Service public fédéral
Mobilité et Transports

Déclaration environnementale mise à jour

Juillet 2014 — Juin 2015

Edito

MOBI4U team Facility Manager winner 2015

L'année dernière était pour nous, une année charnière. La grande aventure de Mobi4U avait débuté, mais, quels allaient être les effets de cette réorganisation?

Le développement des nouveaux modes de travail, espaces ouverts avec plus de lumière naturelle, digitalisation, travail indépendant du lieu... Autant d'adaptations qui ont chamboulé nos vies au sein du SPF, mais avec quels impacts?

Au city atrium, nous avions pris la décision de ne pas mettre d'objectifs chiffrés sur les postes qui nous posaient question tels que l'électricité, le gaz ou l'eau... et d'évaluer ceux-ci après le réaménagement.

Chez Beliris, la seconde année serait elle aussi encourageante que la première?

Aujourd'hui, les résultats sont tombés et nous pouvons en être fiers !

Notre pari s'est donc avéré payant et nos indicateurs le démontrent.

Qu'avons-nous gagné dans l'aventure ? La réponse dans la suite de ce document.

«Quelquefois, un petit pas en arrière s'impose avant d'effectuer un grand saut en avant ! »
Laurent Ledoux.

Pari réussi !

Au programme

	Le SPF Mobilité & Transports	**3**
	Les performances et objectifs environnementaux	**4-7**
	Les résultats éco gestion	**8-14**
	Les exigences légales éco gestion	**15**
	La communication, la sensibilisation et la formation	**16**
	Les résultats core-business	**17-24**
	Déclaration du vérificateur environnemental	**26**

Adresse : City Atrium, Rue du progrès, 56 1210 Bruxelles

Internet :http://mobilit.belgium.be

Éditeur Responsable : Laurent Ledoux | **Mise en page** : Jean-Michel Walbrecq

SPF Mobilité & Transports

CITY ATRIUM (Site1)	DIT—BELIRIS (Site 2)
RUE DU PROGRES 56 1210 BRUXELLES	RUE DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE 9-15 100 BRUXELLES
SUPERFICIE : 23.941 m²	SUPERFICIE : 3.059 m²
ETAGES : 9	ETAGES : 7
TYPE IMMEUBLE : BUREAU	TYPE IMMEUBLE : BUREAU
PARKING : 92 PARKING VELO : 28	PARKING : 38 PARKING VELO : 15
MOYENNE COLLABORATEUR : 901	MOYENNE COLLABORATEUR : 120
MOYENNE ETP : 889	MOYENNE ETP : 104
ANNEE DE REF. : 2006	ANNEE DE REF. : 2012

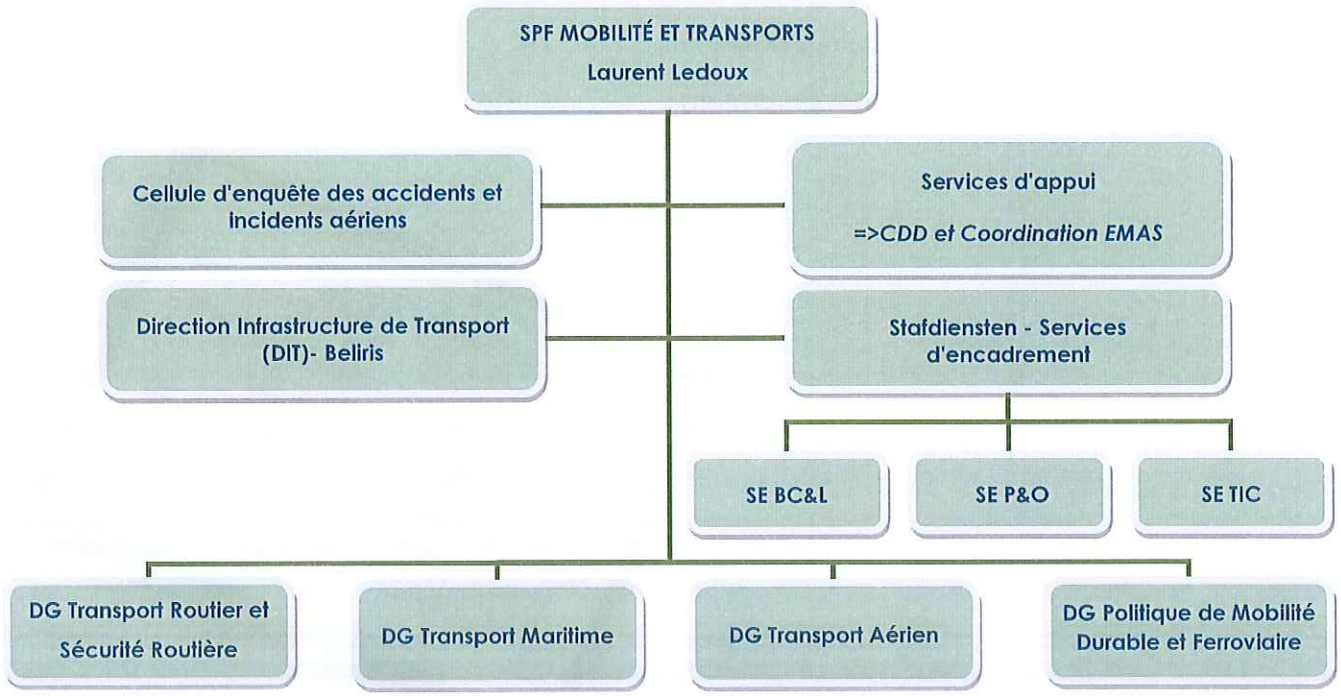
MISSION

La mission du SPF Mobilité et Transports est double : d'une part, préparer et évaluer une politique fédérale concertée de mobilité et de transports pour développer et réaliser une mobilité durable et d'autre part effectuer les tâches nécessaires afin de réaliser la politique fédérale de mobilité et de transports et l'accord de coopération Beliris.

PERIMETRE DU SME

Tous les domaines d'activités situés au sein du bâtiment CITY ATRIUM (site 1) et du bâtiment de la Direction Infrastructure de Transport (DIT), aussi appelée Beliris (site 2) 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 les critères environnementaux insérés peu à peu dans les cahiers des charges.

ORGANIGRAMME



Performances environnementales

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE

Ça fait maintenant 8 années consécutives que notre SPF s'est engagé sur la voie d'une gestion environnementale de ses activités par le biais de son enregistrement EMAS.

Dès le début de cette aventure, nos ambitions ont été élevées et nous n'avons pas ménagé nos efforts afin d'y arriver.

L'expression de cet engagement c'est formalisée par la création d'une politique environnementale définissant la ligne de conduite que notre SPF s'impose afin de minimiser son impact sur le milieu.

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

- intégrer la prévention et la protection de l'environnement dans les textes législatifs et réglementaires dont nous avons la responsabilité ;
- intégrer des critères de durabilité dans les cahiers de charges des projets de Beliris ;
- développer la simplification administrative, la digitalisation et l'E-Government ;
- respecter et faire respecter la législation environnementale ;
- promouvoir la communication avec ses partenaires ;
- minimiser l'impact significatif de notre fonctionnement quotidien :
  - ⇒ éviter et réduire notre production de déchets ;
  - ⇒ réduire notre consommation de papier ;
  - ⇒ effectuer des achats responsables et durables ;
  - ⇒ maîtriser l'utilisation des ressources naturelles, de l'énergie et de l'eau ;
  - ⇒ optimaliser l'occupation de nos bâtiments ;
  - ⇒ minimiser l'impact de nos déplacements .

