



Institut belge des services postaux
et des télécommunications

**Décision du Conseil de l'IBPT
du 14 janvier 2025
concernant
la méthodologie pour l'établissement de rapports en
matière de durabilité des prestataires belges de
services postaux**

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	3
2.	Rétroactes.....	5
3.	Méthodologie et mise en œuvre.....	6
4.	Voies de recours.....	7
5.	Annexe : RAPPORT MÉTHODOLOGIQUE DE LA VUB POUR L'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ DES PRESTATAIRES BELGES DE SERVICES POSTAUX.....	8

1. Introduction

1. L'arrêté royal du 14 décembre 2023 (concernant la durabilité) modifiant l'arrêté royal du 14 mars 2022 (ci-après « l'AR ») a été publié fin 2023 au Moniteur belge¹. Les prestataires de services postaux (comptant au cours de l'année écoulée au moins 250 travailleurs, y compris les sous-traitants et les intérimaires) dans le segment des services de distribution de colis ont ainsi l'obligation de collecter certaines informations dans le cadre de la durabilité. L'article 8/1 de l'AR prévoit ce qui suit :

« Art. 8/1. § 1^{er}. Le prestataire de services postaux pour lesquels, au cours de l'année civile précédente, au moins deux cent cinquante personnes, en y incluant les sous-traitants et les intérimaires, ont travaillé dans le cadre de la fourniture de services de livraison de colis, collecte au minimum les informations suivantes :

1° pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, en distinguant les émissions suivantes :

- *les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;*
- *les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ;*
- *les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées.*

2° pour chaque modalité de livraison et pour les différents types d'émission visés au 1°, la moyenne des émissions en équivalents CO₂, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, générées durant la seule phase de distribution au sens de l'article 2, 6°, de la loi ;

3° pour chaque modalité de livraison, la moyenne du kilomètre par véhicule par colis, dans la phase de distribution ;

4° le pourcentage des kilomètres par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution ;

5° l'adhésion éventuelle à une charte de durabilité sectorielle ;

6° le pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans leurs bâtiments ;

7° le pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte ;

Les modalités de livraison visées à l'alinéa 1^{er}, 1° à 3°, correspondent aux options de livraison de colis proposées par les prestataires de services postaux et recouvrent au minimum les différents délais de livraison et les lieux de livraison.

Les prestataires de services postaux visés à l'alinéa 1^{er} mesurent les données visées à l'alinéa 1^{er}, selon une méthodologie définie par l'Institut et sous le contrôle d'un organe d'audit compétent et indépendant désigné par l'Institut. »

¹ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2023/12/29_1.pdf#Page797

2. Pour les deux premiers indicateurs de l'article 8/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, susmentionnés (émissions moyennes en équivalents CO₂ (tout au long de la chaîne ainsi que spécifiquement pour la phase de distribution)), l'IBPT doit définir une méthodologie. Pour ce faire, l'IBPT a bénéficié de l'expertise de la VUB (en l'occurrence, du professeur Koen Mommens). Le rapport méthodologique se trouve donc en annexe de la présente décision.
3. D'autres indicateurs sont plus évidents et ne nécessitent pas une méthodologie spécifiquement élaborée :
 - 3.1. Ainsi, le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule par colis dans la phase de distribution sera simplement défini comme le nombre de kilomètres parcourus dans la phase de distribution divisé par le nombre de colis livrés ;
 - 3.2. Le calcul du pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans les bâtiments ainsi que le pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte parlent d'eux-mêmes, notamment en comparant le sous-groupe concerné au total. Nous devrions tout au plus ajouter que la flotte exclut les trajets domicile-travail du personnel ainsi que les voitures de société (comme le précise également le rapport méthodologique).

2. **Rétroactes**

4. Les prestataires de services postaux ont été étroitement impliqués tout au long du trajet de développement de cette méthodologie. Tout d'abord, lors d'une réunion de lancement le 22 février 2024, au cours de laquelle le texte de loi et les étapes à suivre ont été clarifiés. Ensuite, après la désignation de la VUB pour l'élaboration de la méthodologie, des réunions ont eu lieu et des questionnaires écrits ont été fournis les 19 avril et 9 juillet 2024 (avec des entretiens individuels supplémentaires si nécessaire) sur les méthodes déjà utilisées et la faisabilité de pistes spécifiques.

