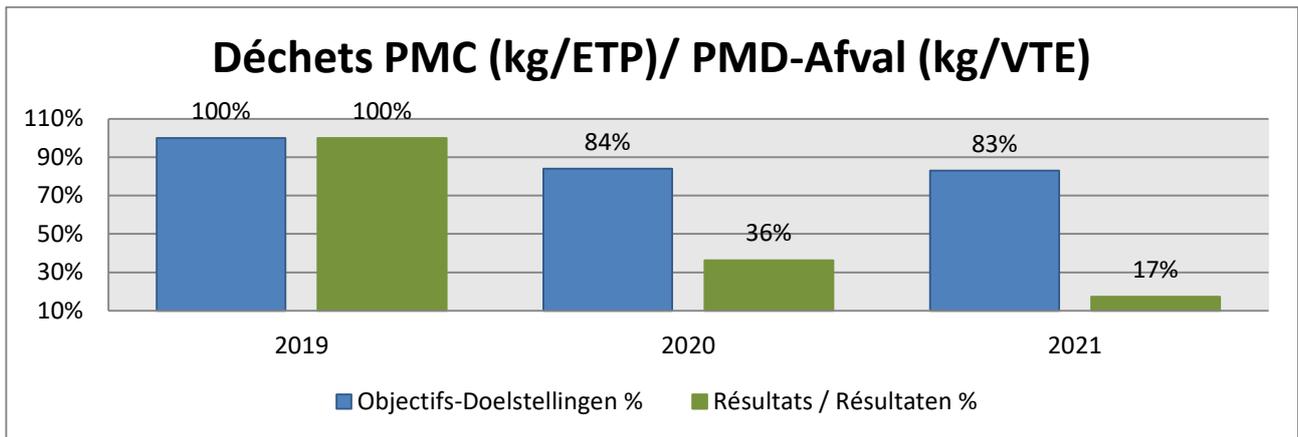
a. Déchets tout venant



En 2021, notre production de déchets tout venant est comparable à celle de 2020 et est en lien direct avec l'occupation des locaux. Nous avons diminué nos déchets tout venant de plus de 1.500 kg en 2021 car nous sommes passés de 8.557 kg en 2020 à 6.980 kg en 2021. La plus grande différence visible se situe bien évidemment lors des trois premiers mois de l'année où l'on avait déjà diminué de plus de 2.500 kg. A partir du mois d'août et avec le retour de plus de monde au City Atrium, cette différence s'est inversée en lien avec le taux d'occupation.

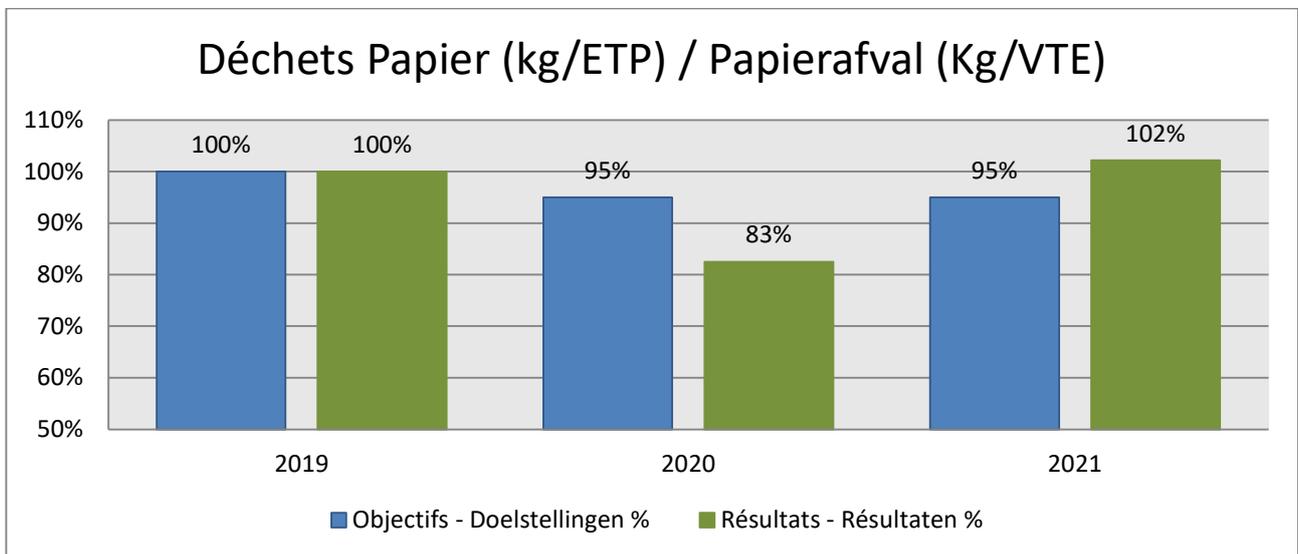
La gestion des déchets tout venant reste donc sous contrôle et ce grâce au suivi des règles de tri mise en place depuis très longtemps au sein du SPF. Un des objectifs pour 2022 est d'encore diminuer la part de ces déchets en ajoutant le tri des déchets organiques. Dossier à suivre.

b. Déchets PMC



En 2021, notre production de déchets PMC est en lien direct avec l'occupation des locaux. Nous avons diminué ceux-ci de près de 330 kg en 2021 car nous sommes passés de 620 kg en 2020 à 291 kg en 2021. La plus grande différence visible se situe bien évidemment lors des trois premiers mois de l'année où l'on avait déjà diminué de plus de 340 kg. A partir du mois de juillet et avec le retour de plus de monde au City Atrium, il y eu une légère augmentation par rapport à la même période en 2020 mais est en lien avec le taux d'occupation.

c. Déchets papier



En 2021, la production de déchets papiers a augmenté de plus de 3.500 kg par rapport à 2020 et est même supérieure à l'année 2019 (+350 kg). C'est donc le seul objectif qui n'a pas été atteint et qui connaît même une augmentation significative. Ceci s'explique par le fait que les services ont continué à faire du tri dans leurs archives papier et ont énormément jeté. Le nettoyage des archives a commencé en mars et a duré toute l'année. Il y a également eu un problème au niveau des contrats de collecte de papier au niveau de certaines antennes DIV et au mois d'avril, le papier a été jeté au City Atrium. Rien que pour ce mois, on avait déjà une différence de plus de 1.700 kg par rapport à 2020.

Il est difficile d'estimer la quantité de papier qui a été jeté lors du travail régulier et celle qui concerne le nettoyage des archives. On peut cependant constater que nous avons continué à diminuer notre consommation de papier. En effet, comme on peut le voir dans le graphique du point « 1.2.5 Consommation de papier au City Atrium » repris ci-dessous, la consommation de la quantité de papier utilisée a encore diminué par rapport à l'année 2020.

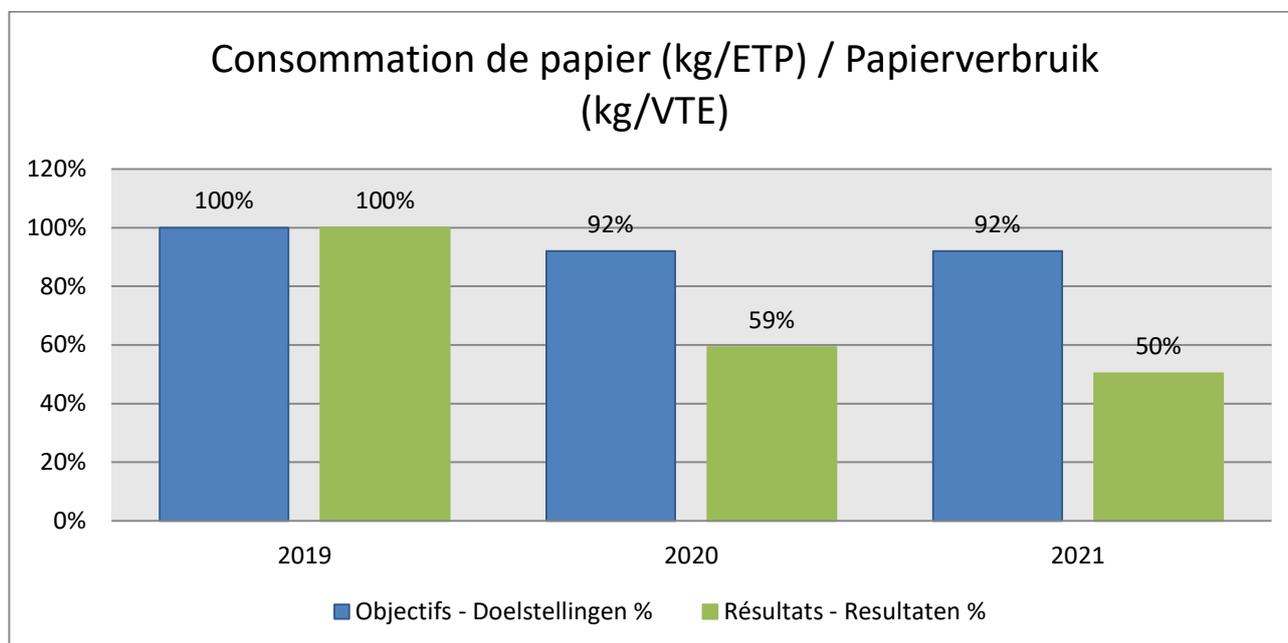
Attention, le nettoyage n'est pas encore fini et la tendance est donc toujours d'actualité en 2022.

Tableau récapitulatif chiffré de la production des différents types de déchets. A mettre en perspective avec les remarques reprises ci-dessus pour 2021:

Déchets	2019	2020	2021	2020 vs 2019 / 2021 vs 2019
Tout venant	18,34 kg/ETP	9,62 kg/ETP	7,95 kg/ETP	-48 % / -57 %
PMC	1,92 kg/ETP	0,70 kg/ETP	0,33 kg/ETP	-64 % / -83 %
Papiers	21,04 kg/ETP	17,36 kg/ETP	21,50 kg/ETP	-17 % / + 2 %

Remarque : nous avons commencé avec un nouveau contrat de récolte des déchets en mai 2021. Ceci peut aussi parfois expliquer la différence de poids comptabilisés. En effet, les poids fournis par les camions de l'entreprise Vanheede sont arrondis pour les déchets tout venant. Au mois de mai, il y a eu un problème de pesée et les chiffres ont donc dû être estimés.

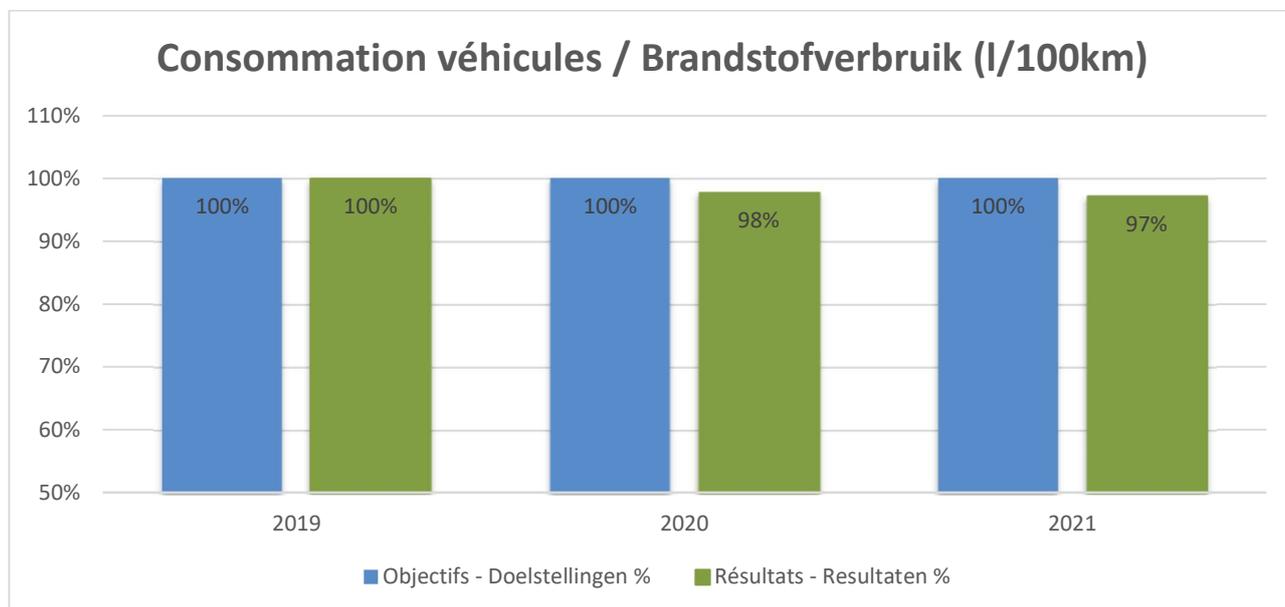
1.2.5 Consommation de papier au City Atrium



Comme déjà dit ci-dessus, nous avons connu une forte augmentation des déchets papier mais comme nous pouvons le voir dans ce tableau, ce n'est pas lié à l'utilisation de papier au City Atrium. En effet, nous sommes passé de 8.075 kg de papier en 2020 à 5.727 kg en 2021. La moitié de cette différence, environ 1.300 kg se retrouve lors des trois premiers mois de l'année et le reste est réparti sur le reste de 2021.

Cela veut donc dire que malgré un taux d'occupation en augmentation, nous avons continué à consommer moins de papier. Nous allons continuer à monitorer cela en 2022 en espérant que cette tendance positive se confirme à nouveau.

1.2.6 Consommation des véhicules



En 2021, on peut voir une diminution de la consommation de nos véhicules. On est passé de 6,40 l/100km à 6,37 l/100km. Cela peut s'expliquer par le renouvellement progressif de notre parc de véhicules mais ne démontre pas vraiment une forte évolution. Il reste donc encore un travail de suivi à continuer vu que nous avons un grand nombre de conducteurs différents, avec des comportements de conduite différents.