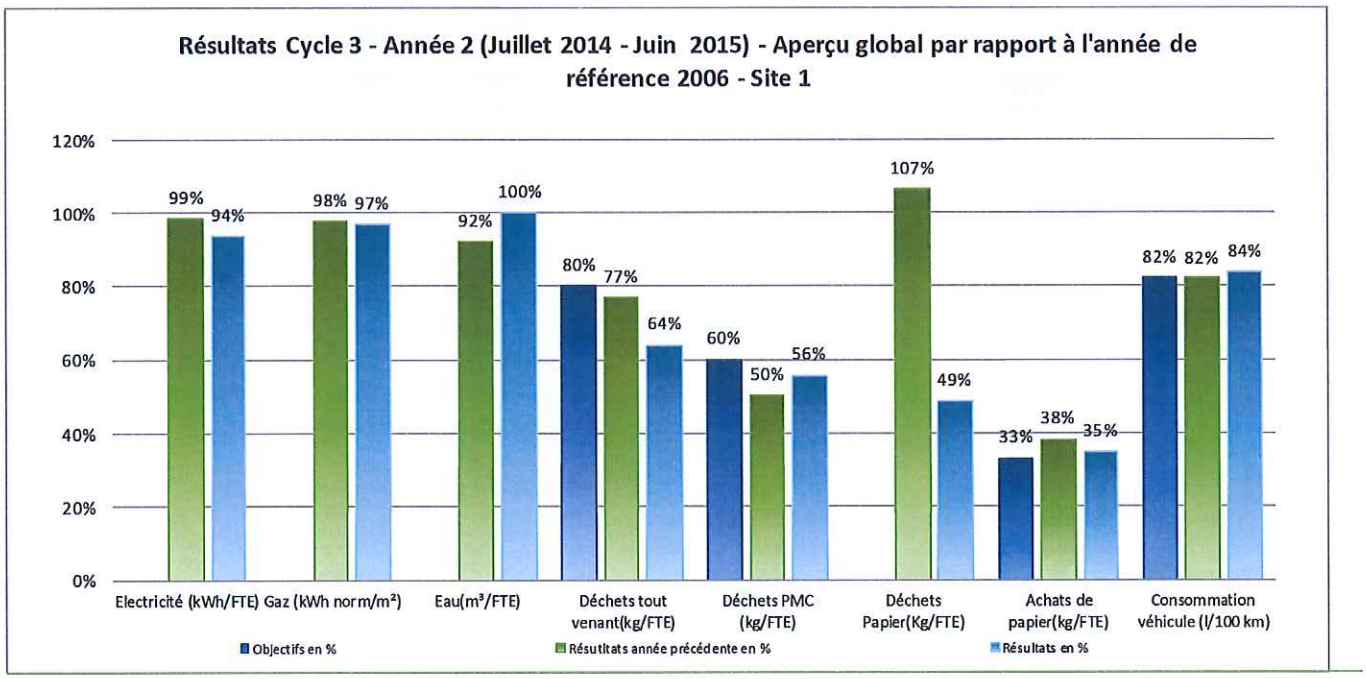
Site 1 (Année de référence 2006)				
Indicateurs	Année 1	Année 2		Année 3
	Résultats	Objectif	Résultats	Objectifs
Consommation d'électricité en kWh/ETP	3.170	Suivi des consommations et évaluation des impacts du projet MOBI4U	3.011 (94 %)	Se maintenir à 94 % de notre consommation de référence
Consommation de gaz en kWh_{norm}/m^2	79	Suivi des consommations et évaluation des impacts du projet MOBI4U	78 (97 %)	Se maintenir à notre résultat actuel de 97 %
Consommation d'eau en m^3/ETP	8,17	Maintien de notre résultat actuel : 94 % de notre consommation de référence	8,91 (100 %)	Atteindre les 98 %
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP	31,22	Maintien de notre résultats actuel : 80 % de notre production de référence	26 (64 %)	Se maintenir à notre résultat actuel de 64 %
Quantité de déchets PMC en kg/ETP	2,21	Maintient de notre résultat actuel : 60 % de notre production de référence	2,45 (56 %)	Maintien de notre résultat actuel de 56% de notre production de référence
Quantité de déchets papier en kg/ETP	91	Suivi de la production et évaluation des impacts du projet MOBI4U	42 (49 %)	Mis à part l'augmentation en début de projet, peu d'impact de MOBI4U, se maintenir à notre résultat actuel de 49 %
Quantité de papier acheté en kg/ETP	21	17,86 (33 %)	19 (35 %)	16,24 (30 %)
Nombre de photocopies/ETP	Il n'est pas encore techniquement possible de réaliser ce suivi			
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicule en litre au 100 km	6,32	Maintien de 82 % de notre consommation moyenne de référence	6,45 (84 %)	Maintien de 82 % de notre consommation moyenne au 100 km
Pourcentage de véhicules de la flotte qui ont un écoscore supérieur ou égal à l'écoscore de référence mentionné dans la circulaire 307 quinquies	22	20 % de la flotte doit avoir un écoscore supérieur ou égale à la norme pour la fin de cycle	24	Maintient du résultat de 24 %

Site 2 (Année de référence 2012)				
Indicateurs	Année 1	Année 2		Année 3
	Résultats	Objectif	Résultats	Objectifs
Consommation d'électricité en kWh/ETP	2457,39	2067,11 (90 %)	2341,95 (95 %)	Se maintenir à –5 % tant que le projet EPC* n'est pas lancé
Consommation de gaz en kWh_{norm}/m^2	71,41	60,09 (85 %)	69,79 (99 %)	Se maintenir à –1 % tant que le projet EPC* n'est pas lancé
Consommation d'eau en m^3/ETP	6,04	6,11 (90 %)	5,30 (78 %)	Se maintenir à –22 %
Quantité de déchets tout venant en kg/ETP	24,71	23,22 (90 %)	21,96 (85 %)	Se maintenir à –15 %
Quantité de déchets PMC en kg/ETP	1,19	1 (90 %)	1,20 (107 %)	-5 %
Quantité de déchets papier en kg/ETP	36,51	39,91 (90 %)	51,79 (117 %)	Pas d'objectif prévu vu le tri prévu dans le cadre du grand projet d'archivage
Quantité de papier acheté en kg/ETP	19,15	44,44 (85 %)	18,80 (36 %)	Se maintenir à –64 %
Consommation moyenne de carburant de notre parc de véhicule en litre au 100 km	6,32	Maintien de 82 % de notre consommation moyenne de référence	6,45 (84 %)	Maintien des 82 % de notre consommation moyenne au 100 km
Pourcentage de véhicules de la flotte qui ont un éco score supérieur ou égal à l'écoscore de référence mentionné dans la circulaire 307 quinquies	0 %	Très peu de véhicules si achat ce sera avec éco score positif	0 %	Très peu de véhicules si achat ce sera avec éco score positif

* Le projet EPC est expliqué en page 9

UN AN D'INSTALLATION DE MOBI4U SUR NOTRE SITE 1

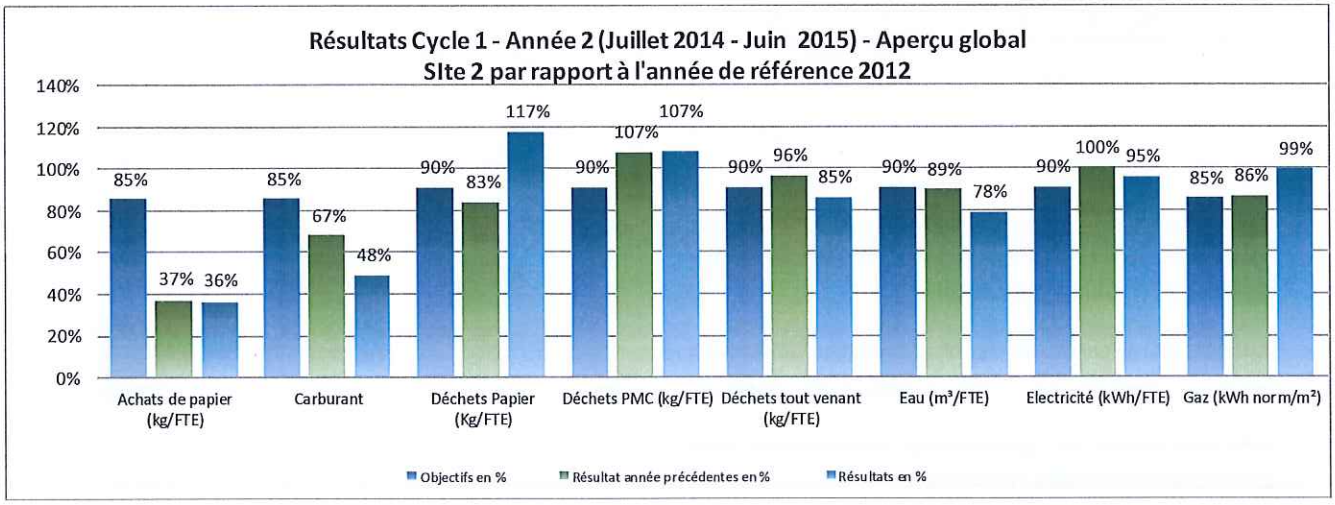
Voici un an, nous intégrions deux de nos antennes bruxelloises, Haren et le CCN, au sein de notre siège central situé rue du Progrès 56. Cette intégration nous a permis d'encore diminuer notre impact sur l'environnement. En effet, mutualiser nos ressources a eu un impact plus que positif sur nos indicateurs.



2 ANS DE GESTION ENVIRONNEMENTALE SUR LE SITE 2

Il y a 2 ans, notre SPF se lançait dans l'implémentation d'un Système de Management Environnemental sur notre site 2 situé rue du gouvernement provisoire 9-15 à Bruxelles.

Même si nos résultats ne sont pas toujours à la hauteur de nos ambitions initiales, force est de constater que la majorité de nos indicateurs affichent de belles améliorations par rapport à notre première année de cycle.