5. Par la suite, des commentaires ont pu être formulés sur une version préliminaire de l'outil (juillet 2024). À la fin du processus, une consultation publique a été organisée (du 22 octobre au 26 novembre 2024) dans le cadre de laquelle des appels supplémentaires ont eu lieu pour répondre à des questions spécifiques, le cas échéant.

3. Méthodologie et mise en œuvre

6. L'objectif de l'IBPT était dès lors de pouvoir présenter une méthodologie concrète aux prestataires de services postaux qui soit conforme aux normes internationales et en même temps réalisable (une « charge administrative » minimale) et qui fournisse des résultats suffisamment précis et comparables entre eux et dans le temps. Cela doit également permettre de vérifier les équivalents CO₂ (calculés et) communiqués annuellement par les prestataires de services postaux.
7. La méthodologie issue du rapport en annexe repose sur quatre piliers. Tout d'abord, les valeurs de CO₂ communiquées qui doivent être calculées et communiquées par les prestataires de services postaux. Ensuite, les inputs exigés (concernant l'énergie utilisée, le volume, les installations logistiques et les modes de livraison), et ce pour l'ensemble de la chaîne ainsi que spécifiquement pour le *last mile*. Enfin, il y a les valeurs de calcul, le cadre GLEC – qui est basé sur la norme ISO 14 083 – prévoit des valeurs d'émission en tant que références pour les activités logistiques. Tout cela permet de vérifier les valeurs de CO₂ communiquées, puisque les résultats du calcul effectué par les prestataires de services postaux doivent être conformes aux résultats de l'outil de calcul décrit dans le rapport.
8. Sur la base de la méthodologie développée, les prestataires de services postaux doivent, à partir de 2025, non seulement publier annuellement sur leur propre site Internet leurs émissions moyennes en équivalents CO₂ telles que visées à l'article 8/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, de l'AR mais aussi les communiquer à l'IBPT. Les autres informations décrites et visées à l'article 8/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o à 7^o, de l'AR doivent en principe déjà être publiées aujourd'hui sur le site Internet des prestataires de services postaux concernés (et être communiquées à l'IBPT). À cet égard, l'IBPT lancera également un contrôle formel à partir de 2025.
9. Cette enquête annuelle sera intégrée par l'IBPT dans la demande d'informations déjà existante relative à l'observatoire postal. Des onglets spécifiques concernant la durabilité seront ajoutés à ce fichier Excel existant. Le calendrier habituel concernant l'observatoire s'appliquera également ici, l'enquête étant envoyée au cours du mois de mars de chaque année et la date limite de soumission étant fixée début juin. Sur la base de ces chiffres, l'organe d'audit désigné par l'IBPT, tel que visé au paragraphe 1^{er} ci-dessus, peut effectuer la mission d'audit et des questions supplémentaires peuvent être posées concernant, entre autres, les chiffres, calculs ou hypothèses sous-jacents pour le prestataire de services postaux ou ses sous-traitants.

4. Voies de recours

10. Conformément à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 17 janvier 2003 concernant les recours et le traitement des litiges à l'occasion de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et télécommunications belges, vous avez la possibilité d'introduire un recours contre cette décision devant la Cour des marchés, Place Poelaert 1, B-1000 Bruxelles. Les recours sont formés, à peine d'irrecevabilité prononcée d'office, par requête signée, à laquelle est jointe la décision attaquée, et déposée au greffe de la cour d'appel de Bruxelles dans un délai de soixante jours à partir de la notification de la décision ou à défaut de notification, après la publication de la décision ou à défaut de publication, après la prise de connaissance de la décision.

11. La requête contient, à peine de nullité, les mentions requises par l'article 2, § 2, de la loi du 17 janvier 2003 concernant les recours et le traitement des litiges à l'occasion de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges. Si la requête contient des éléments que vous considérez comme confidentiels, vous devez l'indiquer de manière explicite et déposer, à peine de nullité, une version non confidentielle de celle-ci. L'Institut publie sur son site Internet la requête notifiée par le greffe de la juridiction. Toute partie intéressée peut intervenir à la cause dans les trente jours qui suivent cette publication.