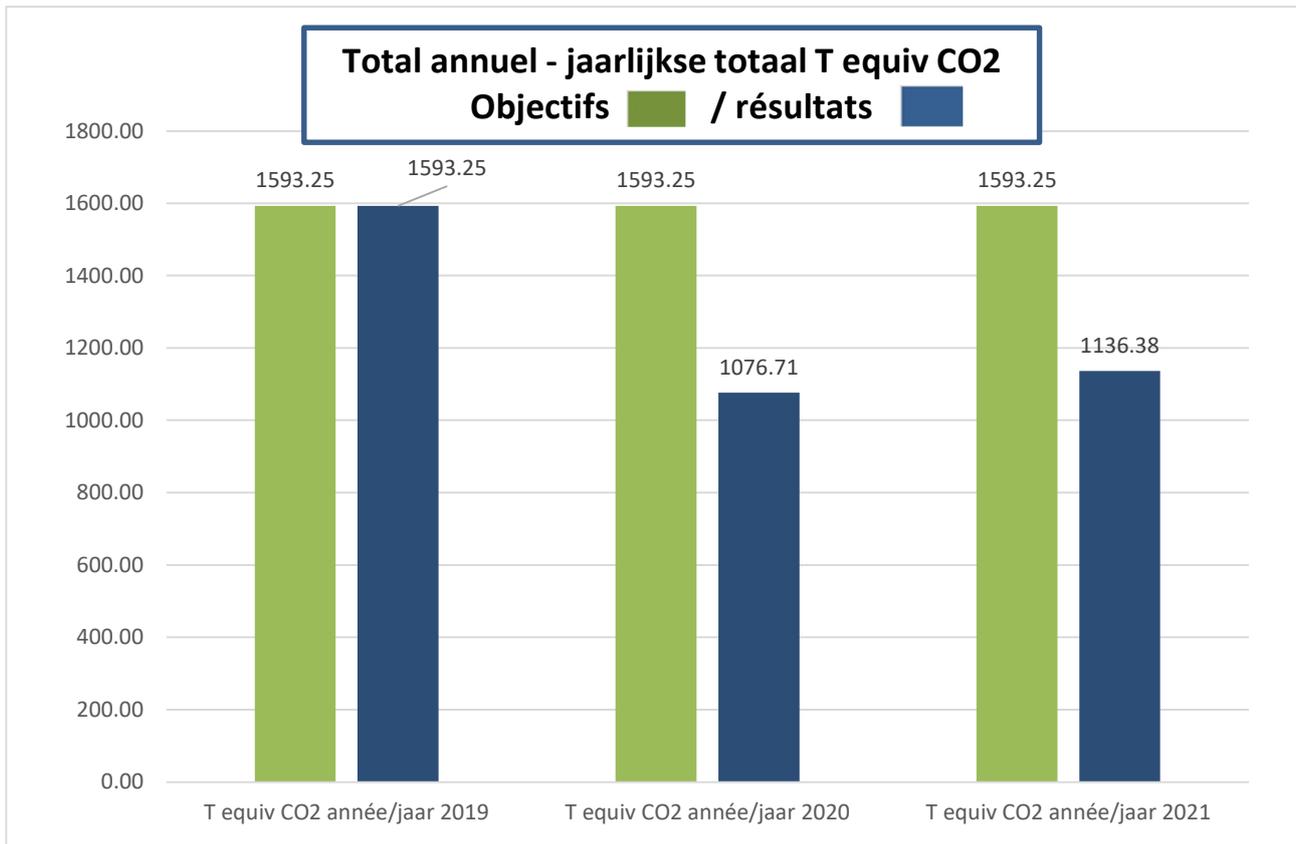
1.2.7 Bilan CO₂

Le bilan ci-après concerne les émissions de CO₂ suite à nos consommations d'électricité, de gaz, des véhicules et de nos missions à l'étranger. Les émissions annuelles d'autres gaz (SO₂, NO_x et PM) ne sont pas renseignées car elles ne sont pas pertinentes au regard de nos activités de bureau et nous n'avons pas de moyens d'action.

Nous nous concentrons donc sur le calcul du CO₂ qui est obtenu en additionnant les émissions produites au sein de notre bâtiment ainsi que lors des déplacements professionnels. On tient compte des consommations de gaz et d'électricité pour le bâtiment et on convertit les kWh d'électricité ainsi que les m³ de gaz en équivalent CO₂². Pour ce qui est des déplacements de service, les émissions de CO₂ sont calculées par type de moyen de transport et en fonction des km parcourus lors des différentes missions³.

² La source utilisée pour le facteur de conversion est : <https://energieplus-lesite.be/>

³ La source utilisée pour le facteur de conversion des voyages de service est : <https://greentripper.org/>



En 2021, nous avons légèrement augmenté nos émissions totales de CO₂ par rapport à 2020 mais on constate toujours une nette diminution par rapport aux années précédentes. Celle-ci est directement liée aux changements d'habitudes suite aux règles COVID. Il y a cependant quelques différences en 2021 qui sont détaillées ci-dessous.

Au niveau des consommations énergétiques de notre bâtiment, comme en 2020, nous avons produits un peu moins de 750 Tonnes équivalents CO₂. Le total est similaire mais on voit une diminution de +/- 15 T équivalents CO₂ au niveau de l'électricité et une augmentation de +/- 16 T équivalents CO₂ au niveau du gaz.

En ce qui concerne l'utilisation des véhicules de service, notre empreinte environnementale n'a que très légèrement augmenté et ce même si 140.000 km supplémentaires ont été parcourus. Cette augmentation de l'utilisation des voitures est également visible au niveau des missions à l'étranger où nous sommes passés de 223 en 2020 à 391 en 2021. Cela se traduit au niveau de l'impact par une augmentation importante qui est d'environ 20 T équivalents CO₂. En effet, nous passons de quelques 28 T équivalents CO₂ à un peu plus de 48 T équivalents CO₂.

Nous pouvons constater la même tendance au niveau des missions à l'étranger en avion. Nous sommes passés de 63 vols en 2020 à 122 vols en 2021. Cela a eu comme conséquence une augmentation de quelques 35 T équivalents CO₂.

L'évolution des technologies et l'utilisation de celles-ci nous a permis de continuer à travailler et à limiter le nombre de déplacements à l'étranger. L'augmentation de l'utilisation de la voiture en 2021 peut s'expliquer par les craintes de contagions lors de voyages via des modes de déplacement en groupe.

Si nous voulons, à l'avenir, réduire notre empreinte environnementale cela passera par une réduction de nos consommations énergétiques au sein du City Atrium. Des actions sont également à entreprendre au niveau de nos déplacements, en essayant de rationaliser les voyages de service en voiture et en avion.

1.3 Objectifs du cycle 5 pour les années 2020-2022 – Aspects et perspectives

Lors du cycle précédent, nous avons mis en place des mesures structurelles dans le bâtiment, via notamment le système d'une GTC (Gestion technique centralisée). Beliris nous a rejoint et nous avons adapté le système de management environnemental en fonction de l'évolution du règlement.

Pour ce cycle, nous avons fixé nos objectifs sur base d'une mise à jour de l'analyse de l'impact environnemental de nos activités. L'aspect significatif de cet impact a été déterminé à l'aide d'une matrice qui reprend la conformité réglementaire et les législations applicables ainsi que d'autres critères tels que la fréquence, la gravité ou l'impact financier de la mise en place des différentes mesures. Cette analyse a abouti à la mise à jour des registres des aspects environnementaux directs et indirects.

Nous avons également mis à jour les documents suivants :

- Le registre des parties prenantes ou parties intéressées ;
- L'analyse du contexte via une étude PESTEL (Politique, Economique, Sociale, Technologique, Environnemental, Légal) ;
- L'analyse SWOT, où sont repris les enjeux internes avec leurs forces et leurs faiblesses ainsi que les enjeux externes avec leurs opportunités et menaces.

Sur base de ce travail, nous avons pu déterminer nos objectifs pour les 3 années du cycle.

Nous avons donc prévu comme objectifs pour le nouveau cycle de continuer à améliorer nos performances en fixant nos objectifs par rapport à 2019, qui était l'année avec les meilleurs résultats obtenus. C'est également la dernière année d'occupation « normale » du City Atrium.

Ce qui équivaut au niveau :

- de l'énergie, à maintenir notre consommation d'électricité (2845,45 kWh/ETP/an) et de gaz (66,37 kWh normalisés/m²/an) ;
- de l'eau, à maintenir notre consommation au niveau de celle de 2019 (7,15 m³/ETP/an) ;
- du papier, à diminuer notre consommation de 8% ce qui équivaut à une diminution de plus de 1kg par ETP par an ;
- de notre production de déchets, à une diminution de 3% pour le tout-venant ce qui équivaut à plus de 500g par ETP par an, de maintenir notre production de déchets PMC et ce malgré les changements au niveau législatif et de diminuer de 1kg par ETP par an les déchets papiers ce qui équivaut à une diminution de 5% par rapport à 2019 ;
- du tri des déchets, à améliorer la part de tri des déchets en y incluant le tri organique.

La plupart de ces objectifs ont été atteints en 2021 et mêmes dépassés pour la grande majorité. Nous allons cependant continuer à suivre attentivement nos consommations et allons faire en sorte de réaliser nos différents plans d'actions de manière efficace et réfléchi. A cela devrait s'ajouter de nouveaux projets liés à la réglementation PLAGE qui seront la base de certains objectifs pour le prochain cycle.

1.3.1 Objectifs chiffrés

<i>City Atrium (Année de référence 2019)</i>			
Indicateurs	Référence	Objectif	Objectifs chiffrés
	Résultats 2019		2022
Consommation d'électricité en kWh/ETP/an*	2845,45	Se maintenir	2845,45 (=)
Consommation de gaz en kWh normalisés/m ² /an*	66,37	Se maintenir	66,37 (=)
Consommation d'eau en m ³ /ETP/an *	7,15	Se maintenir	7,15 (=)
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP/an*	18,34	Diminuer	17,42 (-5%)
Quantité de déchets PMC en kg/ETP/an*	1,92	Diminuer	1,57 (-18%)
Quantité de déchets papier en kg/ETP/an*	21,04	Diminuer	19,99 (-5%)
Quantité de papier consommé au City Atrium en kg/ETP/an	12,98	Diminuer	11,94 (-8%)
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicules en l/100 km	6,56	Se maintenir	6,56 (=)

* = indicateur repris dans le DRS

1.3.2. Nos plans d'action liés à l'éco-gestion

Afin d'atteindre les objectifs du point précédent, nous avons défini différents plans d'actions :

a) Consommations

L'année 2021 est dans la continuité par rapport à 2020. La grande majorité du personnel a continué à être principalement en télétravail. Les changements structurels au niveau de l'eau, en général, et des sanitaires, en particulier, nous permettent de garder une consommation maîtrisée.

La digitalisation a continué et le pourcentage de factures digitalisées a encore augmenté. Cela est rendu possible, pour les factures électroniques entrantes et sortantes, via la plate-forme Mercurius. Pour les factures envoyées par mail via Fedcom et pour les invitations à payer sortantes, cela se passe via l'application interne Collect.

Notre SPF suit son planning dans le cadre du Plan Local d'Action pour la Gestion Energétique (PLAGE) qui est une obligation pour toutes les autorités fédérales, régionales ou communautaires qui occupent un bâtiment de plus de 250 m², l'enjeu de ce plan étant d'améliorer l'efficacité énergétique du parc immobilier bruxellois. En 2021, nous avons eu plusieurs réunions et visites de bâtiments avec la société de consultance EFIKA. Celle-ci nous a aidé à lister les principaux postes consommateurs afin de pouvoir mettre en place des projets d'amélioration dans les années à venir.

b) Déchets

2021 est une nouvelle année particulière au niveau de l'occupation du City Atrium. Il n'y a pas eu de grands changements au niveau de la gestion des déchets sauf que nous avons, depuis le mois de mai, un nouveau contrat au niveau de la récolte de ceux-ci. Nous avons gardé Renewi pour ce qui est des déchets papier et PMC. Et pour ce qui est des déchets tout venant, nous sommes maintenant liés à Vanheede.

c) Achats et marchés publics

Ce point est détaillé plus loin dans le document ([XI. Achats et marchés publics](#))

1.4. Prise en compte des meilleures pratiques de management environnemental et du DRS

La méthodologie choisie par le SPF pour ce point est l'utilisation d'un tableau Excel reprenant les bonnes pratiques et indicateurs qui pouvaient nous être utiles et applicables. Les indicateurs repris dans le document de référence sectoriel et que nous utilisons sont indiqués avec le symbole suivant « * » dans nos tableaux. Concernant les bonnes pratiques, nous sommes enregistrés depuis plus de 14 ans. Nous sommes donc bien avancés au niveau du monitoring notamment pour les déchets, l'eau et les énergies. Nous avons des plans d'actions pour réduire les consommations et limiter notre impact sur les ressources naturelles.

Certains « nouveaux » indicateurs, découverts dans le document sectoriel, sont encore à évaluer du point de vue de leur faisabilité et applicabilité à notre système.

Les indicateurs concernant les habitudes de déplacements de nos collaborateurs sont mis à jour avec le plan de déplacement d'entreprise (PDE), tous les 3 ans. Suite à la mise à jour du PDE en 2021, les résultats sont détaillés au point « IX Mobilité » de cette déclaration environnementale.

Au travers de notre analyse, nous avons pu constater que nous avons encore beaucoup à faire au niveau de de notre cafétaria. C'est un sujet très complexe car ce « service » ne dépend pas directement de notre administration. Nous pouvons encourager et sensibiliser. On espère à l'avenir pouvoir encore plus collaborer afin de proposer des produits plus durables et sains tout en limitant l'impact sur le portefeuille des collaborateurs. En effet, la cafétaria dépend du service social, et une des priorités est de fournir un repas à un coût abordable pour chacun.

Biodiversité

Notre site couvre une surface totale de 2.609 m². Le bâtiment du SPF Mobilité et Transports est un immeuble de bureaux de 10 étages et il est situé en pleine ville entre la rue du Progrès, d'un côté, et les voies du chemin de fer, de l'autre. La surface totale couverte représente quelques 24.000 m² et il n'y a pas d'espaces naturels.

Missions: Résultats et perspectives

3.1 Direction générale Transport aérien (DGTA)

Mission :

Sous l'impulsion du Directeur général, Monsieur Koen Milis, la DGTA s'est engagée dans un "trajet de renforcement". Dans ce cadre, un exercice de réflexion sur notre rôle et stratégie a été mené à bien, et une nouvelle mission et une nouvelle vision pour l'Autorité aéronautique belge ont été définies.