Résultats éco gestion

Résultats éco gestion / ETP , en gris site 1, en vert site 2 par rapport aux années de référence des deux sites

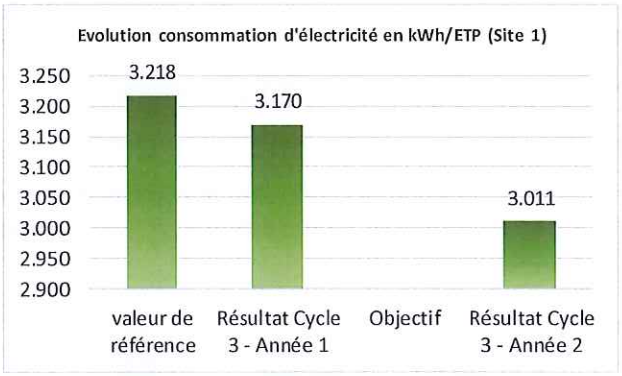
GESTION DE L'ÉNERGIE SITE 1

Grâce aux diverses modifications structurelles de notre environnement de travail, nos consommations d'électricité et de gaz sont en légère diminution.

Nous pouvons ainsi citer:

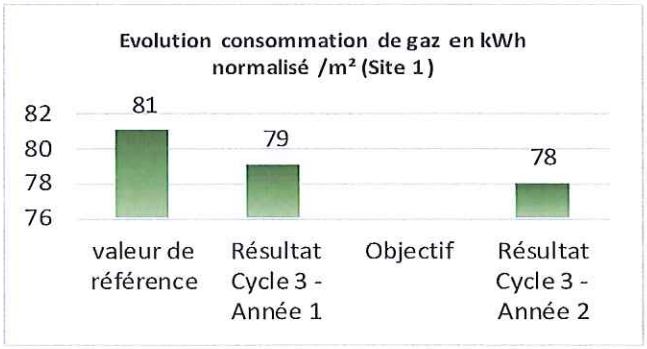
- la mise en place de nos nouveaux modes de travail ;
- le remplacement des vieux PC de bureau de type tour ou desktop par un portable naturellement moins énergivore ;
- la mise en place de notre politique de clean desk, obligeant chacun à laisser un bureau vide en fin de journée, nous permet d'éviter efficacement le gaspillage électrique des ordinateurs oubliés allumés ;
- etc...

Toutes ces mesures se traduisent par une diminution de +/- 200 kWh/ETP comme le montre le graphique suivant :

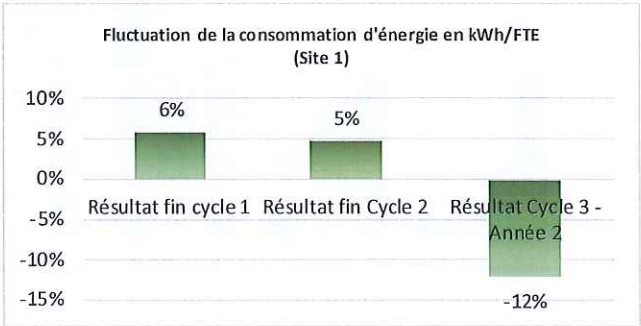


Au niveau du chauffage, l'ouverture des bureaux individuels au profit des plateaux a permis une certaine autorégulation de la température intérieure grâce aux échanges thermiques entre la face orientée plein sud (côté gare) et celle plein nord (côté rue du progrès).

Ceci se traduit par les résultats suivants :



C'est ainsi qu'au final, si nous additionnons nos besoins en énergie électrique et ceux liés au chauffage, nous constatons une évolution positive de notre besoin en énergie.



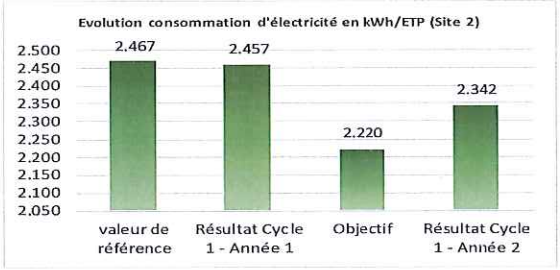
Résultats Consommation gaz + électricité du site 1 traduit en kWh /ETP

GESTION DE L'ÉNERGIE SITE 2

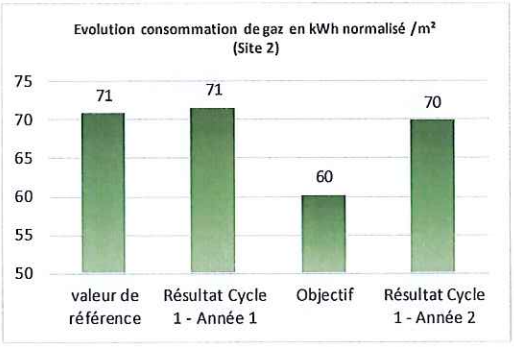
Nos résultats ne sont pas à la hauteur de nos objectifs initiaux, peut-être un peu trop ambitieux mais restent néanmoins à la baisse avec -5 % de la consommation d'électricité et –1 % pour notre consommation de gaz.

Cette année, deux actions phares ont permis ce résultat.

Tout d'abord, nous avons procédé au renouvellement d'une grande partie de notre parc informatique en généralisant les PC portables, ensuite, nous avons remplacé une unité d'air conditionné par une unité moins énergivore. Nous avons également mis en œuvre une grande campagne de sensibilisation visant à rappeler de ne pas oublier d'éteindre les lumières dans les différents locaux.



En ce qui concerne le chauffage, suite à une année plus froide et à un problème de régulation détecté fin 2014 et solutionné fin janvier 2015, nous enregistrons une nette augmentation de notre consommation brute de gaz par rapport à l'année dernière.



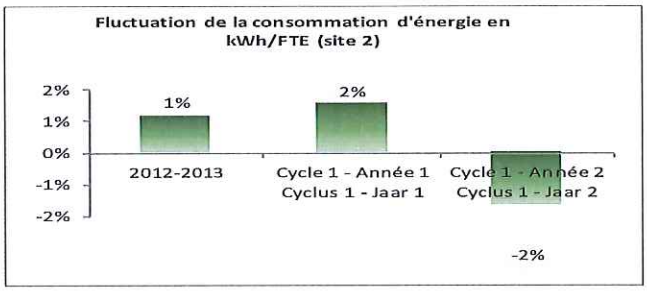
LE PROJET EPC

Ce projet a pour objectif de confier à un exploitant externe (ESCO : Energy Save Company) la gestion des installations afin que celle-ci combine l'entretien du bâtiment et l'amélioration de son efficacité énergétique .

Ce contrat d'entretien aura comme objectif d'offrir aux utilisateurs une augmentation de leur niveau de confort tout en réalisant des économies d'énergie d'en moyenne de 15 à 25 %.

Ce problème, hélas récurrent dans notre bâtiment, est lié à notre statut de locataire qui ne nous laisse que peu de marge de manœuvre. Le projet pilote EPC initié, par la régie des bâtiments, devrait solutionner durablement ce problème.

Ce qu'il est important de constater pour l'instant, c'est que notre consommation normalisée de gaz diminue quand même de 1 % et la consommation globale d'énergie/ETP reste en baisse de 2 % par rapport à notre année de référence et de 4 % par rapport à l'année passée !

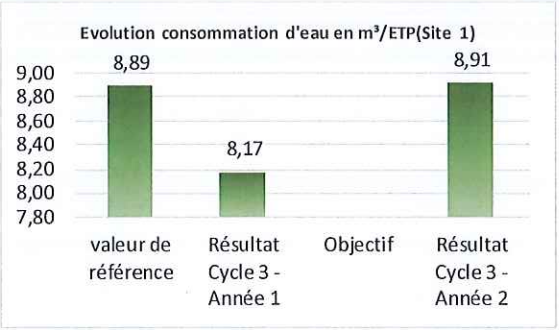


Comparaison de la consommation moyenne d'un Pc et d'un Portable

- UN ORDINATEUR FIXE (DESKTOP) CONSOMME ENVIRON 600 KWH/AN SI L'ORDINATEUR EST ALLUMÉ 8 HEURES PAR JOUR.
- UN ORDINATEUR PORTABLE CONSOMME ENTRE 150 ET 300 KWH/AN S'IL EST ALLUMÉ DURANT LA MÊME PÉRIODE SOIT ENTRE 2 ET 4 FOIS MOINS QU'UN DESKTOP !

SOURCE : WWW.ERNERGIDE.BE

GESTION DE L'EAU SUR LE SITE 1



Cette année, nous avons pu constater que notre consommation d'eau/ETP est revenue au niveau de notre année de référence. Mais pourquoi ?