Bernardo Herman
Membre du Conseil

Peggy Valcke
Membre du Conseil

Stefaan Vyverman
Membre du Conseil

Michel Van Bellinghen
Président du Conseil

5. Annexe : RAPPORT MÉTHODOLOGIQUE DE LA VUB POUR L'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS EN MATIÈRE DE DURABILITÉ DES PRESTATAIRES BELGES DE SERVICES POSTAUX

MÉTHODOLOGIE CONCERNANT LE RAPPORTAGE EN MATIÈRE DE DURABILITÉ POUR LES OPÉRATEURS POSTAUX BELGES

Koen Mommens

Mobilise - Vrije Universiteit Brussel



Titre	Établissement d'une méthodologie concernant le rapportage en matière de durabilité pour les opérateurs postaux belges
Version	2.0 – Décembre 2024
Contact adjudicateur	Institut belge des services postaux et des télécommunications Boulevard du Roi Albert II 32 bte 10 1000 Bruxelles
Auteur	Koen Mommens Vrije Universiteit Brussel, boulevard de la plaine 2 à 1050 Bruxelles koen.mommens@vub.be <u>IBPT</u> stijn.braes@bipt.be



Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
2	Méthode de calcul	5
2.1	Objectif	5
2.2	Manuel	6
	Onglet 5 : HYPOTHÈSES	6
	Onglet 6 : VALEURS UTILISÉES DANS LES CALCULS	9
	Onglets 3 et 4 : INPUT OPÉRATEUR	9
	Onglet 2 : INPUT IBPT	11
	Onglet 7 : TABLEAU DE BORD	12
3	Benchmark	13
3.1	Harmonisation avec les rapports internationaux	13
3.2	Faisabilité de l'établissement de rapports concernant les éléments de l'AR	14
3.3	Label de durabilité	16
3.4	Benchmarks alternatifs	17



1 Introduction

1.1 Contexte

En vertu de l'arrêté royal du 14 décembre 2023 (modifiant l'AR du 14 mars 2022), les prestataires de services postaux – ayant occupé au moins 250 travailleurs, sous-traitants et travailleurs intérimaires inclus, au cours de l'année écoulée – sont sollicités pour recueillir des informations dans le cadre de la durabilité. Ces informations comprennent :

1. *pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, en distinguant les émissions suivantes :*
 - *les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;*
 - *les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ;*
 - *les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées.*
2. *pour chaque modalité de livraison et pour les différents types d'émission visés au 1^o, la moyenne des émissions en équivalents CO₂, mesurées en gramme, par unité de volume définie par l'Institut, générées durant la seule phase de distribution au sens de l'article 2, 6^o de la loi ;*
3. *pour chaque modalité de livraison, la moyenne du kilomètre par véhicule par colis, dans la phase de distribution ;*
4. *le pourcentage des kilomètres par véhicule couvert par les véhicules sans émissions dans la phase de distribution ;*
5. *l'adhésion éventuelle à une charte de durabilité sectorielle ;*
6. *le pourcentage d'énergie renouvelable utilisée dans leurs bâtiments ;*
7. *le pourcentage de véhicules électriques et de véhicules sans émissions actifs au sein de la flotte.*

Il convient également de prendre la suite de l'AR en compte, à savoir:

Les modalités de livraison visées à l'alinéa 1^{er}, 1^o à 3^o, correspondent aux options de livraison de colis proposées par les prestataires de services postaux et recouvrent au minimum les différents délais de livraison et les lieux de livraison.

Les prestataires de services postaux visés à l'alinéa 1^{er} mesurent les données visées à l'alinéa 1^{er}, selon une méthodologie définie par l'Institut et sous le contrôle d'un organe d'audit compétent et indépendant désigné par l'Institut.

Le but de cette étude est de développer, pour le compte de l'IBPT et en collaboration avec ce dernier, une méthodologie permettant de calculer les indicateurs concernant les émissions décrits ci-dessus, afin que l'IBPT puisse valider les chiffres que lui transmettent les opérateurs. Plus particulièrement, le présent rapport décrit les produits finaux suivants :

- Une méthode de calcul des émissions moyennes en équivalents CO₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux pour chaque modalité de livraison. Cela concerne à la fois les émissions directes et indirectes.