La mission de la DG Transport aérien

La DGTA du SPF Mobilité et Transports

- contribue à une aviation sûre, durable et économiquement pertinente dans le cadre d'une approche multimodale du transport
- en misant au maximum sur le processus décisionnel à l'échelle internationale, noue des partenariats avec ses stakeholders, la digitalisation et le développement et l'expertise de ses collaborateurs.

La vision de la DG Transport aérien

La DGTA du SPF Mobilité et Transports

- est proactive et répond aux défis auxquels le secteur sera confronté, tant en Belgique qu'au niveau international, notamment dans le domaine de l'environnement et du développement durable, celui des nouveaux développements technologiques, ...
- crée des conditions de concurrence équitables dans le secteur aéronautique ;
- a une interprétation uniforme des règles et normes grâce à la conclusion d'accords avec d'autres pays ;
- est une organisation orientée client qui prête attention aux besoins de ses stakeholders, notamment via un dialogue structurel ;
- travaille de manière transparente et objective ;
- est une organisation moderne et performante, qui parvient à atteindre rapidement ses objectifs en utilisant judicieusement ses ressources ;
- promeut la coopération entre les différents services et veille à ce que la diffusion et le développement des informations et de l'expertise se fassent de manière proactive et structurée.

Résultats 2021 :

La pandémie COVID-19 a entraîné une réduction extrême des opérations qui a commencé l'année précédente. La DGTA œuvre activement avec ses partenaires de manière à permettre le bon déroulement des activités aéronautiques dans le cadre des mesures de lutte contre la propagation du virus. De nombreuses mesures ont été prises aussi bien pour l'aviation légère que le transport commercial de passagers. De multiples dérogations, exemptions et approbations réglementaires ont aussi été octroyées afin de permettre la continuité des opérations. Enfin des conseils et autres mesures ont été publiés relatifs aux examens théoriques pour les licences de pilotes, les drones et l'aéromodélisme, la navigabilité permanente des aéronefs, les droits des passagers, le franchissement des frontières ou la prolongation des licences. La DGTA a aussi œuvré activement pour permettre le retour des opérations à un niveau élevé suite à la levée progressive des restrictions de voyages en toute sécurité.

Des informations plus détaillées sont disponibles sur la page dédiée du site web de la DGTA : https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/covid_19_coronavirus

La DGTA a poursuivi avec ses partenaires l'étude de l'implémentation de la Belgian Airspace Vision 2030. La vision est un document de référence de haut niveau rédigé en collaboration avec la Défense, Eurocontrol et Skeyes pour améliorer la structure, la gestion et les services dans l'espace aérien belge.

La DGTA a aussi continué le travail entamé concernant une procédure intégrée visant à une publication sûre, efficiente, transparente et durable des procédures de vol suivant la navigation basée sur la performance (PBN) dans l'espace aérien belge.

Dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », La DGTA a participé à l'élaboration de la position belge concernant la révision du système européen de quota d'émission pour l'aviation (SEQE-EU) ainsi qu'aux infrastructures de carburants alternatifs. La DGTA a aussi assuré la coordination de la position belge dans le Cadre du dossier ReFuelEU Aviation. Cette coordination est effectuée via la nouvelle plateforme BE4MOVE mise en place en septembre 2020. La Belgique soutient l'objectif de la proposition de développer la production et l'utilisation de carburants d'aviation durables tout en assurant des conditions de concurrence équitables sur le marché européen.

La DGTA s'est aussi assuré que le processus d'appel d'offres pour le nouveau contrat d'avitaillement à Brussels Airport permette l'usage des carburants d'aviation durables.

En parallèle, la DGTA a continué à travailler en collaboration avec le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement (CCPIE) à l'implémentation du Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) mis en place par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI). Le CORSIA est un marché carbone développé au niveau global pour le transport aérien international. La DGTA transmet à l'OACI les réponses aux lettres d'Etat, la notification formelle de la participation de la Belgique à la phase volontaire du CORSIA, la mise à jour liste de compagnies aériennes concernées ainsi que les émissions de CO2 belges de l'année 2020.

Dans le cadre de la problématique des nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles-National, la DGTA a participé à l'organisation de la première plateforme de concertation organisée ce 30 septembre 2021. L'objectif de cette plateforme est si possible de conclure un "Pacte sur l'aéroport de Bruxelles-National et son avenir", de conseiller l'Etat belge sur la nécessité et, le cas échéant, le contenu d'une loi aéronautique ou d'une loi sur l'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles National et de conseiller l'Etat belge sur les "routes aériennes" à suivre au départ ou à l'arrivée de Bruxelles-National.

La DGTA a aussi apporté son expertise au Groupe de Travail organisé par le cabinet du Ministre afin d'étudier des solutions techniques pour cette plateforme.

Afin d'assurer le suivi et la vérification du respect de la réglementation par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne, la DGTA a maintenu la surveillance de l'usage des créneaux aéroportuaires et des restrictions d'exploitation en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National sous la direction du Parquet de Halle-Vilvoorde.

Une politique de sécurité adaptée pour la Direction générale Transport aérien

La Direction générale Transport aérien a défini la sécurité aérienne comme l'un de ses principaux objectifs. Elle s'efforce d'améliorer constamment la sécurité dans le cadre des dispositions réglementaires de l'OACI et de l'UE, et ce, pour tous les domaines de la chaîne de l'aviation civile. Nous mettrons donc tout en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents graves dans l'aviation civile.

Avec le programme belge de sécurité en matière d'aviation civile, nous voulons encourager le secteur aéronautique belge et la DGTA à développer et à maintenir une culture de la sécurité. Les principes de la gestion de la sécurité et une approche fondée sur les risques constituent les pierres angulaires de notre politique de sécurité. La DGTA soutient à cet égard l'application des systèmes de gestion de la sécurité au sein des organisations aéronautiques belges.

Les nouveaux points d'attention dans le plan stratégique du SPF Mobilité et Transports ont logiquement conduit cette année à une politique de sécurité adaptée de la DGTA.

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_fra.pdf

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_ned.pdf

En réponse à l'évolution du secteur aéronautique et du rôle de la DGTA en tant qu'autorité aéronautique, 3 nouvelles priorités stratégiques ont été ajoutées à notre politique de sécurité :

- Soutenir le développement sûr et économique du secteur des drones.
L'intégration sûre des drones dans l'espace aérien belge constitue l'un des défis majeurs de la DGTA à court terme.
- Contribuer à la mise en œuvre d'une politique environnementale ambitieuse au niveau national et international.
L'objectif principal du programme de sécurité belge est l'amélioration continue de la sécurité aérienne et de la protection de l'environnement. Les statistiques tant nationales qu'internationales montrent que l'aviation est un secteur à haut impact environnemental. La DGTA souhaite donc contribuer à la mise en œuvre d'une politique environnementale ambitieuse au niveau national et international.
- Contribuer, par la recherche, à l'élargissement des connaissances sur la sécurité aérienne afin de mieux soutenir les décisions politiques.

La DGTA souhaite notamment élaborer une vision à long terme pour le développement de l'aviation civile en Belgique, en tenant compte de la sécurité, de la sûreté, de l'importance économique du secteur et de la nécessité de réduire l'empreinte écologique de manière significative.

Dans ce cadre, la mise à jour 2022 du Plan Belge pour la Sécurité Aérienne (BPAS) a aussi été publiée sur le site du Service Public Fédéral Mobilité et Transports :

https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/plan_de_securite_belge

https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/belgisch_veiligheidsplan

Le BPAS contient des initiatives mondiales et nationales visant à traiter les risques de sécurité. Ces risques sont atténués par des mesures réglementaires, la promotion de la sécurité ou des activités de surveillance. Le plan joue un rôle important dans la hiérarchisation de ces initiatives afin de garantir le maintien et l'amélioration constante de la sécurité aérienne au niveau européen et national.

Perspectives 2022-23 :

Conformément aux objectifs du contrat d'administration 2021-2023, la DGTA contribuera à la mise en œuvre de **politiques environnementales ambitieuses au niveau national et international**.

Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'UE, l'AESA a reçu le mandat de développer **un système d'étiquetage environnemental** pour l'aviation. La phase pilote du projet se concentrera sur l'affinement des mesures existantes et le développement d'un prototype numérique pour l'étiquetage environnemental des avions, des compagnies aériennes et des aéroports, sur l'intégration d'une approche du cycle de vie basée sur l'empreinte environnementale des produits et sur la coopération avec l'Agence ferroviaire européenne en matière de comparaison intermodale. Nous allons promouvoir ce projet auprès des compagnies aériennes belges et les soutenir lors de sa mise en œuvre.

Nous établirons une **vision à long terme** pour le développement de l'aviation civile en Belgique en tenant compte des aspects de sécurité, de sûreté, de l'intérêt économique du secteur et de la nécessité de réduire de façon drastique l'empreinte écologique.

Nous contribuerons (pro)activement au développement d'une stratégie en matière de **réduction des nuisances sonores** à Bruxelles, notamment dans l'analyse de la problématique ou en formulant des avis et propositions, en participant aux réunions et en assurant un soutien technique.

La DGTA maintiendra la surveillance de l'usage des créneaux aéroportuaires et des restrictions d'exploitation en vigueur à l'aéroport de Bruxelles-National sous la direction du Parquet de Halle-Vilvoorde.

La DGTA collaborera avec les Régions à la révision et la mise en œuvre du **Système d'échange de quotas d'émission** de l'Union européenne pour l'aviation (SEQE-UE) et du CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), aux adaptations nécessaires à la réglementation européenne et mondiale ainsi qu'à la révision de l'accord de coopération belge y afférents.

La DGTA soutiendra l'introduction de **nouvelles technologies** dans le transport aérien.

Nous allons préparer et faciliter l'utilisation des **carburants d'aviation durables** (Sustainable Aviation Fuels — SAF) au niveau réglementaire (européen, fédéral et, si nécessaire, avec une coopération régionale), ainsi que le renouvellement du contrat de fourniture de carburant pour l'aéroport de Bruxelles National, y compris la préparation, la modification éventuelle de la réglementation et l'approbation des spécifications et leur suivi.

La DGTA contribuera à une **concurrence saine** au sein du transport aérien en veillant particulièrement à l'aspect social et en évitant toute pratique discriminatoire et le dumping social.

Nous soutiendrons les initiatives européennes en concertation avec les SPF concernés en matière de Social Agenda pour l'aviation civile.

Nous étudierons et analyserons le financement de Skeyes afin de documenter et soutenir le processus décisionnel administratif et politique.

Nous mettrons tout en œuvre dans l'intérêt de l'État belge pour négocier ou actualiser des accords bilatéraux contribuant au développement de nos compagnies aériennes et de nos aéroports.

La DGTA mettre tout en œuvre à son niveau de compétence pour **diminuer le nombre d'accidents** et d'incidents graves au niveau de l'aviation civile

Nous harmoniserons le cadre légal régissant l'aviation légère.

Nous réviserons le Programme belge de Sécurité, notamment pour y inclure le Système européen de Classification des Risques (ERCS).

La DGTA mettre tout en œuvre à son niveau de compétence pour **assurer la sécurité** au niveau des terrains, de l'espace aérien et de la circulation de l'aviation.

Nous poursuivrons l'élaboration des profils de terrain, des relevés d'obstacles et des cartes d'approche dans un environnement en évolution complexe (éoliennes, zones à statuts particuliers, ...).

Nous devons réviser l'arrêté royal sur la notification des obstacles (ETOD) pour intégrer le contenu de la circulaire GDF-03 actuellement utilisée.

Nous travaillerons avec nos partenaires à l'adaptation des cartes aéronautiques d'évaluation d'obstacles (AOEM) pour mieux gérer la pertinence des demandes.

Nous contribuerons (pro)activement, par la formulation d'avis et l'assistance technique au gouvernement, à la conclusion d'un nouveau contrat de gestion entre l'Etat et Skeyes, y inclus le mode de financement de Skeyes.

Nous collaborerons à l'implémentation du Ciel unique européen, à l'espace aérien Benelux et à l'intégration des besoins civils et militaires de l'aviation.

La DGTA continuera à œuvrer avec ses partenaires à la rédaction d'un plan d'implémentation visant à concrétiser la Belgian Airspace Vision 2030. Elle finalisera aussi une procédure intégrée visant à une publication sûre, efficiente, transparente et durable des procédures de vol suivant la navigation basée sur la performance (PBN) dans l'espace aérien belge.

Nous développerons une politique de Just Culture au sein du SPF en référence aux principes déjà acquis dans le secteur aérien.

La DGTA mettre tout en œuvre à son niveau de compétence pour **développer un niveau élevé de sûreté aérienne**.

Nous devons poursuivre le développement des NASP en collaborations étroite avec nos stakeholders et en conformité avec les prescrits de l'OACI.

Nous étudierons les scénarii de plateformes sécurisées pour le partage des données et d'informations avec les security managers des aéroports et les acteurs de la chaîne logistique (regulated agents, know consignators, regulated suppliers of inflight supplies, ...).

Nous développerons un archivage et un système de suivi des inspections, tests et audits, pour renforcer la collaboration avec les autorités partenaires en matière de sûreté de l'aviation civile.

La DGTA poursuivra l'amélioration de ses prestations externes de **services digitaux**.

Notre Aviation Portal devra être élargi à d'autres services tels que l'octroi de licences, des demandes en matière de sûreté et de nouvelles fonctionnalités (ARC online, certificats acoustiques, permit to fly, renouvellement ULM, temporary overflight permit).

Nous analyserons les possibilités d'uniformisation de l'organisation des examens en vue d'obtenir des licences dans les métiers du secteur.

3.2 Direction générale transport routier et sécurité routière

Missions

La Direction générale Transport routier et Sécurité routière prépare, exécute et évalue la politique fédérale en matière de transport routier et de circulation routière, étant entendu que l'exercice de cette compétence est partagé avec les entités fédérées.

Dans ce cadre, notre mission est de soutenir le développement des différentes formes de déplacement et de transport, de même que de mettre en œuvre une mobilité multimodale plus sûre, durable et aisée et ce, en encourageant le choix du mode de transport le plus approprié.