Tout d'abord, l'augmentation du nombre de personnes dans le bâtiment s'accompagne d'une augmentation du nombre de visiteurs ; citoyens, entreprises, partenaires, etc... non considérés comme des ETP, mais ayant un impact sur l'utilisation des sanitaires.

Ensuite, une action menée cette année a été de remplacer l'ensemble des fontaines à eau alimentées par des bouteilles plastiques par des modèles directement reliés à l'eau de ville.

Grâce à cette action nous avons pu éviter plusieurs impacts environnementaux négatifs comme par exemple :

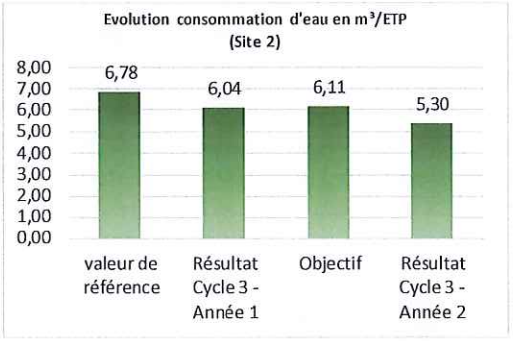
- l'embouteillage de l'eau ;
- le transport des bouteilles aller-retour ;
- le reconditionnement des bonbonnes d'eau pour leur réutilisation ;
- le stockage...

EAU EN BOUTEILLE OU DE VILLE ?

PAR RAPPORT À L'EAU MINÉRALE (EN BOUTEILLE) L'EAU DE VILLE À UN AVANTAGE ÉNORME : ELLE CONSOMME JUSQU'À 1000 FOIS MOINS D'ÉNERGIE POUR ARRIVER DANS LE VERRE DU CONSOMMATEUR

SOURCE : ESU-SERVICES EXPERT ACV

GESTION DE L'EAU SUR LE SITE 2



Sur le site 2, les résultats des différentes mesures mises en place pour lutter contre les fuites (remplacement d'un vase d'expansion, des purgeurs, ...) ont permis une diminution record de 28 %.

Ici aussi, l'eau offerte au personnel vient de fontaines directement reliées à l'eau de ville et l'économie s'élève quand même à un peu plus de 12 litres d'eau / ETP par mois soit l'équivalent d'un peu plus de 8 bouteilles d'eau d'1,5 litres.

Quantité d'eau économisée par mois et par ETP (Site 2)

BALANCE ENTRE LA CONSOMMATION DU CITY ATRIUM ET DU CCN EN M³

Augmentation de la consommation d'eau au City Atrium par rapport à l'année dernière	1424,88 m³
Consommation CCN économisée	1522,24 m³
Différence	-97,36 m³
Total m³ économisés/ETP	-0,11 m³

Cette étude concernant la Quantité d'eau / ETP économisée cette année grâce à la fermeture du site Centre Communication Nord (CCN) est en fait une évaluation se basant uniquement sur les factures et non sur un monitoring exact de relevés au compteur.

GESTION DES DÉCHETS SUR LE SITE 1

L'impact des déchets sur l'environnement n'est hélas plus à démontrer.

Nous avons, durant toutes ces années, mis en place un certain nombre de mesures nous permettant de diminuer notre production de déchets.

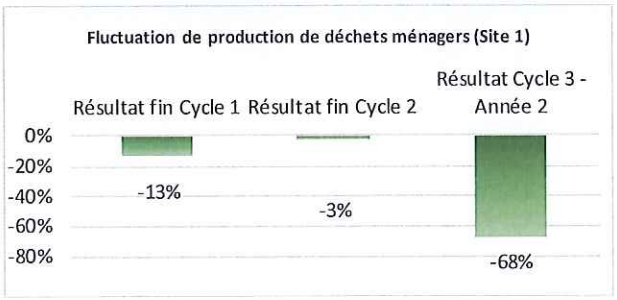
L'action phare du site 1 pour cette année est la centralisation des déchets par étage.

En effet, dans le cadre du projet Mobi4U, les poubelles individuelles ont disparu au profit de centres de tri placés à des endroits stratégiques.

A l'avenir, nous continuerons la sensibilisation de notre personnel sur la prévention des déchets : matériel rechargeable, réutilisation, boite à lunch, diminution des déchets d'emballage dans nos achats, etc. Nous nous pencherons également sur les incidents de tri.

'LE MEILLEUR DECHET C'EST CELUI QU'ON NE PRODUIT PAS'

	Site1		Site 2	
Tout	-36 %	-15 kg	-15 %	-3,83 kg
PMC	-44 %	-1,93 kg	+7 %	+0,08 kg
Papier	-51 %	-44 kg	+17 %	+7,45 kg

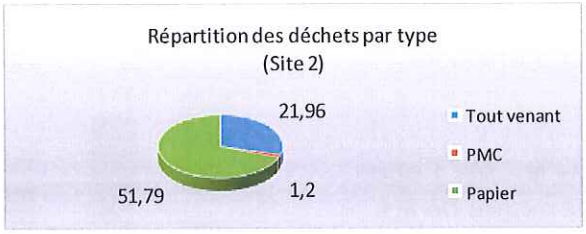


Déchets ménagers = somme de l'ensemble des déchets tout venant, PMC et papier.

GESTION DES DÉCHETS SUR LE SITE 2

Sur notre site 2, nous constatons une augmentation de 5 % de notre production globale de déchets ménagers (tout venant + PMC + Papier).

Celle-ci est essentiellement due à l'augmentation des déchets papier qui résulte d'une grande opération de nettoyage de nos archives.



Notre production de déchets PMC, quant à elle, est toujours plus élevée que durant notre année de référence mais elle semble stabilisée. De plus, elle est tout-à-fait anecdotique au regard de nos autres productions de déchets.

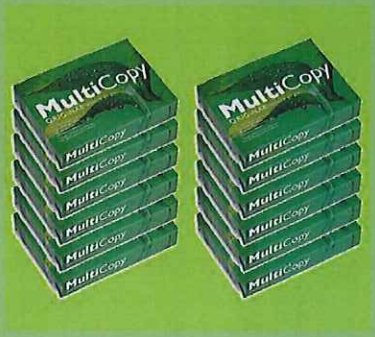
Le résultat le plus significatif se situe au niveau des déchets tout venant. En effet, il affiche un net recul avec - 15 % par rapport à notre année de référence et -10 % par rapport à l'année dernière. Ceci correspond à une diminution individuelle de 3 kg !

Même si certaines incertitudes persistent lors des pesées effectuées par notre prestataire ce résultat démontre que notre personnel est plus que sensibilisé à l'impact sur l'environnement de déchets non valorisables. Il n'est d'ailleurs pas rare de voir disparaître les divers emballages lors du déjeuner au profit de boîtes à lunch individuelles.

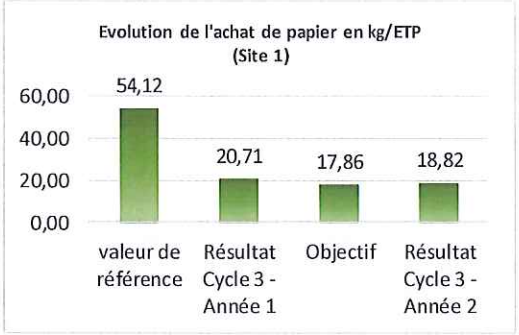
NWOW Site 1

Grâce à nos New Ways Of Working, nous avons pu réduire considérablement nos besoins en papier.

L'utilisation de technologies modernes, la formation de notre personnel sur l'utilisation efficace de celles-ci ainsi que divers projets d'E-Gouvernment nous ont permis d'économiser l'équivalent de 12 rames de papier / ETP en une année.



Depuis le début de l'aventure EMAS, une des stratégies de notre SPF pour diminuer notre impact environnemental a été la réduction de papier.



Dans cette optique, nous nous sommes tout naturellement orientés vers les moyens technologiques et outils adaptés, nous permettant d'atteindre notre objectif.

Dans le cadre du projet Mobi4U sur le site 1 et du développement de nos nouveaux modes de travail, énormément de projets tendant vers le « paperless » ont été mis en œuvre.

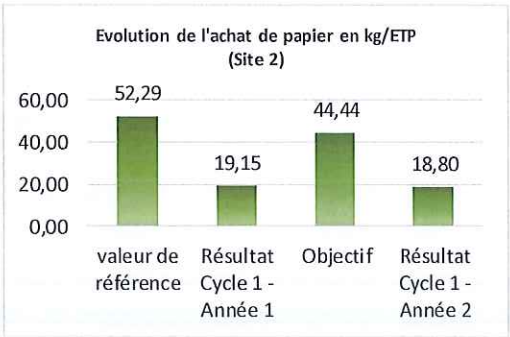
Nous pouvons ainsi être fiers d'avoir de nouvelles salles de réunion utilisant des technologies modernes de projection de documents, de la disparition des imprimantes individuelles, de la création de copy corner et de l'utilisation de nouveaux modes de communication : messagerie interne, réseau social d'entreprise et prochainement visio-conférence, etc...