- Une méthode de calcul des émissions moyennes en équivalents CO₂ générées lors de la phase de distribution pour chaque modalité de livraison. À nouveau, cela concerne à la fois les émissions directes et indirectes.
- Des benchmarks alternatifs éventuels, outre ceux de l'article 8/1, § 1^{er}, alinéa 1, 3^o à 7^o inclus, pouvant fournir des informations utiles sans imposer une charge administrative lourde. Comme par exemple la part de colis livrés à l'aide de véhicules électriques, vélos cargos ou vélos ordinaires (ce qui est actuellement déjà demandé par l'IBPT dans le cadre de son observatoire annuel).

2 Méthode de calcul

2.1 Objectif

L'outil de calcul quantifie les émissions de CO₂¹ pour les prestataires de services postaux ayant occupé au moins 250 travailleurs, sous-traitants et travailleurs intérimaires inclus, au cours de l'année écoulée

Le but de l'outil de calcul est **de contrôler et de valider** les rapports que les prestataires de services postaux susmentionnés doivent fournir à l'IBPT en vertu de l'arrêté royal du 14 décembre 2023 (modifiant l'AR du 14 mars 2022). Les résultats de l'outil de calcul doivent donc être interprétés comme tels. L'outil de calcul indique en effet des émissions de CO₂ fondées scientifiquement et validées par les services postaux pour l'article 8/1, §1^{er}, alinéa 1, 1^o et 2^o, de l'AR.

L'outil de calcul est le résultat de plusieurs consultations avec les prestataires de services postaux notamment (se concluant par une consultation publique) en ce qui concerne la faisabilité. Il fonctionne selon le principe du plus grand dénominateur commun, de sorte que tous les prestataires de services postaux doivent être capables de fournir les données demandées pour l'outil de calcul à l'IBPT sans que la charge administrative soit trop importante.

L'outil de calcul satisfait aux conditions suivantes :

- La méthodologie est faisable pour les prestataires de services postaux, de sorte qu'ils sont en mesure de collecter les données demandées sans charge administrative excessive.
- La méthodologie est précise, de sorte que les informations recueillies sont représentatives et peuvent être utilisées au fil du temps pour permettre des analyses comparatives.
- La méthodologie est conforme aux normes internationales existantes. Elle repose sur la norme ISO 14 083 ² et est conforme au cadre GLEC (GLEC framework)³. Les deux normes constituent la base des normes ESRS (European Sustainability Reporting Standards), section E de la directive européenne « Corporate Sustainability Reporting Directive » (CSRD)⁴. En effet, plusieurs opérateurs sont actifs à l'échelle internationale.
- La méthodologie a été soutenue et évaluée vis-à-vis de l'input fourni par les prestataires de services postaux concernées par le biais de réunions en ligne (lancement le 22 février 2024

¹ En équivalents CO₂ : une unité de mesure pour l'effet de différents gaz à effet de serre sur le climat. En convertissant différentes émissions en quantité équivalente de dioxyde de carbone (CO₂), il est possible de comparer les effets entre eux.

² [https://www.iso.org/standard/78864.html#:~:text=78864-](https://www.iso.org/standard/78864.html#:~:text=78864-,ISO%2014083%3A2023%20Greenhouse%20gases%20%E2%80%94%20Quantification%20and%20reporting%20of%20greenhouse,arising%20from%20transport%20chain%20operations)

³ <https://www.smartfreightcentre.org/en/our-programs/global-logistics-emissions-council/calculate-report-glec-framework/>

⁴ https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en

et ensuite le 19 avril et le 9 juillet 2024, avec des discussions individuelles le cas échéant), de questions concernant les méthodes et la faisabilité (avril/mai 2024) ainsi que de commentaires sur une version préliminaire de l'outil (juillet 2024) et d'une consultation publique finale (du 22 octobre au 26 novembre 2024).

Les prestataires de services postaux disposent toutefois de données plus détaillées permettant d'effectuer un calcul plus détaillé des émissions de CO₂ au niveau des colis. **Les prestataires de services postaux doivent donc collecter, calculer et faire un rapport annuel des différents éléments de l'arrêté royal.** Ces éléments doivent être considérés comme supérieurs (en raison du niveau de détail plus élevé des données). Les résultats du calcul par les prestataires de services postaux doivent toutefois correspondre aux résultats de l'outil de calcul décrit dans le présent rapport.