Notre mission consiste aussi, vu les effets nocifs en termes de pollution ainsi que les coûts externes importants engendrés par le secteur du transport, à limiter l'impact des différents modes de transport sur l'environnement. L'atteinte de cet objectif requiert d'une part, d'œuvrer à réduire les émissions de polluants et de bruit produites par les véhicules et, d'autre part, de soutenir la mise en place d'une politique fiscale propice au déploiement de véhicules respectueux de l'environnement, comme repris dans l'accord de gouvernement.

Enfin, notre mission consiste aussi, en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière, à tout mettre en œuvre pour contribuer à l'objectif européen de réduire de 50% le nombre morts et de blessés graves d'ici à 2030 et ce, en améliorant la sécurité tant active que passive des véhicules et en veillant à adopter les mesures nécessaires pour empêcher les comportements dangereux adoptés par les usagers de la route.

Rapportage 2021

1/ La parution en juillet 2020 du règlement-cadre (UE) 2020/1056 du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises tant pour le transport routier que pour d'autres modes de transport tels que le transport ferroviaire et le transport aérien (règlement dit « eFTI » pour Electronic Freight and Transport Information) oblige les États membres à partir d'août 2025 à accepter certaines informations relatives au transport par voie électronique et ce, sous certaines conditions.

Fort de l'expérience acquise par le projet-pilote relatif à l'e-CMR mené conjointement avec les pays membres du Benelux, la DG TRSR a poursuivi sa participation active aux réunions du DTF, le groupe de comitologie dans lequel les représentants des EM préparent les implementing et delegated acts du règlement susmentionné. Dans ce cadre, les informations de transport obligatoires dans le droit national ont été analysées et communiquées en octobre 2021 à la Commission Européenne. En outre, les membres du GT Benelux ont présenté au DTLF (Digital Transport and Logistic Forum - forum qui prépare les réunions du DTF) en juin 2021, puis au groupe DTF en décembre 2021, l'étude Benelux menée dans le cadre du projet-pilote e-CMR, suscitant des réactions positives, particulièrement de la part de la Commission elle-même.

Au niveau du projet-pilote Benelux à proprement parlé, le groupe de travail conjoint a concentré ses efforts sur la recherche d'un point d'accès commun. Cette recherche doit permettre de développer un proof of concept de cet accès commun qui soit gratuitement accessible aux 3 pays. A cet effet, la décision du 27 octobre 2021 du comité directif du BENELUX a demandé au GT d'investiguer la possibilité de mettre en place une collaboration avec le consortium FEDERATED pour établir ce proof of concept gratuit. L'étape suivante consistera à réunir, dans le courant de l'année 2022, le consortium FEDERATED et les fournisseurs de logiciels e-CMR afin de réaliser le *proof of concept*.

Enfin, au niveau de l'implémentation sur le terrain de la lettre de voiture électronique au sein du Benelux, il faut noter 703.573 e-CMR ont été utilisées en 2021, ce qui représente une augmentation de 69 % par rapport à 2020. Trois ans après le lancement du projet, on est donc passé de 16.963 e-CMR en 2018 à 703.573 en 2021.

2/ En ce qui concerne la révision du règlement (CE) n° 715/2007[1] et l'adoption d'une valeur du facteur de conformité plus basse dans le cadre des cycles d'essais en conditions réelles de conduite[2] pour l'homologation des véhicules, la DG TRSR a d'emblée défendu au nom de la Belgique une position forte visant à ce que tous les nouveaux véhicules M1 (voitures) et N1 classe 1 (utilitaires légers de classe I) mis en circulation respectent le plus tôt possible les valeurs maximales fixées (normes d'émissions Euro) et ce, aussi quand ces véhicules sont placés en conditions réelles de conduite (donc, pas seulement en laboratoire).

Cette position a pour ambition d'œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air, particulièrement en ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NOx) pour lesquelles le transport routier est le principal émetteur.

Toutefois, alors que la révision de ce règlement (CE) 715/2007 devait initialement aboutir dans l'année qui suivait l'arrêt de la Cour de Justice européenne (soit en 2020 puisque l'arrêt date de 2019), la Commission et certains Etats Membres ont introduit une procédure en appel contre l'arrêt rendu en 1^{ère} instance, provoquant de ce fait une série de négociations au niveau européen qui sont longtemps restées dans l'impasse.

Annoncé pour l'été 2021, l'arrêt de la Cour d'Appel a finalement été rendu en janvier 2022 avec pour conséquence l'annulation de l'arrêt en première instance. Concrètement, cela implique que les facteurs de conformités définis initialement sont maintenus et que, d'un point de vue strictement juridique, leur révision n'est plus requise.

Indépendamment de cela, la Commission européenne pourrait malgré tout décider de poursuivre la procédure de révision du règlement (CE) 715/2007 mais à ce jour, aucune certitude n'existe à propos. La DG TRSR reste naturellement attentive aux suites qui seront données à ce dossier et poursuivra le cas échéant la défense d'objectifs ambitieux destinés à réduire les émissions nocives émises par le transport routier.

3/ S'agissant encore des émissions produites par le transport routier, il convient également de signaler la proposition de règlement destinée à réviser les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) présentée en 2021 par la Commission européenne dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (pour rappel, l'objectif 55 de l'UE visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030).

Cette proposition de règlement (concrètement : proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat) a pour buts :

- de contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union européenne dans le domaine du climat pour 2030 et 2050,

- d'offrir des avantages pour les citoyens en déployant plus largement les véhicules à émission nulle (meilleure qualité de l'air, économies d'énergie et réduction de coûts liés à la détention d'un véhicule) et
- de stimuler l'innovation dans les technologies neutres en carbone.

La DG TRSR participe à l'élaboration de la position belge dans le cadre de ce dossier.

4/ Toujours dans le cadre des efforts qui sont consentis afin de réduire les émissions nocives produites par le transport routier mais dans le domaine du permis de conduire, l'article 6.4, c) de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire a été inséré en 2018 afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air, en facilitant l'utilisation de véhicules à *carburant de substitution*. Ainsi et conformément à cet article, la Belgique a entamé en 2021 l'examen de la possibilité d'autoriser sur son territoire les titulaires d'un permis de conduire de catégorie B à conduire des véhicules électriques ou à hydrogène dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg mais inférieure à 4.250 kg. Cette possibilité d'excéder 3.500 kg sera conditionnée par le fait que l'excès de masse autorisé soit dû *exclusivement* à l'excès de masse dû aux systèmes de propulsion alternatifs.

L'introduction de cette mesure requiert d'évaluer si la masse excessive des véhicules concernés pourrait avoir un impact négatif sur l'environnement, la sécurité routière et la concurrence loyale. De même, la faisabilité et la possibilité de faire respecter les conditions fixées par la directive ont également été évaluées, en consultation avec d'autres États membres et avec la Commission européenne.

Un projet pilote de trois ans, qui devrait démarrer au 1^{er} trimestre 2023, sera lancé dans un premier temps avec des entreprises du secteur de la logistique et du transport. De plus, les entreprises participantes peuvent éventuellement s'inscrire dans des projets régionaux existants et futurs qui s'inscrivent dans le cadre du Green Deal.

5/ La DG TRSR a par ailleurs mis en place un groupe de travail au sujet du « rétrofit », lequel consiste en la conversion de véhicules à moteur thermique en véhicules à moteur alimenté par un carburant de substitution de nature électrique ou hydrogène. Ce groupe de travail a mené une longue étude sur le sujet afin d'examiner les exigences techniques à imposer aux véhicules modifiés et de mettre en place une réglementation qui facilitera cette conversion positive pour l'environnement tout en veillant à ne pas impacter négativement la sécurité routière.

Cette initiative faisait suite à la rédaction d'un projet de décret wallon sur le sujet, mais pour lequel il y avait un conflit de compétences étant donné que les exigences techniques des véhicules modifiés relèvent du niveau fédéral.

De plus, le projet mené par la DGTRSR a élargi le scope en visant plus de catégories de véhicules que celui qui avait été proposé par le décret wallon et a tenu compte de plusieurs demandes émanant des acteurs du rétrofit, qui ont été consultés à cet effet.

6/ Enfin, la phase 2 du projet de screening du code de la route, à savoir la consultation formelle des partenaires, a été réalisée au cours de l'année 2021 via l'envoi d'un questionnaire auxdits partenaires. Ce questionnaire a aussi été envoyé aux membres de la Commission fédérale pour la Sécurité Routière, qui ont tous participé à l'enquête.

Pour rappel, ce projet consiste à entamer une réflexion ciblée avec les partenaires afin de déterminer avec eux les modifications qui pourraient être apportées au code de la route dans le but de permettre le

déploiement de modes alternatifs de transport de marchandises (transport de marchandises à vélo, trains de véhicules routiers électriques, ...) ainsi que de stimuler les modes de déplacements actifs (à pied, à vélo, ...) et les transports en commun. Les objectifs poursuivis sont donc à la fois d'améliorer la sécurité routière et de promouvoir des modes de déplacement qui sont plus durables.

Après réception des questionnaires complétés, les suggestions des stakeholders ont été récoltées, classées et analysées. Les différentes propositions ont été listées dans un tableau Excel.

Au final, 260 propositions ont été récoltées dont 166 ont été retenues. Parmi celles-ci, 74 ont fait l'objet de discussions ou doivent encore faire l'objet de discussions avec les partenaires régionaux dans le cadre de la réforme du Code de la route (toutes ne concernent cependant pas les modes actifs ; une bonne partie est reprise dans les arrêtés publiés ou en cours d'élaboration ; beaucoup ont déjà fait l'objet d'une adaptation du projet de réforme).

Entretemps, un arrêté royal a été publié en date du 8 juin 2021 (Arrêté royal du 8 juin 2021 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique) afin de clarifier les règles d'application dans les rues cyclables et les feux combinés cyclos piétons :

- dans un souci de réduction du nombre de signaux, la validité du signal F111, qui indique une « simple » rue cyclable, est limitée jusqu'au prochain carrefour. De cette manière, un signal indiquant la fin d'une rue cyclable devient superflu ;
- l'arrêté introduit la possibilité pour les gestionnaires de voirie de combiner des signaux lumineux de circulation pour cyclistes et piétons avec les signaux du système bicolore, comme c'est déjà le cas avec les signaux du système tricolore.

3.3 Direction générale Navigation

Suite à la crise du Covid-19, les délais ont été allongés et beaucoup de processus internationaux ont pris du retard. Réunions on-line ; discussions pas toujours évidentes pour des parties lointaines

Au niveau de la DGN, la décision a été prise de se concentrer sur la digitalisation ainsi que sur le Green Deal.

3.3.1 Digitalisation – les projets de la DG navigation

1. La DG Navigation poursuivra sa politique de digitalisation poussée de ses services dans les années à venir, dans le cadre du nouveau Code belge de la Navigation. L'objectif étant :
 - pour le client : de lui proposer des documents sous forme numérique et d'accroître le service à son égard en soutenant la digitalisation des processus de gestion et de demande. Il en résultera une réduction significative de l'utilisation de papier, des délais de traitement ainsi que du nombre de déplacements ;
 - pour l'administration : d'optimiser les processus et d'utiliser plus efficacement les ressources personnelles. Donc, ici aussi, moins de papier et plus de rapidité/d'amélioration et d'efficacité.

En 2021, les certificats des navires de marine marchande ont été digitalisés. En 2022, il en sera de même pour les documents liés aux personnes. Le même processus sera également appliqué aux autres branches de la navigation (pêche, navigation de plaisance, etc.) dans les années à venir. La base de données centrale de la DG Navigation, ou guichet unique, qui constitue l'épine dorsale de toutes les applications

informatiques au sein de la DGN, a besoin d'être modernisée. Ce processus a également été lancé en 2020 et doit être déployé dans les années à venir pour mieux soutenir les projets de digitalisation et le fonctionnement interne.

2. Une plateforme de coopération sera mise en place pour améliorer la sûreté portuaire. Les flux de données et de processus seront gérés de manière centralisée via une plateforme informatique. L'année 2021 verra la création des bases juridiques nécessaires à cet effet pour permettre le développement de cette plateforme en 2022-2025. Les données seront échangées et gérées sous forme numérique. Là encore, l'utilisation de papier sera évitée et les processus seront plus efficaces. En 2021, un outil numérique a d'ailleurs été mis au point pour obtenir des informations des navires et des ports par voie numérique. Ces données devraient permettre d'effectuer des analyses de risques en vue d'améliorer les maillons faibles de la chaîne de sûreté. Encore une fois, sans papier et sans déplacement.
3. Le règlement 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen impose aux États membres européens d'instaurer un « Maritime Single Window » national qui permet aux navires entrant dans un port d'un État membre d'accomplir, en une seule fois et par voie électronique, leurs obligations de déclaration. Il s'agit d'obligations de déclaration qui sont nécessaires pour traiter l'entrée, le séjour et la sortie d'un navire dans un port maritime. Ce système a pour objectif de réduire les charges administratives dans le domaine de la navigation et de digitaliser et d'optimiser les processus. Pour la Belgique, c'est la DGN qui est censée coordonner ce processus. Nous espérons recevoir les ressources budgétaires indispensables pour développer les infrastructures et processus nécessaires à cet effet avec nos partenaires d'ici 2025.
4. Une « application navigation de plaisance » sera développée pour mieux informer les amateurs de sports nautiques et les plaisanciers dans un souci d'amélioration de la sécurité et de promotion de l'activité. Toute demande et délivrance d'autorisations, brevets, inscriptions et certificats sera également réalisée sous forme numérique dans un portail afin que tout puisse se faire sans papier et sans déplacement. La lettre d'immatriculation a déjà été numérisée en 2021 et la numérisation des permis des bateaux de plaisance est prévue pour 2022-2023. Dans les années à venir, ce portail s'étendra à toutes les autres interactions plaisancier-administration et les documents seront disponibles sous forme numérique.

3.3.2 Projet de Green Deal par le SPF Mobilité et Transport

Chaque secteur doit faire sa part dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le secteur maritime, la DGN contribuera à la mise en œuvre du "Green deal" dans les années à venir.