Au final, toutes ces actions montrent que notre SPF s'est engagé sur la voie numérique. La diminution continue de nos besoins en papier atteint cette année-ci une valeur record de -65 % !

Dans l'avenir, nous rechercherons encore des moyens de diminuer ce chiffre et de nous diriger peu à peu vers une administration zéro papier...

GESTION DU PAPIER SUR LE SITE 2

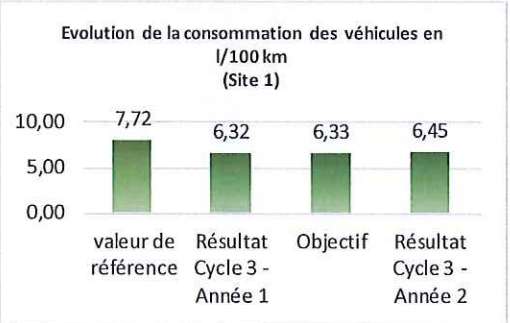
Sur le site 2, notre excellent résultat de l'année dernière se confirme avec encore une diminution de 1 % de l'achat de papier. Les diverses actions mises en place dès notre première année de cycle nous permettent d'afficher une diminution de 64 % des besoins en papier !



Site 1

Grâce à l'économie de carburant que nous avons réalisée sur le site 1, nous aurions pu parcourir l'équivalent de 4 fois le tour de la terre en voiture

Les résultats du site 1 de cette année sont légèrement en dessous de nos espérances. Nous espérions atteindre une diminution de -18 % de notre consommation moyenne carburant et nous n'atteignons que -16 %.



Dans les faits bien sûr ce résultat reste quand même satisfaisant car une consommation moyenne de 6,4 litres/100 km reste un score tout à fait honorable dans le contexte d'un parc automobile mixte : Diesel- Essence

Ce résultat nous indique également clairement que nous sommes peut-être arrivés à la limite « technique » de nos véhicules et que le moment est venu d'effectuer une rupture avec nos modes de déplacement traditionnels : leasing, Cambio, ...C'est ainsi que cette année, plusieurs projets ont été lancés, intégrant des véhicules différents.

Les Directions générales investissent

Cette année, deux directions générales ont investi dans le greening de leur parc automobile.

La direction générale du transport maritime a décidé d'effectuer le greening de sa flotte de véhicules dédiés au contrôle.

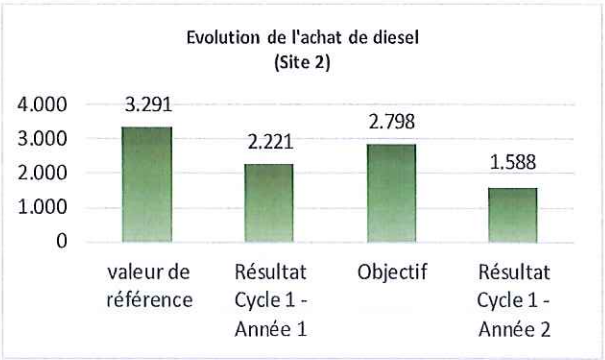
En effet, la décision a été prise par le directeur général, Eugeen van Craeyvelt, de diminuer le parc de véhicules de la DG Transport Maritime en remplaçant 5 anciens véhicules diesel polluants par 4 véhicules hybrides.

Autre exemple, la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière s'est dotée cette année de deux nouveaux véhicules CNG (Compressed Natural Gas)

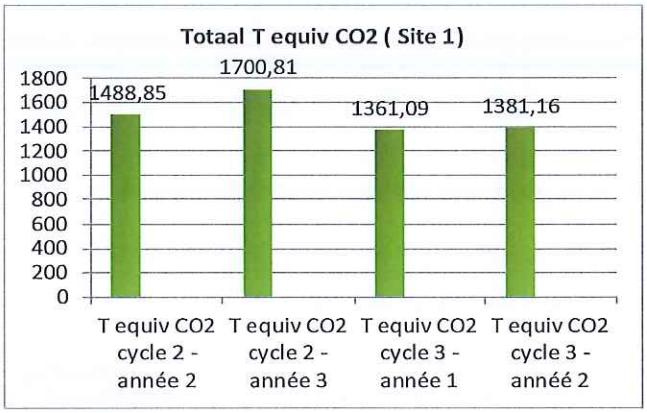
D'après certaines études (Energuide.be), les véhicules CNG auraient beaucoup d'avantages tant économiques qu'environnementaux :

- 95 % d'émissions de particules fines en moins ;
- prix à la pompe 20 à 30 % moins cher ;
- 40 à 60 % de consommation en moins ;
- ils peuvent rouler au biogaz d'où un avantage environnemental supplémentaire.

Le parc automobile de Beliris est beaucoup moins important que celui du City Atrium mais, une réflexion profonde a quand même conduit au non-remplacement de deux véhicules polluants de notre flotte, ce qui réduit notre consommation globale de 52 %. Dans l'avenir, et dans les limites budgétaires qui nous sont imposées, nous allons réfléchir à remplacer nos véhicules restants par des utilitaires aux meilleures caractéristiques environnementales.



LES ÉMISSIONS DE CO_2



Cette année, nous constatons une légère diminution de 14,5 tonnes équivalent CO_2 de nos émissions et ce malgré une augmentation significative de nos émissions liées au chauffage à cause d'une année plus froide que la précédente.

Notre diminution s'est essentiellement faite au niveau de nos déplacements.

Nous avons eu cette année 22 missions de service en moins pour une économie de près de 160.000 km.

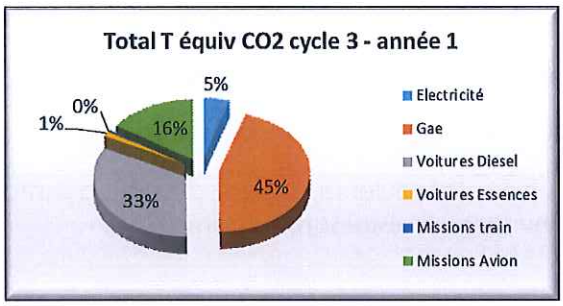
Nos véhicules de services, quant à eux, voient un recul significatif de leurs émissions de CO_2 particulièrement en ce qui concerne nos véhicules diesel qui diminuent de près de 100 T équiv. CO_2 leurs émissions cette année.

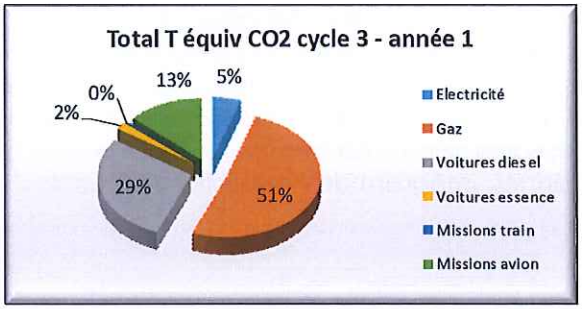
LE BILAN CARBONE ®

Toute activité humaine engendre directement ou indirectement des émissions de gaz à effet de serre .

De ce fait, toute entreprise, activité administrative ou associative peut légitimement s'intéresser aux émissions qu'elle génère. Afin d'agir, il est nécessaire d'établir un bilan pour connaitre ses marges de manœuvre.

Durant notre dernière année de cycle, nous allons former un expert dans ce domaine qui sera chargé d'effectuer notre bilan carbone afin de dégager des pistes d'actions pour diminuer nos émissions.





INDICATEUR DE BIODIVERSITÉ

Nos deux sites couvrent une surface totale de 27.000 m²

- Pour le City Atrium : 23.941 m²
- Pour la DIT : 3.059 m²

Les exigences légales éco gestion

Comme toute organisation enregistrée EMAS, notre SPF met un point d'honneur à respecter ses obligations légales environnementales.

PERMIS D'ENVIRONNEMENT

C'est ainsi que cette année, conformément à la législation bruxelloise, nous avons demandé au propriétaire de notre bâtiment d'entamer les démarches de renouvellement de notre permis d'environnement, chose faite en date du 05/05/2015.

LE PLAN DE DÉPLACEMENT D'ENTREPRISE (PDE)

Conformément à l'obligation de toute entreprise publique ou privée de plus de 100 travailleurs située en Région de Bruxelles-Capitale, nous avons réalisé notre plan tri annuel de déplacements d'entreprise.

Le diagnostic de notre mobilité met en évidence que la majeure partie de notre personnel se déplace en transports en commun.