2.2 Manuel

L'outil de calcul a été établi au format Excel. Excel est un programme accessible et de nombreux utilisateurs au sein des prestataires de services postaux, de l'IBPT et autres le connaissent bien. L'outil est verrouillé, de sorte qu'aucun changement ne puisse être apporté aux formules (module de calcul sous-jacent) ni aux questions. L'IBPT et VUB Mobilise ont un accès permettant de mettre à jour l'outil Excel le cas échéant.

L'outil de calcul (Excel) contient six onglets complémentaires.

1. Le premier onglet contient la page de garde qui reprend toutes les informations de base utiles et requises.
2. Le deuxième onglet contient les valeurs requises qui doivent être introduites chaque année par l'IBPT sur la base des équivalents CO₂ communiqués par les opérateurs. Ces cellules sont indiquées en couleur et la réponse est indiquée dans la cellule suivante. Toutes les cellules indiquées en jaune doivent contenir une valeur. Dans certains cas, il s'agira d'un « 0 ».
3. Le troisième onglet contient les valeurs que les opérateurs doivent transmettre concernant le scope large – élément 1° de l'AR. À nouveau, les cellules requises sont indiquées en couleur et la réponse est indiquée dans la cellule suivante. Si une cellule est indiquée en jaune et n'est pas applicable au prestataire de services postaux, un « 0 » doit être indiqué.
4. L'onglet quatre contient le même exercice pour la phase de distribution – élément 2° de l'AR. Les cellules doivent être traitées de la même manière que dans l'argument précédent.
5. Dans le cinquième onglet, les hypothèses sont décrites. Celles-ci sont également reprises dans le présent document. Cet onglet ne peut pas être modifié.
6. Le sixième onglet contient les valeurs utilisées dans les calculs. Cet onglet ne peut pas être modifié, mais pourrait nécessiter une mise à jour à l'avenir. Le calcul est basé sur la norme ISO 14 083 et est conforme à l'AR. La norme ISO a été adoptée par consensus par les opérateurs, et constitue également la base pour le cadre GLEC et les initiatives européennes en matière de calcul du CO₂ et de rapportage dans le secteur.
7. Enfin, le septième onglet contient les résultats de l'exercice de validation.

Ci-dessous, les onglets sont présentés de manière individuelle et plus détaillée, à l'exception de celui contenant la page de garde.

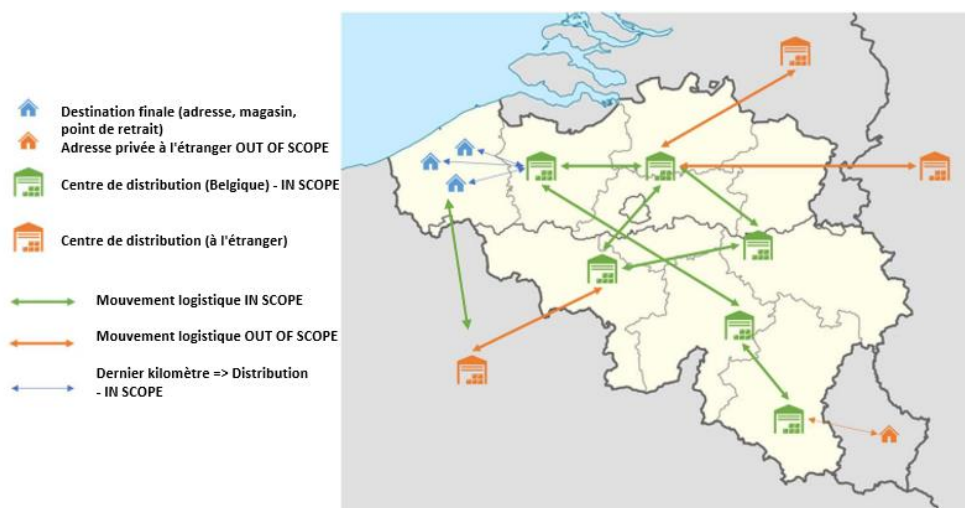
Onglet 5 : HYPOTHÈSES

- **Modalités de livraison** : les modalités de livraison sont définies à l'AR comme les « options de livraison de colis proposées par les prestataires de services postaux et recouvrent au minimum les différents délais de livraison et les lieux de livraison. » Après la phase d'étude

menée par VUB Mobilise et plusieurs consultations avec les opérateurs, 6 modalités de livraison ont été retenues et sont décrites ci-dessous :