Dans un premier temps, il s'agira principalement des étapes suivantes :

- Coordonner et élaborer la position belge sur le EU ETS maritime et le carburant EU Mar dans le paquet Fit for 55 (CCIM et BE4MOVE) avec le secteur. La Belgique adopte une position constructive dans le débat sur la suppression progressive des subventions aux combustibles fossiles ainsi que sur les ajustements fiscaux. Dans un premier temps, la Belgique souhaite privilégier avant tout les mesures opérationnelles et technologiques qui conduisent à des réductions d'émissions efficaces
- La DGN s'inscrit dans le cadre globalisé caractéristique du secteur maritime, où la coopération avec les pays les moins avancés (LDCs) et petits États insulaires en développement (SIDS) est importante.
- La Belgique continue d'appeler à un transport maritime zéro émission d'ici 2050, dans le cadre de la COP et de l'OMI.

3.3.3. Questions d'ordre juridique

La DGN améliore continuellement le cadre juridique, car elle veut être un pionnier dans les affaires environnementales au niveau international, en tenant compte de l'importance de la compétitivité des armateurs. De nombreux projets d'ordre juridique ont également été réalisés en 2021. Parmi les projets liés à l'environnement, citons :

- La DGN a effectué de nombreux travaux préparatoires en 2021 pour élaborer un texte juridique sur la ratification de la convention SNDP (substances nocives et potentiellement dangereuses), dans le cadre de laquelle de nombreuses consultations ont été menées avec les pays voisins afin d'entre autres garantir des conditions de concurrence équitables. Le projet de loi de ratification a été remis aux Affaires Etrangères en septembre 2021. La loi d'application a été approuvée en Conseil des ministres et soumise au Conseil d'État.
- Pour les annexes IV (eaux usées) et V (déchets) de Marpol (Convention sur la pollution marine), la transposition de la directive de l'UE sur la livraison des déchets par les navires et l'intégration de l'AR 2006 dans l'AR sur la navigation écologique a été effectuée. Les Arrêtés royaux doivent encore être publiés en 2022.
- La DGN a collaboré à la modernisation de la liste européenne des institutions reconnues pour le recyclage des navires
- En consultation avec la URAB (Union Royale de Armateurs Belges), la position a été renforcée au sein de la campagne de sensibilisation SHAC (Shipping High Ambition Coalition) en faveur d'un renforcement des ambitions en matière d'objectifs d'émissions de gaz à effet de serre dans la perspective de la conférence MEPC (Comité de la protection du milieu marin).

3.3.4 Mer du Nord

La DGN est l'un des partenaires qui contribuent au maintien de l'ordre en mer du Nord. Certains des projets auxquels la DGN a collaboré en 2021 et qui ont un impact sur l'environnement sont les suivants :

- Des capteurs permettant de mesurer les émissions de carbone noir ont été installés dans l'avion de Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la mer du Nord (UGMM) et des mesures sont actuellement effectuées.
- La DGN participe à l'application de la loi dans la zone NECA et SECA (zones de contrôle des émissions atmosphériques pour le nitrogène et le soufre). Les contrôles de soufre sont effectués par le service UGMM par avion dont la DGN reçoit les résultats. Un projet pilote est en cours pour les mesures de SOx.
- La DGN participe à l'application de la loi sur le Plan de gestion des eaux de ballast (BWM)

3.3.5 Navigation intérieure

La Belgique est en train d'adopter et de mettre en œuvre la Convention de Strasbourg (système de collecte et d'élimination des déchets en navigation intérieure dans le cadre de la promotion du caractère durable de la navigation intérieure). En 2021, l'accord de coopération a été rédigé au sein de la Belgique et la procédure de ratification de l'extension du traité (interdiction de rejeter les vapeurs des cargaisons liquides) est en cours.

3.4 Direction générale politique de mobilité durable et ferroviaire

Missions

Notre objectif à la **DG Politique de mobilité durable (DGPMDF)** est de préparer et soutenir une politique fédérale concertée en matière de mobilité et de transport ferroviaire. Nous collectons et analysons toutes les données pertinentes sur la mobilité et son évolution. Grâce à nos études, nous formulons des propositions en faveur d'une politique de mobilité durable. En partenariat avec Infrabel, la SNCB et les opérateurs privés, nous contribuons également au développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Nous préparons, contrôlons et évaluons les contrats de gestion et les plans d'investissements des entreprises publiques des chemins de fer. Nous œuvrons au développement d'une réglementation pour un transport ferroviaire sûr, sécurisé et plus respectueux de l'environnement. Nous veillons à développer un service orienté vers le voyageur et nous nous impliquons dans les évolutions du secteur ferroviaire aux niveaux international et européen.

Résultats 2021

Les actions suivies l'année dernière sont la poursuite des actions décrites dans la précédente déclaration environnementale auxquelles se sont greffées de nouvelles initiatives.

1. Contribuer au shift du transport routier vers le rail, en améliorant l'attractivité du transport de marchandises par rail

Cette contribution se décline en 3 actions distinctes :

- a. Contribuer au développement des trois corridors de fret qui traversent la Belgique, via la représentation de la Belgique dans les structures de gouvernance des corridors.

Les trois corridors traversant la Belgique sont le Corridor Mer du Nord – Méditerranée (RFC NSM) dont la DG PMDF assure la présidence, le Corridor Rhin – Alpes (RFC RALP) et le Corridor Mer du Nord – Baltique (RFC NSB). Ce dernier a instauré une présidence tournante, que la DG PMDF a assuré pour l'année 2021.

Les effets de la pandémie Covid-19 ont continué à marquer les corridors de fret en 2021, en particulier sur les trafics des corridors. Le ralentissement de la production manufacturière les a notamment impacté.

Le RFC NSM a également été fortement impacté par deux incidents internationaux : la fermeture de l'Artère Nord-Est en France, suite à un déraillement de train en juin 2021, et les inondations en Belgique. Ces inondations, ainsi que celles survenues en Allemagne, ont également impacté le RFC NSB et le RFC RALP. Ce dernier a néanmoins récupéré en 2021 des volumes de trafic comparable au niveau pré-pandémie.

Suite au retour partiel des volumes et aux inondations survenues à l'été, la ponctualité des trois corridors a baissé comparée à celle de 2020.

Les RFC ont également continué leur politique d'amélioration des performances et d'augmentation de leur attractivité au cours de l'année 2021.

RFC NSM

Le RFC NSM a poursuivi son pilote entre les terminaux de Lyon et Bettembourg, visant à améliorer la ponctualité des trains. Ce projet, sans date de fin, permet une amélioration de la ponctualité au départ et à l'arrivée des trains entre ces deux terminaux. Il sera étendu en 2022 à d'autres trafics.

De plus, le projet de visualisation de capacité sur l'axe Anvers – Bâle a été finalisé en janvier 2021. Le RFC NSM a également introduit une demande de financement pour la réalisation de cette représentation à l'échelle complète du RFC lors de l'appel à projet européen lancé en décembre 2021. Ce projet a par ailleurs été incorporé dans le projet TTR en tant que « produit minimum viable ».

RFC RALP

De son côté, le RFC RALP a finalisé l'étude devant établir la faisabilité de la transposition du modèle aérien « *Air-Collaborative Decision Making* » au transport ferroviaire. Celle-ci a été conclue positivement et le projet, baptisé « *Rail-Collaborative Decision Making* » a été intégré au niveau européen aux projets de RNE. Le RFC RALP a également mis en place une task force liée à l'infrastructure visant à établir la compatibilité des prédictions de croissance ferroviaire entre ses pays membres.

RFC NSB

Enfin, le RFC NSB s'est étendu vers Medyka (Pologne) ainsi que vers Zeebrugge, Brugge et Terneuzen et a poursuivi son travail d'amélioration des processus transfrontaliers aux points frontières de Bad Bentheim, Frankfurt/Oder et Małaszewicze. Le comité exécutif a quant à lui commencé à travailler sur la définition d'objectifs à mettre en place au niveau du corridor.

En 2021, la DG PMDF a poursuivi sa participation au groupe consultatif établi dans le cadre du projet pilote TTR sur le RFC NSM. Des sillons y ont également été offerts.

Au niveau du Réseau des Comités exécutifs des RFC, l'entité informelle regroupant l'ensemble des ministères des transports participant aux RFC, la DG PMDF a continué l'initiative relative aux règles de répartition de capacité sur les itinéraires des RFC. Un mémo a été rédigé à l'adresse de l'ensemble des ministères. Basé sur celui-ci, le travail continuera en 2022 avec la réalisation d'une étude de cas par corridor de fret.

b. Traiter les demandes de subsides au transport combiné et au trafic diffus

Afin de soutenir le transport par rail de containers et de wagons en Belgique, le SPF Mobilité et Transports gère le système d'aide au transport combiné intérieur par rail et au trafic diffus par rail.

Les mesures consacrées par la loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 et portant prolongement du soutien au transport combiné pour cette période ont été prolongées une nouvelle fois jusqu'au 31 décembre 2021 par la loi du 20 mai 2020 visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus SARS-CoV-2 en matière ferroviaire (II). Cette prolongation a reçu l'aval des autorités européennes compétentes par décision intervenue le 11 septembre 2020 (SA 57556). Cette prolongation d'un an était nécessaire pour permettre l'établissement d'un éventuel nouveau régime. Le mécanisme d'aide fédérale au transport combiné et au trafic diffus est venu à échéance le 31/12/2021. Un nouveau système de subsides est en cours de préparation et devrait débiter le 1er janvier 2022.

En 2021, le SPF Mobilité a traité 6 demandes de subsides. Il a octroyé 13,3 millions d'euros de subsides aux opérateurs de transport combiné. Pour le transport combiné, 4 millions d'euros ont été octroyés pour un total de 138.680 unités de transport intermodal, soit un subside moyen d'environ 29€ par unité. En ce qui concerne le trafic diffus, ce sont 9,3 millions d'euros qui ont été accordés pour un total de 119.019 wagons, ce qui représente environ 78€ par wagon.

c) Réaliser une évaluation du mécanisme actuel de subsidiation des trafic diffus et transport combiné et formuler des propositions pour réviser le système

Le SPF a commandé une étude portant sur l'évaluation du régime d'aide au transport combiné et au trafic diffus (avril 2020). Une partie des recommandations, portant sur l'établissement d'un nouveau système d'aide au transport combiné et au trafic diffus, n'ont pu être mises en œuvre car elles impliquaient des changements majeurs dans l'organisation de l'Etat (règles répartitrices des compétences) ou des règles budgétaires. En revanche, la recommandation visant à maintenir un soutien public au secteur a été concrétisée par l'élaboration d'un système de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure s'adressant aux candidats actifs dans le segment du fret ferroviaire. Ce mécanisme de réduction de la redevance est en cours d'examen par la Commission européenne, s'agissant d'une aide d'Etat. S'il est approuvé tel que proposé, il devrait démarrer rétroactivement au 1er janvier 2022 et s'étendre jusqu'au 31 décembre 2025.

2. Contribuer à la concrétisation d'une politique environnementale concertée et coordonnée, grâce à une réflexion globale et transversale

Conseiller le niveau politique dans l'élaboration d'une politique environnementale au travers de différentes initiatives.

Cette contribution se décline en 2 actions distinctes :

- a. Réaliser une étude afin de définir une méthodologie pour l'évaluation de l'impact environnemental de projets ferroviaires.

L'étude « Réduction des émissions de polluants du secteur du transport liée aux investissements ferroviaires » réalisée par Stratec a été achevée en juin 2021.

L'objectif de cette étude était de développer une méthodologie pour évaluer l'impact de projets ferroviaires sur les émissions de CO2.

Le rapport final a été réceptionné en août 2021.

- b. Contribuer à la réalisation de plans en lien avec nos obligations (plan développement durable, plan énergie climat, plan adaptation aux changements climatiques, plan pour la promotion du vélo « Be cyclist »).

1. PFDD

En 2021, Le SPF Mobilité a participé activement à la rédaction du plan fédéral de développement durable, approuvé par le Conseil des Ministres en date du 1^{er} octobre 2021. Le suivi est en cours.

2. Politique vélo

Dans son Accord de gouvernement, le Gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de réaliser un transfert modal ambitieux. La mobilité active et le vélo en particulier jouent un rôle central dans cette démarche. En vue de promouvoir les déplacements à vélos, les actions suivantes ont été prises ou soutenues en 2021.

Be Cyclist

« Be Cyclist », le Plan d'Action pour la Promotion du Vélo, est constitué de mesures uniquement basées sur des compétences fédérales, chacune dans les compétences de son ou sa Ministre ou Secrétaire d'Etat. Le Plan lui-même porte le caractère d'une déclaration d'intention. Les mesures ont été rassemblées, structurées et planifiées de façon à constituer un plan 2021-2024. Ce Plan doit permettre la réalisation d'un saut d'échelle dans le développement de l'usage du vélo car de nombreuses occasions de passer à la vitesse supérieure existent aussi à l'échelon fédéral. Chaque Ministre et Secrétaire d'Etat disposant de leviers pour favoriser la pratique du vélo dans ses compétences propres, ces leviers ont été listés et insérés dans le Plan par le biais de mesures concrètes, positives et stimulantes. Se déplacer à vélo doit être possible, accessible, sûr et évident pour toutes et tous. Le SPF Mobilité et Transports a assisté à la soumission d'éventuelles mesures et contribue à la mise en œuvre des mesures qui relèvent de la compétence du ministre de la Mobilité.

Journée mondiale du vélo : webinaire

A l'occasion de la Journée mondiale du vélo du 3 juin 2021, la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire a organisé un webinaire sur la thématique des déplacements domicile-travail à vélo. Les différents aspects des déplacements domicile-travail à vélo ont été présentés :

- La pratique du vélo en Belgique en chiffres ;
- Les mesures récentes favorables aux cyclistes dans le Code de la route ;
- Fiscalité et aspects de sécurité sociale des déplacements à vélo domicile-travail ;
- Les accidents à vélo ;
- Partage d'expérience sur les politiques vélo en entreprise ;
- Les politiques régionales pour la promotion du vélo en entreprise.