Les actions clés de notre plan d'action triennal seront donc essentiellement de la sensibilisation .

DIAGNOSTIQUE FÉDÉRAL DE LA MOBILITÉ

Pour simplifier le travail de chacun, le PDE et le diagnostic fédéral sont liés.

En répondant à l'obligation de réaliser un PDE, nous avons donc également complété le questionnaire de diagnostic. Le suivi global de celui-ci est d'ailleurs l'une des missions de notre SPF.

SUIVI CONSTATS REGLEMENTAIRES

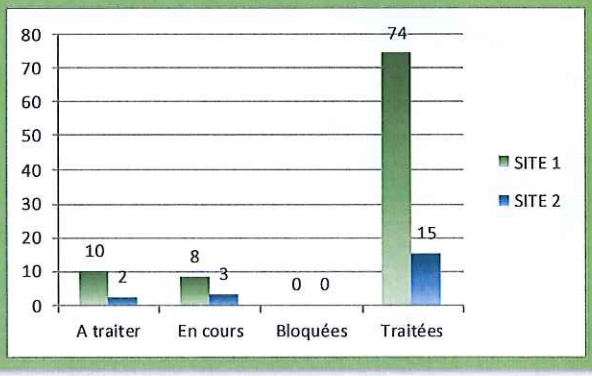
Le SPF Mobilité & Transports est soumis aux réglementations européennes, nationales , régionales et communales en matière d'environnement.

Le suivi des différentes réglementations est assuré par la constitution d'un registre des réglementations applicables et par la réalisation de contrôles réguliers.

Au niveau du bâtiment, des tours de contrôles réguliers ont été effectués afin de vérifier la conformité. Cela a permis d'identifier et de corriger quelques irrégularités.

Bilan de juillet 2014 à juin 2015

	SITE 1	SITE 2
A traiter	10	2
En Cours	8	3
Bloquées	0	0
Traitées	74	15



CERTIFICAT PEB

Conformément à la législation sur la Performance Énergétique des Bâtiments, nos différents sites ont obtenu leur certificat PEB. Nous avons obtenu un score D pour le site 1 et C-, pour le site 2. Les mesures principales conseillées sont :

SITE 1

- faire un audit énergétique ;
- couper le chauffage en été et la climatisation en hiver.

SITE 2

- sélectionner les mesures en fonction de leur éligibilité pour une prime énergie
- optimiser les installations techniques.

Communication et sensibilisation EMAS

Cette année encore, en collaboration avec notre service de communication, nous avons sensibilisé notre personnel aux défis environnementaux actuels et futurs.

Cette sensibilisation utilise l'ensemble de nos canaux de communication : mail, intranet, journal d'entreprise,... et ne s'arrête pas aux murs de nos bâtiments. En effet, nous effectuons également la promotion de comportements éco responsables, d'événements extérieurs, d'actions ou d'initiatives durables dans lesquels notre SPF veut s'inscrire.

C'est ainsi que cette année, à côté de la sensibilisation sur des sujets tels que les économies d'eau ou la gestion des déchets, nous avons également participé à des événements tels que : la semaine de la mobilité, la semaine du bio, ou encore l'initiative Mobiloo, des tuk-tuks électriques pour le transport de personnes à Bruxelles !

Un bel exemple d'action est la digitalisation de notre journal d'entreprise qui n'est plus imprimé qu'en quantité très limitée.

Pour la prochaine et dernière année de cycle, un plan de communication DD intégrera la communication environnementale.

La formation

La formation du personnel est un point fondamental pour le bon fonctionnement d'un Système de Management Environnemental. C'est pourquoi nous veillons à ce que le personnel reste au courant des nouveautés en matière de développement durable dont l'environnement fait partie.

Cette année le plan de formation n'a pu être intégralement réalisé. De nombreux workshops étaient prévus et reposaient sur une seule personne qui a finalement dû assurer d'autres tâches. Il est prévu de réaliser ceux–ci en adaptant l'approche et en effectuant la mise à jour de l'analyse environnementale.

Nous ne sommes pas restés pour autant inactifs c'est pourquoi les thèmes suivants ont été abordés dans divers workshops ou formations :

Le plan de déplacement d'entreprise, l'accès des piétons, les bâtiments passifs, EMAS et notre SPF (Vous êtes supers!), le suivi et monitoring des bâtiments durables, brainstorming des actions 'green' via Ecolife,la méthode AIR..

Dans le plan de formation de cette prochaine année vous trouverez: ISO 14001:2015, ISO 26000, les achats verts ICT, la nouvelle méthode d'analyse environnementale,... Bref, chacun aura l'opportunité d'être bien formé.

Les résultats core business

DG POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE ET FERROVIAIRE

La DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire élabore une politique de mobilité transversale et respectueuse de l'environnement. À cet effet, elle réalise des analyses de mobilité et fournit des indicateurs pertinents ainsi que les instruments juridiques nécessaires pour le développement d'une politique de transport durable.

De façon plus spécifique cette DG est également en charge de l'élaboration et de l'application de la politique de l'autorité fédérale en matière de transport ferroviaire.
Les 4 actions suivantes ont marqué cette dernière année :

ELABORATION ET APPLICATION DE LA POLITIQUE FERROVIAIRE BELGE

1. SOUTENIR UN SHIFT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISE.

Pour atteindre cet objectif, la DGPMDF travaille à la mise en place et au développement des trois corridors de fret ferroviaire dans lesquels la Belgique est impliquée :

- le corridor n°1 « *Rhin - Alpes* »
- le corridor n°2 « *Mer du Nord – Méditerranée* »
- le corridor n°8 « *Mer du Nord – Baltique* ».

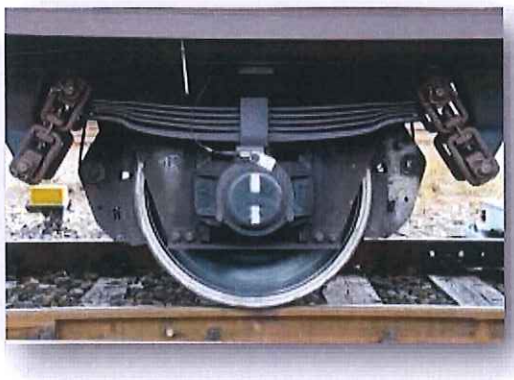
De nombreuses réunions sont organisées afin d'améliorer la répartition des capacités sur ces corridors, négocier les éventuelles extensions, déterminer les investissements à réaliser,...

Une harmonisation des règles de priorité pour l'allocation de la capacité est en cours. Actuellement, les RFC1 et 2 utilisent déjà les mêmes règles.

2. METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE COHÉRENTE VISANT À RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE BRUIT DU TRANSPORT FERROVIAIRE.

Les nuisances sonores induites par le transport ferroviaire de marchandises, souvent effectué de nuit, menacent aujourd'hui le développement du fret ferroviaire en Europe.

Le remplacement (« retrofitting ») des blocs de frein en fonte des wagons par des blocs de frein en matériaux composites permet de réduire la rugosité des roues et ainsi de réduire le bruit de roulement, principale composante du bruit des trains de marchandise. Cette solution est unanimement reconnue comme la solution la plus efficace et la moins couteuse pour réduire les nuisances sonores à brève échéance. Le retrofitting permet de réduire les émissions de 8 à 12 dB(A).



La DGPMDF souhaite mettre en place une politique cohérente visant à réduire les émissions de bruit du transport ferroviaire en encourageant le retrofitting des wagons circulant sur le réseau belge.

Pour entamer la réflexion sur cette problématique, la DGPMDF a commandité en novembre 2014 une étude visant à identifier et décrire les mesures pouvant être prises en Belgique pour stimuler le

retrofitting. Le rapport final de l'étude "retrofitting" a été livré en juillet 2015 à l'administration qui doit désormais fixer, sous le contrôle de la cellule stratégique de la Ministre de la Mobilité, les actions à entreprendre dans ce dossier.

En parallèle, le 11 septembre 2014, la Commission européenne a lancé un appel à projets qui permettait aux entreprises qui le souhaitaient d'introduire une demande de subside pour réaliser le retrofitting de leur parc de wagons.

Pour informer les propriétaires de wagons et les entreprises ferroviaires belges de cette opportunité, la DGPMDF a pris diverses initiatives de communication : campagne de mailing, présentation lors d'évènements ferroviaires (réunion de concertation sur la sécurité, assemblée générale de l'association des propriétaires de wagons,...).

Suite à la campagne de communication effectuée par la DGPMDF, une entreprise belge a introduit une demande de subside auprès de la Commission européenne pour le retrofitting de 1.098 wagons. Un accompagnement a été fourni à cette entreprise par la DGPMDF lors de la préparation de son dossier de demande de subside. Finalement, au mois de juin 2015, la Commission européenne a fait savoir qu'elle acceptait cette demande de subside. Au total, seules deux demandes de subside ont été acceptées par la Commission européenne pour des projets en matière de retrofitting.