- **Adresse privée** : une destination finale qui est une adresse de domicile dans le cas du B2C et l'emplacement d'une société dans le cas du B2B.
 - **Point de retrait avec personnel** : une destination finale faisant office de point de retrait pour le client, qui est pourvu en personnel et qui fait partie du réseau d'un opérateur, en gestion propre ou non.
 - **Point de retrait sans personnel** : une destination finale faisant office de point de retrait pour le client, qui n'est pas pourvu en personnel (par ex. distributeur automatique de colis) et qui fait partie du réseau d'un opérateur, en gestion propre ou non.
 - **Magasin** : une destination finale faisant office de point de retrait pour le client, qui est pourvu en personnel et qui fait partie du réseau d'un détaillant et non du réseau d'un opérateur.
 - **Livraison urgente** : une livraison qui est effectuée dans les 4 heures après le passage de la commande, quelle que soit la destination finale ci-dessus.
 - **Livraison de grands formats** : une livraison qui, en raison du grand format du colis, nécessite des mesures particulières (livraison à deux personnes, etc.), quelle que soit la destination finale.
- **Unité de volume** : trois unités de volume peuvent être utilisées, à savoir le poids (en kilogrammes), le volume (en m³) et le colis, ce qui peut être interprété comme un seul bien emballé homogène. En fonction de la taille du colis, des mesures spécifiques sont requises (par ex. livraison à deux personnes). De plus, en fonction de la taille du colis, il est également davantage souhaitable d'effectuer un rapport concernant l'une des unités de volume ci-dessus. Le colis en tant qu'unité de volume a été choisi. L'impact des livraisons de grands formats est pris en compte en les intégrant en tant que modalité de livraison.
 - **Émissions moyennes** : la moyenne est calculée en divisant les émissions CO₂ totales d'une année calendrier par le volume total exprimé dans l'unité de volume ci-dessus (colis).
 - **Limitation (1)** : l'AR mentionne « *la levée, le tri, l'acheminement et la distribution* ». Après consultation des opérateurs et en accord avec l'IBPT, ces termes se limitent à ce qui suit : (1) le transport pour la levée de colis, dont la levée auprès des expéditeurs, (2) les activités de tri et autres activités logistiques dans les centres de tri, dans les centres de distribution et dans les microhubs, (3) le transport entre les installations logistiques précédentes et (4) le transport pour la livraison finale (« last mile ») du colis. Cette dernière activité est désignée plus loin sous le terme « phase de distribution ».

Figure 1 : Limitation (adaptation de la figure DHL)