Commission vélo

Le SPF Mobilité et Transports organise, depuis quelques années, sur base ad hoc (2 à 4 fois/an), les réunions « politique vélo » fédérales. Sont invités à ces réunions les fonctionnaires vélos régionaux, le Fietsberaad et les représentants des principales associations cyclistes (Gracq, Pro vélo, Fietsersbond). Il s'agit essentiellement d'un lieu d'échange et de communication sur la politique vélo.

Exemple de thèmes abordés : fiscalité vélo, combinaison train/vélo, statistiques vélo...

Après discussion au sein de la Direction mobilité et avec le représentant du Ministre de la Mobilité, il a été décidé de transformer ces réunions ad hoc en une Commission vélo. Les objectifs sont les suivants :

- Communication et échange d'informations en matière de politique vélo ;
- Emettre des recommandations/avis à destination des différents Ministres de la mobilité sur base d'un consensus en matière de politique vélo ;
- Echange entre les régions entre elles et avec le fédéral.

En 2021, il y a eu trois réunions régulières et deux réunions thématiques sur le genre (plus de femmes à vélo) et les autoroutes cyclables le long de la voie ferrée.

3. Promouvoir des systèmes de transport intelligents et des applications MaaS (mobilité en tant que service)

Les systèmes de transports intelligents (STI) résultent de l'intégration des technologies de l'information et de la communication dans le transport routier et ses interfaces avec les autres modes de transport. L'objectif est de fournir des services innovants permettant une mobilité durable.

NAP

Le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec les administrations régionales des transports, est responsable d'un point d'accès national pour les services d'information sur les voyages multimodaux. Ce point d'accès résulte du Règlement délégué de la Commission européenne du 31 mai 2017 (UE 2017/1926). Par exemple, l'Union européenne veut encourager le développement de planificateurs de voyage multimodaux, qui combinent les formes traditionnelles de transport telles que le train, le tram et le bus avec de nouvelles formes de transport de passagers (vélos partagés, covoiturage, etc.).

Le point d'accès national belge centralise tous les ensembles de données disponibles sur le transport de passagers en Belgique. Cela concerne d'une part les transports réguliers (tels que le train, le bus, le tram) et d'autre part les transports à la demande (tels que les bus navettes, les taxis, les vélos partagés, le covoiturage) ainsi que les transports personnels (voiture personnelle, vélo personnel, marche, ...).

Cette plate-forme centrale devrait permettre aux fournisseurs de services d'information sur les voyages et aux producteurs de cartes numériques de concevoir des planificateurs de voyages multimodaux. Cela facilitera les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne et favorisera ainsi le passage à une mobilité plus durable. L'Institut géographique national (IGN) est responsable de la poursuite du développement et de la gestion de ce point d'accès, et a donc développé à cet effet le site web www.transportdata.be.

MaaS

MaaS recouvre le concept de la mobilité en tant que service (Mobility as a Service). Le but est de proposer aux usagers des solutions de mobilité sur mesure en fonction de leurs besoins. MaaS se traduit par une application sur un smartphone qui intègre les différents fournisseurs de mobilité. L'objectif est d'arriver à provoquer un changement de nos habitudes pour réduire l'utilisation de la voiture particulière en combinant d'autres solutions de transports plus durables, de manière fluide et conviviale. MaaS peut donc conduire à un transfert modal, en particulier en milieu urbain, où de nombreux trajets courts sont effectués.

Pour le SPF Mobilité et Transports, MaaS est un pilier du futur modèle de mobilité durable et un outil important pour la réalisation du transfert modal. C'est pourquoi nous voulons stimuler le développement et l'application de MaaS par le biais de la recherche, de la préparation de politiques avec des conseils et, sur le plan technique, par le soutien à la plateforme Transportdata.

En ce qui concerne la préparation des politiques, nous sommes actifs dans l'alliance MaaS belge et internationale (dirigée respectivement par ITS.be et ERTICO-ITS Europe). Grâce à notre participation à ces alliances, nous visons à apprendre comment la politique fédérale peut y contribuer et comment le MaaS peut encourager au maximum le passage de l'utilisation de la voiture individuelle à des modes de transport plus durables.

En termes de recherche, nous avons mesuré l'intérêt et les motivations des employeurs (B2B) et du grand public (B2C) pour l'utilisation de solutions MaaS. Les résultats de l'enquête auprès des employeurs ont été présentés lors d'un webinaire organisé par le SPF Mobilité et Transports en collaboration avec le Conseil fédéral du développement durable. Ce webinaire, intitulé "Mobility as a Service (MaaS) as a lever for

sustainable mobility : Opportunities and challenges", a eu lieu le 27 mai 2021 et a rencontré un large intérêt. Le webinaire et le rapport de recherche "Attractiveness of MaaS in a B2B context" sont disponibles sur notre site web. Pour le B2C, nous avons mené une enquête auprès d'un échantillon représentatif de Belges.

Réduire les nuisances sonores occasionnées par le matériel roulant transportant des marchandises sur le territoire belge

Proposer des mesures à l'autorité politique pour stimuler le retrofiting du matériel roulant, à l'image de ce qui se fait dans les pays voisins.

Le bruit du transport ferroviaire de marchandises est principalement causé par le contact rail-roue. Plus la rugosité de la surface des roues et du rail est élevée, plus le bruit de roulement généré est important.

Le remplacement des blocs de frein en fonte des wagons de marchandises par des blocs de frein en matériaux composites (opération dite de « post-équipement » ou de « retrofitting ») permet de réduire considérablement le bruit des trains de marchandises. Cette solution est unanimement reconnue comme la solution la plus efficace pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises à brève échéance. Cette solution est toutefois coûteuse pour les détenteurs de wagons.

Pour soutenir le post-équipement des wagons de marchandises circulant en Belgique, le SPF Mobilité et Transports a mis en place un système d'aide visant à soutenir financièrement les propriétaires de wagons et les entreprises ferroviaires.

Suite aux discussions du groupe de travail, un projet de texte de loi instaurant un système d'aide pour soutenir le retrofiting des wagons a été finalisé. Il a été approuvé par le Conseil des Ministres le 18/09/2020.

Le texte a été notifié en décembre 2020 à la Commission européenne qui l'a approuvé en juillet 2021. Le texte de loi a ensuite été soumis au vote du parlement puis signé par le roi le 20 mai 2022. Le système d'aide a ensuite pu être lancé.

Les paiements des subsides par le SPF interviendront en 2022 et 2023. (2,18 millions EUR pour la période 2022-2023). Ils seront payés aux détenteurs de wagons ou aux entreprises ferroviaires qui effectuent la traction de ces wagons pour soutenir l'installation du post-équipement. Ce projet est désormais terminé.

3. Contribuer au shift du transport aérien vers le rail

- Etudier transversalement au niveau aérien et ferroviaire avec les pays voisins, les modalités en vue de remplacer à terme les vols courts par des trajets ferroviaires à grande vitesse

Compte tenu du changement climatique et des mesures prises par la Commission européenne pour lutter contre ce réchauffement, notamment par le biais du European Green Deal, la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire a commandé une étude pour examiner les possibilités de remplacer certains vols (court courrier) par des liaisons ferroviaires (substitution), pour les trafics de et vers l'aéroport de Bruxelles et depuis les aéroports régionaux. Par substitution, on entend le nombre total de voyages qui passent de l'avion au rail à la suite d'une modification de la relation de concurrence au sens large entre le train (à grande vitesse) et l'avion.

L'étude a débuté en septembre 2020 et a été réalisée en collaboration avec la DG Aviation. À la fin de l'année 2020, un rapport intermédiaire a été délivré comprenant l'analyse de la situation actuelle en matière de demande et d'offre aérienne et ferroviaire ainsi qu'une liste de 15 relations internationales (couples de villes) pour lesquelles un service ferroviaire alternatif pourrait remplacer, totalement ou partiellement, l'offre aérienne. Dans un second temps, sur la base d'hypothèses d'évolution de l'offre entre la Belgique et d'autres pays européens, l'étude a identifié les mesures concrètes qui pourraient être mises en œuvre par les différents acteurs pour favoriser ce report modal. Le rapport final qui présente les résultats de la modélisation des mesures proposées à l'horizon 2030 a été délivré en octobre 2021. Une note de synthèse reprenant l'ensemble des recommandations de l'étude a été transmise au ministre début novembre 2021.

La promotion et la relance des trains conventionnels et des trains de nuit se poursuivra dans les prochaines années via la participation active de la Belgique aux différents groupes de travail coordonnées au niveau européen afin de lever les obstacles à la relance de ce type de trafic dans un marché libéralisé. Un projet de mise en œuvre d'un mécanisme de subsides des initiatives dans ce domaine sera également préparé et soumis pour approbation aux instances européennes dans le cadre des aides d'état.

Nouvelles perspectives

Vision Rail 2040

La Vision Rail 2040 est un travail réalisé entre les équipes de la DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire, en étroite collaboration avec le niveau politique, les entreprises ferroviaires et la société civile. Elle doit permettre de préparer l'avenir et de donner un cadre aux politiques ferroviaires à mettre en œuvre dans les 20 prochaines années pour définir, et ainsi favoriser la mise en place d'une mobilité significativement moins émettrice de CO₂, conformément aux objectifs internationaux, nationaux et régionaux.

Il appartiendra au SPF M&T de mettre en œuvre cette vision par étape, en commençant par réaliser une étude visant à analyser le potentiel d'amélioration de la capacité du réseau ferroviaire belge sur le long terme, en étudiant notamment la faisabilité opérationnelle et économique du modèle de l'horaire intégré au système belge en vue de déterminer une stratégie de migration vers un modèle d'exploitation plus performant. L'application progressive, à l'horizon de 2040, du cadencement sur le réseau ferroviaire autour de nœuds de correspondance sera également étudiée. L'objectif est, entre autres, de proposer et/ou d'étudier différents scénarios autour de différents modèles/schémas d'exploitation et/ou d'infrastructures nécessaires à leur mise en œuvre (dimension, performance du réseau, etc.) tout en respectant l'équilibre entre budgets disponibles et coûts correspondants.

En parallèle, le SPF souhaite également étudier et tenter d'objectiver les répercussions du transfert modal, (notamment tel qu'envisagé dans le cadre de la Vision) sur la consommation d'énergie et les impacts climatiques de l'évolution future du transport en Belgique.

Au-delà de ces objectifs, il est clair que l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire ne permettra pas à elle seule de relever les défis de la mobilité de demain, en termes sociale, sociétal ou environnemental. Le transfert modal ne pourra avoir lieu qu'en encourageant la mobilité active et en rendant plus attractif les transports en commun.

Cette attractivité passe nécessairement par une meilleure coordination entre le train et les transports en commun régionaux, au profit d'une mobilité mieux organisée et coordonnée. En facilitant plus encore l'intermodalité, notamment la complémentarité avec les autres opérateurs de transport publics et privés,

ainsi qu'avec les déplacements à pied et/ou à vélo, le rail pourra concrétiser son rôle de colonne vertébrale de la mobilité en Belgique.

Des rencontres seront organisées pour présenter les grandes lignes de la Vision Rail 2040 et entamer un dialogue sur la coopération entre opérateurs de transport publics.

Coordination EU et internationale

La DGPMDF continue à suivre et coordonner les travaux au niveau Européen en ce qui concerne différents dossiers :

- Révision de la réglementation sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (coordination interne avec les autres directions générales du SPF concernées et externe avec les entités fédérées via Be4Move en vue de définir une position belge et de la défendre). Le travail de la DGPMDF dans le cadre du réseau transeuropéen de transport et des possibilités de financement offertes est plus large que de la coordination puisqu'il s'agit également de faire connaître cette possibilité de soutien financier lors d'appels à projets (en interne mais aussi en externe), collaborer à l'élaboration de projets avec la SNCB et Infrabel, analyser et valider les dossiers de candidature concernant les projets belges; prendre part au processus de consultation des Etats membres mis en place par la Commission européenne lors de la préparation, de l'exécution et de l'évaluation de son programme CEF-Transport, participer aux core network corridor forums, aux CEF comités, aux TEN-T comités, aux TENtec comités, valider les core network working plans, participer aux TEN-Tdays, ... ;
- Révision de la réglementation relative aux infrastructures pour carburants alternatifs (coordination interne avec les autres directions générales du SPF concernées et externe avec les entités fédérées via Be4Move en vue de définir une position belge et de la défendre) et suivi des obligations belges en la matière en collaboration avec les Régions;
- Révision de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (coordination interne puisqu'un groupe de travail a été créé au sein du SPF Finances).

Etudes-enquêtes

La DGPMDF continuera, via ses études et enquêtes, à contribuer à une mobilité plus durable.

Dans le cadre de la mission d'observation et d'analyse de la mobilité, la Direction Mobilité travaille sur les aspects de gestion de la mobilité. Cette direction se charge également d'organiser l'enquête sur la mobilité des Belges et le diagnostic triennal des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Elle collabore par ailleurs au développement des indicateurs de transport à l'échelle nationale dans le cadre de la convention avec le Bureau fédéral du Plan.

3.5 Direction Infrastructure de Transport – Beliris

STRATÉGIE DURABILITÉ

La stratégie durabilité a été finalisée et mise en œuvre en 2021 par le coordinateur « durabilité ». Elle porte sur 5 thèmes incluant ceux repris dans le cycle 5-EMAS.

1. Projets durables :

Il traite de la mise en œuvre des projets de Beliris pour lesquels la durabilité doit être un point d'attention particulier. Cette attention est matérialisée par l'utilisation d'outils de mesure de la durabilité tel que le GRO pour les bâtiments. Notre cahier spécial des charges type étude reprend l'obligation d'utiliser cette méthodologie dans la mission de nos bureaux d'étude et des « Templates » ont été réalisés et intégrés sur notre plateforme B-share .

Une recherche est également effectuée pour l'application d'un outil similaire aux voiries et espaces publics. Plusieurs points d'attention spécifiques au sein de ce chapitre « projets durables » sont abordés dont les ressources/matériaux. Cet aspect est déjà souligné dans nos CSC mais fait l'objet d'une plus grande attention encore avec une analyse de nos besoins et freins spécifiques, une comparaison entre ce qui est prévu dans nos différents outils (CSC et GRO) et une participation, tant que faire se peut, aux initiatives du secteur (Bruxelles environnement , CSTC, ...)