Dans les années à venir, si de tels appels sont à nouveau lancés par la Commission européenne, la DGPMDF en informera les potentiels bénéficiaires et continuera à les accompagner dans la rédaction de leurs dossiers.

3.SOUTENIR LE TRANSPORT PAR RAIL DE CONTAINERS « TRANSPORT COMBINÉ », ET DE WAGONS, « TRANSPORT DIFFUS », EN BELGIQUE.

Au mois d'octobre la Commission a donné son feu -vert au système d'aide proposé par la Belgique pour soutenir le transport de marchandise par rail. Le 8 décembre le Ministre du budget a libéré les crédits pour l'exercice 2014. Les subsides pour les trois premiers trimestres ont été payés à la fin du mois de décembre : 2 dossiers pour le transport combiné et 4 pour le trafic diffus.

Après publication au moniteur belge de la nouvelle loi relative au système de subsides pour la période 2015-2016, les nouvelles demandes de subsides pourront être introduites à la DGPMDF.

Enfin, dans les prochains mois, une étude devrait être lancée par la DGPMDF pour déterminer si un nouveau système de subsides pour le transport

combiné et le transport diffus doit être mis en place à partir de 2017 et sous quelles modalités.

4. MODIFIER LES SYSTÈMES INFORMATIQUES RAIL INVEST ET WEB RAIL INVEST

Le système informatique *Rail Invest* permet à la DGPMDF d'effectuer le suivi des investissements réalisés par Infrabel et par la SNCB de façon plus efficace (diminution des impressions, centralisation de la documentation relative aux investissements,...).

Le système informatique *Web Rail Invest* permet quant à lui à la DGPMDF d'informer les citoyens au sujet de ces investissements financés par l'Etat.

Un nouveau système de suivi des investissements ferroviaires a été défini par la DGPMDF. Ce système est actuellement testé dans le cadre d'une phase pilote au cours de laquelle des discussions sont menées avec la cellule stratégique de la Ministre de la Mobilité pour déterminer le format et le contenu du reporting sur les investissements.

Au terme de cette phase pilote, les outils informatiques utilisés pour le suivi des investissements devront être adaptés.

Cette dernière année est une année charnière pour la DGTA qui a décidé de prendre pleinement en mains les questions environnementales. Pour ce faire, un nouveau service a été créé, portant un nom reconnu par le secteur et à la hauteur de ses ambitions : « *Department Aviation Environmental Issues & Noise Policy* ».

MISSIONS GÉNÉRALES

⇒ Déterminer les contraintes, besoins et options pour la mise en place d'une autorité qui permettra d'assurer le suivi de la réglementation et de contrôler le respect de celle-ci ;

⇒ Développer une politique stable et durable dans la gestion des nuisances sonores à et autour de l'aéroport de Bruxelles-National sur la base des expériences acquises dans la gestion des dossiers environnementaux ;

⇒ Durant la période intérimaire, assurer le suivi et la vérification du respect de la réglementation par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes ou à la demande de la police ou du parquet. Des inspections sont également réalisées en matière de bruit des aéronefs. Ces inspections ne se limitent pas uniquement aux avions belges, mais portent également sur les avions étrangers. Les données opérationnelles provenant des inspections peuvent être utilisées – tout en respectant le secret de l'enquête - pour définir la politique à mener en matière de bruit des avions. Les plaintes ou questions relatives à la sécurité des avions ou des aéroports sont également traitées par ce service.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

⇒ Formation du personnel en fonction de l'évolution des mandats du Service et des compétences liées.

⇒ Réalisation d'inspections en matière de sécurité lorsque les contraintes opérationnelles et/ou légales environnementales modifient les procédures standards.

⇒ Supervision du respect des prescriptions en matière de coordination aéroportuaire et de nuisances sonores.

⇒ Réalisation d'analyses concernant des déviations des procédures de départ à l'aéroport de Bruxelles-National ou concernant un problème relevant du choix des pistes ou toute autre occurrence liée aux contraintes environnementales.

⇒ Traitement des demandes d'information provenant du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National.

⇒ Traitement des plaintes relatives à la réglementation environnementale.

ET EN ACTIONS

De nombreuses actions ont été réalisées cette année, en voici un petit éventail :

- exécution du règlement 598/2014 relatifs aux mesures d'atténuation du bruit aux abords des aéroports (analyse du dossier, préparation d'un projet Arrêté Royal) ;
- analyse de la portée et l'applicabilité de la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement en ce qui concerne les routes de départ et d'arrivée, ainsi que l'analyse des normes flamandes applicables ;
- modification du site web de la DGTA ;
- réalisation de 93 inspections relatives à la problématique environnementale ;
- rédaction de 18 procès-verbaux pour non-respect de la réglementation relative aux restrictions d'exploitation et à la coordination aéroportuaire ;
- suivi des groupes de travail de développement des biocarburants dans l'aviation tant dans son aspect de production que de distribution et d'utilisation ;
- analyse technico-juridique des modalités de mise en œuvre opérationnelle des normes de vent ;
- analyse des mouvements à l'atterrissage et au décollage opérés à l'aéroport de Bruxelles-National, suivant le type d'avions et leurs caractéristiques techniques ;
- rédaction d'avis relatif aux activités nocturnes à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- suivi et transfert des approbations et demande d'informations des autorités compétentes dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de coopération du 2 septembre 2013 relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ainsi que son protocole de travail associé ;
- suivi des propositions et négociations internationales et européennes de mesures basées sur le marché dans le cadre de la mise en œuvre internationale d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ;

DG TRANSPORT ROUTIER ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 1 er juillet 2014 de nombreuses matières traitées par la DG ont été régionalisées. Cette régionalisation a donc un impact sur les objectifs environnementaux définis en début de cycle.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Préparer, réglementer, coordonner et évaluer une politique fédérale concertée en matière de sécurité routière et de transport routier dans le cadre d'une mobilité durable en vue de :

- de promouvoir la sécurité de la circulation routière et des moyens de transport ;
- de garantir des conditions de concurrence loyale au sein du secteur des transports par route par une régulation adéquate ;
- de promouvoir des moyens de transport veillant à l'équilibre entre le soutien à l'économie et la préservation de l'environnement et de la sécurité routière.

OBJECTIFS OPÉRATIONNELS ENVIRONNEMENTAUX

- favoriser les **carburants alternatifs**, en collaboration avec le secteur, les fédérations professionnelles, les autres SPF concernés et les Régions ;
- **renforcer les critères environnementaux** dans les réglementations internationales relatives aux caractéristiques techniques des véhicules.

En plus, il y a lieu d'ajouter un objectif opérationnel lié à une bonne gestion :

- **E-gov** : Utiliser au maximum les procédures digitales afin de pouvoir travailler de manière efficace et orientée client.

LES GRANDES RÉALISATIONS DE CETTE ANNÉE

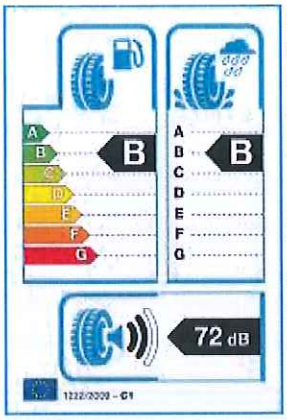
Favoriser les **carburants alternatifs**

Rédaction du cadre législatif concernant les véhicules électriques.

Le but est de mettre le Code de la route en cohérence avec le nouveau Règlement Européen et de voir dans quelle mesure il est nécessaire d'imposer des règles spécifiques pour ces véhicules, par exemple un âge minimum pour conduire un vélo à assistance électrique puissant, l'obligation du port du casque, etc.

Ce cadre législatif devrait entrer en vigueur dans le courant du premier trimestre 2016.

Campagne de sécurité concernant les pneus



Le SPF Mobilité et Transports a apporté son soutien au SPF Santé publique, Sécurité de la chaine alimentaire et Environnement afin de mettre en place une campagne "pneus", qui a consisté en première phase à une surveillance du marché, à savoir que l'étiquetage européen apposé sur les pneus a été vérifié chez les distributeurs et revendeurs de pneus et afin de s'assurer que ces revendeurs informent bien les clients.

La deuxième phase de la campagne a consisté en une communication via Internet concernant différents aspects des pneus, afin d'informer les usagers sur l'étiquetage européen des pneus et la meilleure pratique pour les acheter et les entretenir.