Il y a toujours peu d'actions qui ressortent concrètement de l'inventaire réemploi en phase étude, ni des plans de gestion en phase exécution. Voir plus concrètement dans le points 5, de ce rapport, les projets concernés.

2. Formations :

Il est ici question de la formation de l'ensemble des collaborateurs impliqués dans l'élaboration et le suivi d'initiatives, dont évidemment les bouwteams.

Une formation sur « la durabilité et l'outil GRO » a été ajoutée dans le trajet d'intégration des services Techniques. Cinq formations externes ont été suivies par 20 collaborateurs en 2021.

Ce point implique la veille attentive aux actualités du secteurs et des partenaires acteurs dans le domaine de la construction durable.

3. La GreenTeam

Elle se veut être une chambre de résonance des compétences et expertises acquises à Beliris. Sous la forme d'un cluster de référents, la GreenTeam pourra agir non seulement comme référent, mais aussi comme moyen de réflexion, de partage et de diffusion des pratiques liées à la construction durable, et ce dans les nombreux aspects qui composent cette matière.

La mise en œuvre de cette GreenTeam est reportée en 2022.

Le partage de connaissances se poursuit via les guidances et autres initiatives (GRO). Le réseau de partenaire « durable » (CRR, CSTC, Bxl Env., Facilitair bedrijf, alliance rénolution, ...) s'étoffe et prend connaissance de nos intentions et moyens.

4. La sensibilisation et la communication

Elles permettent de toucher le plus grand nombre quant à nos intentions, nos moyens et nos résultats. Elle s'adresse tant en interne qu'en externe, vers nos contractants, (bureaux d'études, entrepreneurs, ...), vers nos partenaires institutionnels, mais aussi vers nos « clients » utilisateurs et gestionnaires des projets livrés par Beliris et aux citoyens.

COMMUNICATION

- Le système de recherche par mots clés sur le site BELIRIS a été amélioré. Le service communication y reprend au fur et à mesure les informations par projet.
- Des communications sont postées au minimum hebdomadairement sur Facebook, mettant quand il y a lieu, en avant les actions et les choix durables.
- Il est aussi possible de découvrir virtuellement quelques chantiers de Beliris via une carte interactive. Dans les divers projets, Beliris propose des solutions concrètes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le respect de l'environnement et la réduction des consommations énergétiques, une mobilité urbaine plus active, le (ré)aménagement d'espaces verts, l'augmentation de la qualité de vie en ville, la (re)valorisation des matériaux...
- Un Challenge durabilité a été lancé durant la Semaine de la mobilité durable afin de sensibiliser à l'impact aussi petit soit-il que tout un chacun peut avoir sur une société plus durable, tant à la maison qu'au bureau.
- La newsletter liée à l'innovation a été suspendue en 2021.
- L'abonnement à différentes newsletters externes liées à la durabilité nous informe des innovations. Dans la mesure du possible, on essaie de prévoir des Qtime à ce sujet (les QTime sont des présentations mensuelles sur un thème lié aux missions de Beliris par un externe sur le temps de midi).
- Suivi de plaintes répertoriées par le service communication, il n'y en a eu que 5 liées aux nuisances en 2021
 - **0 plainte** des usagers faibles (piétons, vélos,...) :
 - **0 plainte** relative à la mobilité et déviation :
 - **5 plaintes** relatives aux nuisances (pollution sonores, poussières, vibrations,...) :
 - Passerelle Comte de Flandre – Nuisance sonore lors de la pose de la passerelle
 - Primeurs – Bruit des travaux tôt le matin
 - Piscine d'Ixelles – Bruit des marteaux piqueurs lors de la démolition
 - **0 plainte** relative aux déchets et dépôts clandestins
 - **0 plainte** relative aux plantations et espaces verts

SENSIBILISATION EN PHASE ÉTUDE

- Sachant que les bureaux d'études n'intègrent pas vraiment encore les matériaux existants, ni ne font usage systématique des inventaires réemploi, pour faciliter la mise en œuvre de la méthodologie GRO et des autres outils, un accord cadre pour accompagner la bouwteam et les BE est à prévoir en 2022. Celui-ci aura entre autre pour but d'identifier « grossièrement » le potentiel de réemploi d'un site/ bâtiment – et ce le plus tôt possible dans le calendrier de l'initiative.
- Un accord cadre "accessibilité" a été passé afin de vérifier que nos projets répondent bien aux exigences en la matière et permettent à tout un chacun de pouvoir librement y accéder ou s'y déplacer. Celui-ci s'inscrit de manière complémentaire avec les prescrits du GRO, ces derniers étant le prérequis avant une consultance plus poussée via l'accord-cadre pour accompagner la bouwteam et les BE dans leur mise en œuvre concrète.

SENSIBILISATION EN PHASE TRAVAUX

- Sur demande du chef de projet, au démarrage de chaque chantier, un accompagnement et une rencontre avec l'entreprise, se fait par la coordinatrice EMAS. Cela concerne le plan de gestion des déchets, le registre des déchets et le plan de gestion de l'eau. 10 chantiers ayant démarré en 2021 ont été accompagnés.
- Les entrepreneurs ne sont pas encore habitués par la mise en œuvre de la durabilité. Ils gonflent leur prix dans leurs offres par manque de connaissance. Un accord cadre de consultance pour accompagner les entrepreneurs est à prévoir en 2022.

5. Le monitoring

Il permet d'adapter et/ou de confirmer certaines mesures et d'assurer une attention, une proximité à la réalité des meneurs d'actions sur le terrain. Les nouveautés depuis 2020 sont :

PLAN DE GESTION DES MATÉRIAUX ET RESSOURCES

L'aspect Matériaux et Ressources est mis en avant dans les suivis GRO - dans une volonté de minimiser la production de déchets et de s'inscrire dans les principes de la construction circulaire.

- Comme signalé plus haut, les chefs de projet demandent conseils pour la vérification des plans de gestion à la coordinatrice EMAS mais ils ne sont pas vraiment remplis.
- L'accord cadre "d'analyse des sols" avec avenant pour les exigences Tracimat est toujours d'application. Mais il ne donne des attestations que pour l'évacuation vers la Flandre.
- On ne reçoit toujours pas les registres de déchets complétés, ni les bons d'enlèvement. Mais nous recevons les informations relatives aux évacuations des déchets dangereux.
- Il n'est toujours pas possible actuellement de savoir quels types de matériaux sont réutilisés in situ ni ceux envoyés dans certaines filières.

PLANS DE GESTION

Il a été décidé de ne plus procéder au monitoring des plans repris ci-dessous. Peu de retour probant étant donné la spécification de chaque chantier. Ceux-ci étant traités ailleurs : via d'autres outils réglementaires (permis classe 3) ou volontaire (GRO e.a.).

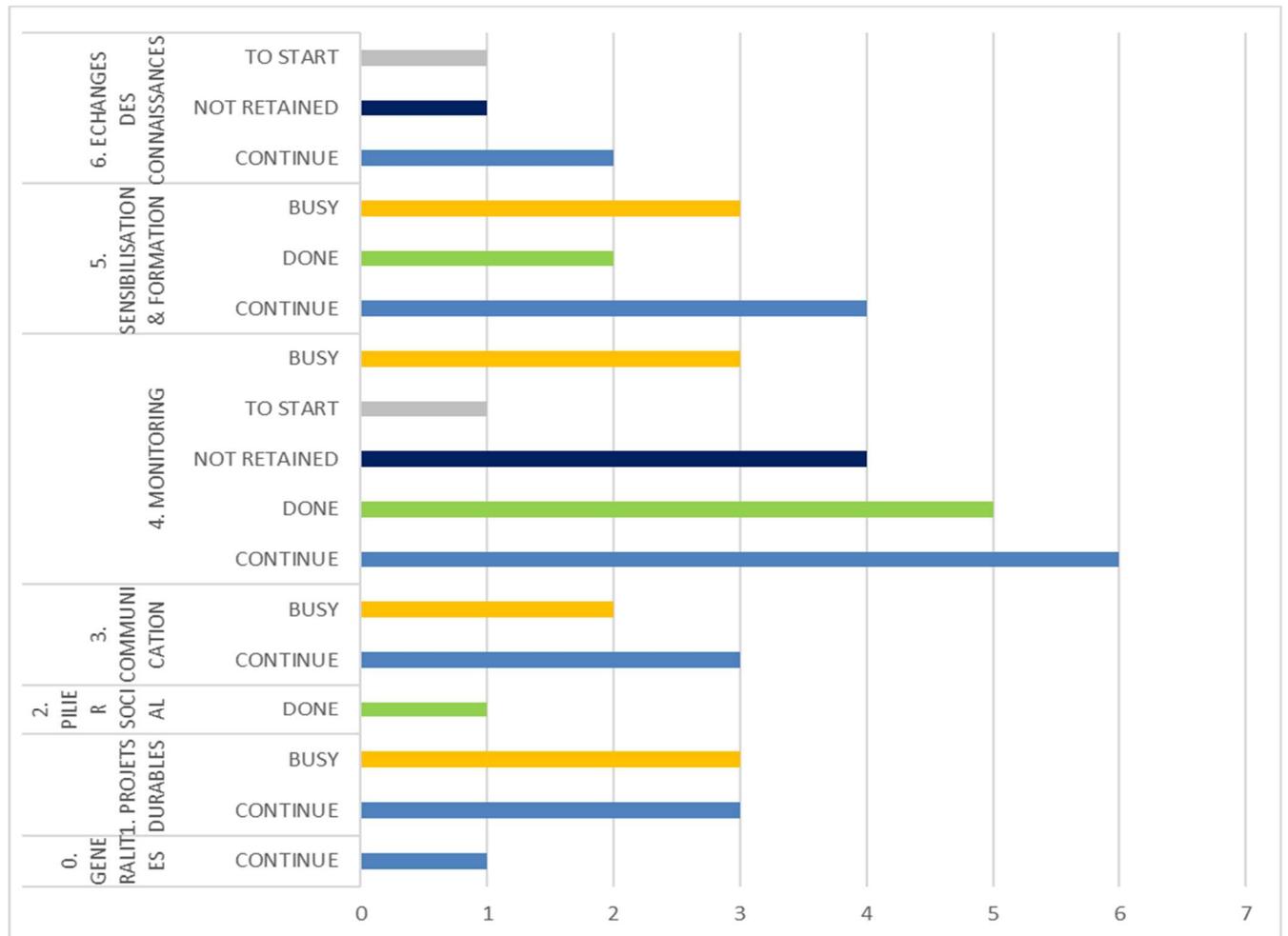
- Le plan de mobilité proposant l'accès au chantier n'est plus demandé. L'auditeur a accepté cette modification en 2021.
- Le plan de gestion d'entretien des plantations est repris dans le plan de gestion réalisé par le bureau d'études avant l'exécution des travaux. Le suivi administratif mensuel se fait par le CRP (coordinateur de remises de projet) ;
- Plan de gestion des déchets est sondé via l'outil réglementaire de permis classe 3 et via GRO ;
- Plan des déchets domestiques (suivi des poubelles sur chantier) se fait via le conseiller en prévention lors du suivi du respect des exigences dans les locaux de chantiers ;
- Plans de gestion de l'eau n'est actuellement plus monitoré. Un retour sur les actions possibles émergeront de l'utilisation et du suivi du GRO

TABLEAU DE RAPPORTAGE ET DE SUIVI

L'objectif principal qui est de suivre nos missions au travers de nos initiatives (projets de construction et/ou de rénovation) se concrétise en 45 actions réparties sur 6 piliers qui constituent cette synthèse. Il y a une action en plus :

0. Généralités	1			
1. Projets durables	6	BUSY	11	24%
2. Pilier social	1	CONTINUE	19	42%
3. Communication	5	DONE	8	18%
4. Monitoring	19	NOT RETAINED	5	11%
5. Sensibilisation et formations	9	TO START	2	4%
6. Echanges de connaissances	4			

Il en résulte les résultats suivants :



VII. Communication – sensibilisation

La communication occupe une part importante dans la vie du SME. C'est pourquoi, comme les années précédentes, de nombreuses actions ont été réalisées en 2021 et ce malgré les conditions particulières liées au COVID 19.

Il y a notamment eu :

- Organisation d'une semaine de développement durable et mobilité : nettoyage du canal de Bruxelles en kayaks, initiation sécurisée à l'utilisation de trottinettes dans le trafic par VIAS, conférence organisée par Beliris : Urban Mining – étude de cas ZIN (gestion des déchets de la déconstruction);
- Communications via messages 'flash' et articles sur l'intranet sur différents thèmes tels que les résultats, les alertes smog, les pics d'ozone, le label entreprise éco-dynamique, présentation et résultats obtenus, ... ;
- Conférence « Au cœur des enjeux climatiques: le rôle du secteur de la mobilité » avec la participation de Jean-Pascal Van Ypersele ;
- Un calendrier de l'Avent avec une activité proposée par jour en lien avec un ou des objectifs de développement durable.

Le plan de communication EMAS annuel est intégré au **plan de communication Développement durable**. Il est particulièrement lié au plan éco-gestion. Il aborde donc les mêmes thématiques : achats durables, déchets et énergie. Il s'agit d'un de nos outils pour atteindre les résultats de ce plan.

Nous avons également communiqué sur les SDG's et les thématiques liées à la mobilité. En effet, en tant que SPF Mobilité et Transports, cette thématique doit rester une de nos priorités.

En 2022, les différentes actions de communications seront dans la continuité de 2021 avec des adaptations liées à l'actualité :

- Organisation d'une semaine de développement durable et de la mobilité avec comme thème : « Meilleures connections entre les différents acteurs qui prônent (sont concernés par) la mobilité durable et le public » ;
- Communications via messages 'flash' et articles sur l'intranet, sur différents thèmes tels que les résultats, les alertes smog, les pics d'ozone, les SDG's (Sustainable Development Goals – Objectifs de développement durable validés par l'ONU), ... ;
- Publication de la précédente déclaration sur le site web.

VIII. Formation

Le règlement EMAS prévoit que le personnel doit avoir les compétences nécessaires pour assurer son fonctionnement. Le SPF Mobilité et Transports n'a pas attendu ce règlement pour permettre à son personnel d'être bien formé et informé afin de réaliser les missions prévues. Les cycles d'évaluations « Crescendo » prévoient une partie développement des compétences.

Le personnel s'est donc formé dans diverses matières ayant un lien direct ou indirect avec l'environnement. Un listing complet des formations suivies est disponible dans notre documentation.

Une séance d'information spécifique est prévue pour les nouveaux collaborateurs. Nous leur présentons le développement durable en général et EMAS en particulier. Ces séances ont lieu régulièrement (en moyenne 6 fois par an).

Tout est documenté dans un plan de formation. Le personnel continuera de se former dès que nécessaire ou dès que les opportunités se présenteront.

IX. Mobilité

En 2021, nous avons travaillé dur pour collecter toutes les données nécessaires pour notre PDE (Plan de déplacement d'entreprise). L'enquête sur les déplacements domicile-travail pour le City Atrium a eu lieu entre fin août et début octobre. Nous avons invité les employés basés au City Atrium à participer à celle-ci. À cette fin, diverses communications ont été publiées sur l'intranet et sur Yammer. 481 employés ont pris le temps de répondre à l'enquête.

Il existe déjà de nombreuses mesures établies pour encourager la mobilité douce et durable, et nous comptons continuer à les améliorer. En tant que Service Public Fédéral Mobilité et Transports, la mobilité durable est une question centrale et nous nous devons de montrer le bon exemple.

Les points forts de notre SPF sont avant tout son emplacement idéal qui permet une utilisation aisée des transports publics. La gratuité des transports publics pour les employés et l'aménagement du temps de travail variable sont également un atout majeur. Nous offrons une indemnité vélo pour les déplacements domicile-travail ainsi que pour les déplacements professionnels. Il est possible de faire du télétravail et d'utiliser les bureaux satellites (réouverture le 3 novembre 2021 après une longue période de fermeture liée au COVID).

Pour les déplacements de services, nous essayons d'encourager à la fois la mobilité douce et la micromobilité. À l'accueil du City Atrium on retrouve tout une série de moyens de déplacement actifs et alternatifs. Nous mettons en effet à disposition du personnel : 7 vélos de ville, un vélo pliable, 2 vélos électriques et 2 trottinettes électriques. En 2021, les vélos ont été utilisés 100 fois et les trottinettes à 180 occasions.

Pour les déplacements professionnels en transports publics, il est possible de demander des billets de train et/ou des cartes STIB Mobib au niveau de chaque DG ou auprès du service du personnel. Pour d'autres déplacements en transports en commun, un remboursement est également toujours possible.

Un projet de rationalisation et de verdissement du parc de véhicules a été lancé en 2015. Nous avons actuellement 156 voitures dont 32 voitures hybrides, 9 voitures CNG, 94 voitures essence et 21 voitures diesel.

Nous participons également aux projets des villes qui souhaitent introduire une « zone basse émission (LEZ) », comme c'est déjà le cas pour Anvers depuis le 1^{er} février 2017. Grâce à la mise à disposition des données issues de la base de données de la DIV, il devient désormais possible de constater immédiatement si les véhicules entrant sur le territoire remplissent bien les critères environnementaux exigés. Cela permet la mise en place d'un contrôle rapide par des caméras.

En septembre 2021, la Semaine de la mobilité et du développement durable a été organisée avec toute une série d'activités ludiques comme une formation e-steps, le nettoyage du canal de Bruxelles en kayak, un petit-déjeuner pour les cyclistes du SPF, ...

Fin décembre 2021, après plusieurs contacts avec la STIB nous avons renouvelé notre plan d'accès multimodal. On y retrouve les informations sur les transports en commun. Il est disponible sur internet et il se retrouve également au niveau des signatures électroniques de tous nos collaborateurs.

Il y a également eu de nombreuses communications liées à la mobilité douce et active comme : « Le cyclisme rend heureux », « Envie de changer vos habitudes de mobilité à Bruxelles ? Un coach offre des conseils gratuits ! », « Enquête sur les infrastructures cyclables SPF BOSA », ...

Quelques chiffres de notre Plan de déplacement d'entreprise (PDE), récoltés en 2021 :

Mode de déplacements principal Voornaamste verplaatsingsmiddel

Benchmarking

	Service public fédéral Mobilité et Transports Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Zone d'accessibilité similaire Gelijkwaardige bereikbaarheidszone *	Région de Bruxelles-Capitale Brussels Hoofdstedelijk Gewest *
Voiture Wagen	6,24%	21,81%	35,41%
Covoiturage Carpool	0,21%	0,56%	1,24%
Moto Motor	0,00%	0,96%	1,15%
Train Trein	76,51%	49,58%	35,96%
STIB MIVB	10,60%	18,65%	17,30%
De Lijn De Lijn	0,83%	1,41%	1,22%
TEC TEC	0,21%	0,22%	0,33%
Navette Shuttle	0,00%	0,07%	0,30%
Vélo Fiets	3,95%	3,10%	3,23%
Trottinette Step	0,62%	0,00%	0,00%
Marche Te voet	0,83%	3,65%	3,87%
Aucun Geen	0,00%	0,00%	0,00%

« SPF Mobilité et Transport - Site city atrium / FOD Mobiliteit en Vervoer - site city atrium » se trouve en zone A : très bonne accessibilité en transports publics.

On peut donc remarquer que notre personnel utilise beaucoup moins la voiture pour se rendre au travail que les autres personnes actives dans la Région de Bruxelles-Capitale. Le train est le moyen de transport privilégié par plus de 75% de nos collègues et les autres transports en commun représentent quelques 11,64%.

X. Exigences légales en matière d'environnement (Gestion des non-conformités, actions préventives et correctives)

C'est un pan de notre travail sur lequel nous avons énormément travaillé durant les 2 derniers cycles. En effet, nous avons mis en place un certain nombre de procédures nous permettant, entre autres, d'effectuer des inspections sur le terrain afin de vérifier 2 points importants :

- Notre conformité à la législation ;
- La prévention des risques et incidents.

Anciennement, les mises à jour du registre légal étaient assurées par l'IFDD. A partir de 2018, 4 volontaires du réseau EMAS ont repris cette tâche. En 2021, le réseau EMAS a été repris en main par le SPF BOSA et il a été convenu de faire un suivi plus fréquent. En 2022, ce sont 6 volontaires qui vont faire le suivi réglementaire tous les 2 mois. Cette partie est sous contrôle.

Nous participons aux réunions « Facility Management » avec le service de prévention, le service logistique, la société de maintenance et le propriétaire. Nous gagnons ainsi beaucoup de temps dans la résolution des problèmes et le suivi des constats.

Le registre des non-conformités a été adapté afin de veiller au suivi de l'efficacité des mesures prises.

Actuellement, ce registre est à jour et notre site répond aux exigences de conformités réglementaires.

Comme expliqué dans la documentation EMAS, la conformité légale du point de vue missions, qu'elle soit environnementale ou autre, est une des missions de chaque DG.

XI. Achats et marchés publics

Objectif 2020-2022 : Améliorer la prise en compte de la durabilité lors des achats en général et des marchés publics en particulier.

Le service marchés publics encourage, via la note à l'ordonnateur, la prise en compte de la durabilité dans toutes les procédures d'achats, quel qu'en soit le montant.

De plus, si le marché s'y prête, le service marchés publics veille à intégrer des critères de durabilité dans ses cahiers des charges. Dans ce cas-là, il suggère aux services gestionnaires de réfléchir à la formulation concrètes de critères de durabilité et du meilleur endroit où les indiquer (dans l'objet du marché, la description du marché, les critères de sélection/d'attribution ou dans les spécificités techniques). Si le service gestionnaire éprouve des difficultés à réaliser cet exercice, le service marchés publics conseille au service gestionnaire de contacter la cellule EMAS afin d'obtenir de l'aide à ce sujet.

Lors des réunions concernant l'inventaire des contrats, le service marchés publics encourage également les services gestionnaires à réfléchir en amont de la passation de leurs futurs marchés, à la possibilité d'y intégrer des éléments de durabilité.

Enfin, le service marchés publics tient un rôle de sensibilisation concernant le caractère durable des marchés publics ou des procédures d'octroi de subsides envers les services passant des marchés.

En 2021, d'une part afin d'améliorer la prise en compte des critères de durabilité et, d'autre part, en raison des circonstances liées à la crise sanitaire, le service marchés publics a continué à fonctionner complètement de façon digitale avec un traitement 100% électronique des dossiers, comme en 2020. Etant donné les bons résultats de ces deux dernières années, l'un des objectifs du service marchés publics est de faire perdurer et de constamment améliorer cette façon de travailler afin de faire du digital la norme et non plus l'exception.

Le service marché public fait partie et participe activement au groupe de travail « acheteurs » qui a été lancé par la cellule EMAS du SPF mobilité en fin d'année 2020. Ce travail est toujours en cours et il amène les parties prenantes à avoir une réflexion globale sur la durabilité dans les marchés publics.

XII. Notions et abréviations

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
BELIRIS	BELIRIS est un accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-capitale.
B-ERRU	Registre national des certificats délivrés à des entreprises de transport routier
Bike-to-Work	Organisation créée par e.a. les associations de cyclistes Fietsersbond et GRACQ. Elle vise à promouvoir l'utilisation de la bicyclette dans les déplacements domicile-lieu de travail.
CDD	Cellule de Développement Durable
CEMT-licences	Le transport routier international en Europe est catégorisé selon les classes CEMT (pour Conférence Européenne des Ministres de Transport, prédécesseur du FIT).
CFDD	Conseil Fédéral pour le Développement Durable
CIDD	Commission interdépartementale pour le développement durable
Coordinateur EMAS	Personne chargée de la coordination centrale du projet EMAS au SPF Mobilité et Transports et du compte rendu au Comité de direction en tant que plus haute instance de décision.
DEPPF	Direction Entreprises Publiques et Politique Ferroviaire
DG	Direction – Générale
DGPMDF	Direction Générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire
DGTA	Direction Générale Transport Aérien
DGN	Direction Générale Navigation
DGTRSR	Direction Générale Transport routier et Sécurité routière
DG MOVE	Les services de la Commission européenne chargés pour le transport
DG TAX4D	Les services de la Commission européenne chargés pour les taxes et douanes
DIT	Direction Infrastructure de Transport
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DIRCOM	Comité de direction
DRS	Document de référence sectoriel
Eco-gestion	La gestion écologique du SPF MT
EMAS	Eco- Management and Audit Scheme
ERTMS	L'European Rail Traffic Management System (ERTMS)
ETP	Equivalent Temps Plein
FIT	Forum International des ministres de Transport
GIS-kaarten	Système d'information géographique
GOCA	Association des entreprises reconnues pour l'inspection des véhicules et permis de conduire
GRO	L'outil GRO permet de mesurer et d'accroître la durabilité des projets de construction. Utilisé par Beliris.
IATA	International Air Transport Association
IMO	International Maritime Organization
KBO	Banque-Carrefour des Entreprises
LEZ	« Low Emission Zone » ou « Zone de Basses Emissions » = zone qui interdit la circulation aux véhicules les plus polluants
Missions	Activités participant à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de mobilité et de transport (en ce compris les activités de support aux services). Ici : aspects indirects de l'EMAS du SPF MT
MW	Megawatt

NECA	Nitrogen Emission Control Area = zone de la mer du Nord, par exemple, avec des restrictions sur les émissions d'oxyde d'azote
P&O	Personnel & Organisation
PFDD	Plan Fédéral de Développement Durable
RE Eco-gestion	Responsable environnemental de la gestion écologique du SPF MT
RE Missions	Responsable environnemental de l'intégration de l'environnement dans les missions du SPF M&T.
SDG's	Sustainable Development Goals = Objectifs de développement durable nom utilisé pour désigner les dix-sept objectifs établis par les États membres des Nations unies et qui sont rassemblés dans l'Agenda 2030.
SECA	SOx Emission Control Area = zone de la mer du Nord et de la Manche avec restrictions d'émissions de dioxyde de soufre
SPF BOSA	Service Public Fédéral Stratégie et Appui
SPF MT	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Teamroom	Plateforme interne pour partager des documents
TSI NOISE	EU-Technical Specifications for Interoperability
UE	Union Européenne
UNECE	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies
WEB-DIV	Application informatique permettant aux assureurs d'introduire les demandes d'immatriculation des véhicules auprès de la DIV
WEB TEUV	Application informatique permettant de gérer les demandes de permis pour un transport exceptionnel

XIII. Prochaine Déclaration Environnementale

La prochaine déclaration environnementale principale sera publiée en juillet 2023.

XIV. Adresses et Personnes de contact

Ivan Freeman
 Coordinateur EMAS du
 SPF Mobilité et Transports
 Rue du progrès 56
 1210 Bruxelles
 Tél. 02/277 31 11

Adresse de contact générale : emas@mobilit.fgov.be

XV. Déclaration du vérificateur environnemental relative aux activités de vérification et de validation

Vinçotte S.A., vérificateur environnemental EMAS portant le numéro d'agrément BE-V-0016 accrédité pour les activités suivantes 1, 10, 11, 13, 16, 18, 19, 20 (excl. 20.51), 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.2, 30.9, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 93, 94, 95, 96, 99 (NACE-code) déclare avoir vérifié si le(s) site(s) figurant dans la déclaration environnementale mise à jour 2022 de l'organisation SPF - Mobilité et Transport portant le numéro d'agrément BE-BXL-0000012, respecte(nt) l'intégralité des dispositions du règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

Sites concernés: Atrium

En signant la présente déclaration, je certifie:

- que les opérations de vérification et de validation ont été exécutées dans le strict respect des dispositions du règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026,
- que les résultats de la vérification et de la validation confirment qu'aucun élément ne fait apparaître que les exigences légales applicables en matière d'environnement ne sont pas respectées,
- que les données et informations fournies dans la déclaration environnementale mise à jour 2022 du site donnent une image fiable, crédible et authentique de l'ensemble des activités du site exercées dans le cadre prévu dans la déclaration environnementale.

Le présent document ne tient pas lieu d'enregistrement EMAS. Conformément au règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026, seul un organisme compétent peut accorder un enregistrement EMAS. Le présent document n'est pas utilisé comme un élément d'information indépendant destiné au public.

Fait à Bruxelles, le 17/10/2022



Signature
Eric Louys
Président de la Commission de Certification