Les pneumatiques correctement gonflés ont un impact positif sur l'environnement car ils permettent de libérer moins de dioxyde de carbone (CO_2) dans l'atmosphère via un meilleur rendement en carburant. Une réduction des émissions de CO_2 contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Renforcer les critères environnementaux

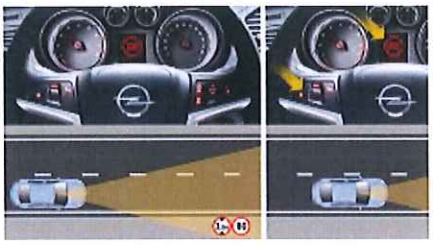
Le sujet le plus important de 2015 était le 'Real Driving Emissions'.

Il s'agit de la réponse de l'Union Européenne au problème actuel qui est lié au fait que les essais en laboratoire ne rendent pas compte avec précision de la quantité de pollution atmosphérique générée dans des conditions de conduite réelles.

Après la réforme par la Commission de la façon dont les essais doivent être menés pour rendre véritablement compte du volume des émissions dans des conditions de conduite réelles, les États membres ont convenu qu'à partir du 1er septembre 2017, ces nouvelles mesures des émissions effectuées en conditions de conduite réelles seront déterminantes pour l'autorisation d'un nouveau modèle de voiture sur le marché.

En préparant la position belge avec tous les partenaires, la DG TRSR a contribué à cette solution.

ISA



Madame la Ministre J. Galant a présenté son plan pour la poursuite du développement de systèmes intelligents d'adaptation de la vitesse (ISA) le 25 février 2015 à la Chambre. Ces systèmes visent en premier lieu la sécurité routière et contribuent également à un style de conduite plus écologique.

La mise en œuvre des dix-huit actions identifiées dépend de la collaboration de nombreux intervenants, réunis dans un groupe de travail avec les principales parties prenantes (secteur public, fédérations du secteur privé et centres de recherche).

Poursuite du projet Banque Carrefour des Véhicules

Elargissement de l'échange des données avec de plus en plus de partenaires.

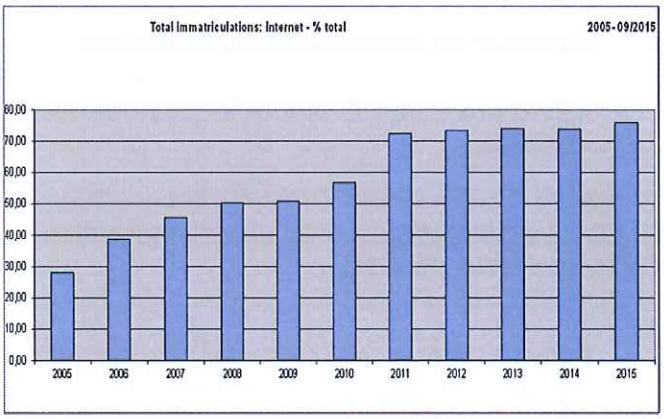
Exemple : une phase de test est en cours avec des importateurs non officiels de véhicules (mise en œuvre en novembre 2015).

Actions E-gov :

Maintien du taux d'immatriculation des véhicules par internet

Les inscriptions introduites via WebDiv se sont stabilisées à un haut niveau :

73,74% des demandes ont été introduites via internet en 2014.



DG TRANSPORT MARITIME

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

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

Les principaux objectifs stratégiques sont les suivants :

- Amélioration des avis juridiques, transposition des directives et élaboration d'arrêtés royaux intégrant l'environnement ;

- Promotion d'une politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin ;

- Amélioration de la représentation active de la Belgique lors de réunions internationales en vue de l'élaboration de prescriptions techniques visant à améliorer la sécurité maritime et à préserver le milieu marin (navigation maritime).

Les différents projets définis dans la précédente déclaration environnementale sont des projets de long terme, ils vont bien au-delà d'un cycle EMAS, c'est pourquoi nous ne les détaillerons pas tous dans cette mise à jour.

Pour cette année, il est intéressant de mettre en évidence l'avancée dans le projet de ratification de la convention dans le cadre du recyclage des navires ("SHIP RECYCLING"). L'objectif étant le démantèlement sûr et écologique des navires. L'approbation de la région flamande est attendue . Nous espérons que la ratification pourra avoir lieu prochainement.

L'année dernière notre SPF recevait une extension d'enregistrement EMAS pour son site situé rue du gouvernement provisoire. L'écogestion est traitée plus en avant dans ce document.

Pour la partie 'Missions', le plan d'action qui avait été élaboré était assez étendu. Pour rappel, la Direction Infrastructure de Transport en charge de la réalisation de l'accord de coopération Beliris a obtenu l'enregistrement EMAS, pour son intégration de critères environnementaux dans les cahiers de charges type études, travaux ou encore dans le cadre de la coordination sécurité et santé.

Quel est le bilan de cette année ?

« NATURE ET BIODIVERSITÉ »

Les clauses suivantes apparaissent désormais :

- prévoir des études préalables sur la faune et la flore présentes sur le site du chantier. Par exemple : quel biotope et quelle faune nous voulons garder ou attirer ;
- étudier au préalable l'influence du niveau de l'eau sur l'exécution du projet. Par exemple : analyser si le sous-sol est adapté pour le projet prévu ;
- étudier l'influence des saisons par rapport à l'exécution des projets. Notamment: choisir le moment le plus adapté pour la réalisation des projets ;

Restauration du site des étangs d'Ixelles

- en cas d'enlèvement d'éléments végétaux et de zones végétales, prévoir des mesures compensatoires et ce, avant le démarrage des travaux, afin de permettre à la faune et la flore locale de trouver un refuge à proximité ;
- tenir compte, lors du démarrage de chantier, des périodes d'abattage des arbres et de nidification ;
- prévoir l'entretien correct des plantations par l'entrepreneur pendant la période de garantie et assurer son contrôle.

POLLUTION DE L'AIR, ÉMISSION DES POUSSIÈRES ET POLLUTION DU SOL

Les clauses suivantes apparaissent désormais :

- prévoir un système pour éviter les fuites de produits chimiques sur le chantier, notamment être attentif à leur stockage ;
- s'assurer de la présence, de l'information et de la mise à disposition pour le personnel des fiches de sécurité des produits chimiques sur chantier ;
- effectuer des études préalables de sol et/ou sur des activités dans le passé (présence de citernes à mazout, d'activités polluantes, parkings, etc) ;
- lors de la phase étude, identifier les travaux qui engendrent des poussières afin de veiller à prendre les mesures de protection adéquates pendant la phase de chantier.

Réaménagement du Parc de Biestebroeck à Anderlecht

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

AIB-Vinçotte International S.A., vérificateur environnemental EMAS portant le numéro d'agrément BE-V-0016 accrédité pour les activités suivantes 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, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 94, 95, 96, 99 (code NACE) déclare avoir vérifié si les sites City Atrium et Beliris figurant dans la déclaration environnementale mise à jour juillet 2014 – juin 2015 de l'organisation SPF Mobilité et transport portant le numéro d'agrément BE-BXL-000012 , respecte(nt) l'intégralité des dispositions du règlement (CE) no 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

En signant la présente déclaration, je certifie:

- que les opérations de vérification et de validation ont été exécutées dans le strict respect des dispositions du règlement (CE) no 1221/2009,
- les résultats de la vérification et de la validation confirment qu'aucun élément ne fait apparaître que les exigences légales applicables en matière d'environnement ne sont pas respectées,
- que les données et informations fournies dans la déclaration environnementale mise à jour de l'organisation / du site donnent une image fiable, crédible et authentique de l'ensemble des activités de l'organisation exercées dans le cadre prévu dans la déclaration environnementale.

Le présent document ne tient pas lieu d'enregistrement EMAS. Conformément au règlement (CE) no 1221/2009, seul un organisme compétent peut accorder un enregistrement EMAS. Le présent document n'est pas utilisé comme un élément d'information indépendant destiné au public.

Fait à Bruxelles, le 18/04/2016

Signature

Bart Janssens

Président de la Commission
de Certification.

Prochaine déclaration environnementale, adresses et personnes de contact

La prochaine déclaration environnementale sera mise à jour en février 2017.

<u>Site 1 :</u>

Cindy Dequesne

Coordinatrice générale – Responsable de la Cellule de développement durable - EMAS

Jean-Michel Walbrecq

Responsable environnemental de la gestion écologique du site 1 (City Atrium) du

SPF Mobilité et Transports

Rue du progrès 56

1210 Bruxelles

Tél. 02/277 31 11

<u>Site 2 :</u>

Céline Bietlot

Responsable EMAS Site 2 et responsable des missions

Sabine Regniers

Responsable environnemental de la gestion écologique du site 2 (DIT) du

SPF Mobilité et Transports

Rue du gouvernement Provisoire 9-15

1000 Bruxelles

Tél.02/739.06.00

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

EMAS

Management environnemental vérifié

REG.NO. BE-BXL-000012