- **Limitation (2)** : les éléments suivants ne sont pas repris dans l'outil de calcul : (1) toutes les activités de transport et de logistique liées au colis effectuées sur d'autres continents (que l'Europe), (2) tous les transports internationaux entre les centres de distribution et/ou « gateways » (aéroports, ports). Les activités de logistique dans des installations en dehors de la Belgique sont uniquement reprises si elles concernent la prestation de services postaux sur le territoire belge. (3) Déplacements de consommateurs pour l'envoi et la collecte de colis, (4) consommation énergétique aux destinations finales (points de collecte pourvus ou non en personnel, magasins), (5) déchets et emballage (flux) et (6) trajets de déplacement du personnel et des véhicules d'entreprise.
- **Phase de distribution** : la phase de distribution est définie, après concertation avec les opérateurs et l'IBPT, comme le dernier kilomètre (« last mile »), soit le trajet/transport entre la dernière installation logistique de la chaîne de distribution et la destination finale, comme défini ci-avant (adresse privée, point de retrait avec ou sans personnel, magasin). Cette dernière installation logistique peut être un microhub ou un hub de ville ou un grand centre de distribution qui pourrait même se situer en dehors du territoire belge.
- **Équivalent CO₂** : d'autres gaz à effet de serre que le CO₂ sont également pris en compte. Il s'agit du gaz hilarant (N₂O) et du méthane (CH₄). Afin de pouvoir calculer l'influence des différents gaz à effet de serre, les chiffres relatifs aux émissions sont convertis en équivalents CO₂. La conversion est basée sur le potentiel de réchauffement global (PRG), à savoir la mesure à laquelle un gaz contribue à l'effet de serre.
- **Scopes** : l'outil suit la répartition des scopes tels que définis dans le rapportage, le scope 1 représentant les émissions générées par les véhicules de l'entreprise (« tank-to-wheel »), le scope 2 représentant les émissions indirectes du matériel de l'entreprise (par ex. la consommation énergétique des bâtiments) et le scope 3 représentant les émissions des activités sous-traitées ainsi que la partie « well-to-tank ».
- **Centres logistiques** : aucune distinction n'est opérée entre les émissions des installations logistiques individuelles. Des émissions moyennes par installation logistique et opérateur sont calculées et utilisées.
- **Certificats énergétiques** : L'outil vise à quantifier la proportion d'énergie sans émission utilisée pour livrer les colis. Cela signifie que si, par exemple, de l'énergie est produite et utilisée en interne pour des activités logistiques, elle doit être saisie, même si des certificats verts et des GO (garanties d'origine) sont obtenus ou peuvent être présentés à cette fin. Ce qui n'est pas possible, c'est :
 - Inclure les certificats achetés - ou d'autres méthodes de compensation ;
 - Inclure l'énergie sans émission générée par l'entreprise elle-même mais non utilisée pour les activités logistiques ;
 - Appliquer la part d'énergie sans émission dans le mix énergétique belge moyen comme part d'énergie sans émission, car l'outil de calcul part de ce mix et il y aurait double comptage.
- **Infrastructure (mobile) partagée** : si une infrastructure est partagée par des activités ou des produits qui, d'une part, relèvent du scope (colis) et, d'autre part, ceux qui n'en relèvent pas (comme la poste aux lettres, les colis lourds (+31,5 kg) ou les palettes), alors la scission pour l'attribution de CO₂ doit avoir lieu sur la base de l'espace qui est typiquement utilisé (en moyenne) pour ces différents produits ou activités en fonction de la surface (par exemple dans les camionnettes, les camions, les installations logistiques, etc.). Le fondement peut, à l'instar d'autres hypothèses, être demandé par l'IBPT, comme dans le cas d'un écart important (voir également la section 4.2.5.) des émissions de CO₂ par colis entre le rapport du prestataire de services postaux et celui obtenu via l'outil.

Onglet 6 : VALEURS UTILISÉES DANS LES CALCULS

L'outil de calcul est basé sur la norme ISO 14 083. Celle-ci contient notamment une description du scope ainsi qu'une description méthodologique, mais pas de valeurs d'émissions à utiliser. Le cadre GLEC – qui est basé sur la norme ISO 14 083 – présente quant à lui des valeurs d'émissions de référence pour les activités logistiques. Étant donné le caractère international des activités du prestataire de services postaux et l'obligation européenne d'établir des rapports sur les émissions de CO₂ pour les activités logistiques (CSR), il a été choisi pour l'outil de calcul de l'IBPT d'utiliser les valeurs GLEC. Il y a ainsi une uniformité entre les différents rapports et la charge administrative pour les prestataires de services postaux peut être amoindrie. Les valeurs ci-dessous constituent la base de l'outil de calcul. Il s'agit d'une sélection pertinente de valeurs que l'on retrouve dans les rapports GLEC

Tableau 1 : Facteurs d'émissions pour l'Europe

Energy carrier	Lower heating value (MJ/kg)	Density (kg/l)	GHG emission TTW (g CO ₂ e/MJ)	GHG emission WTW (g CO ₂ e/MJ)	GHG emission WTT (g CO ₂ e/MJ)	GHG emission TTW (g CO ₂ e/kg or kWh for electric)	GHG emission WTW (g CO ₂ e/kg or kWh for electric)	GHG emission WTT (g CO ₂ e/kg or kWh for electric)	Source
Diesel	42,8	0,83	74,1	96,6	22,5	3,17	4,13	0,96	Ecoinvent v3.9.1
Gasoline	42,5	0,74	75,1	99,1	24	3,19	4,21	1,02	Ecoinvent v3.9.1
Biodiesel (50% rapeseed, 40% used cooking oil, 10% soybean)	37	0,89	0,05	34,3	34,25	0,0019	1,27	1,2681	Ifeu, Infrac & Fraunhofer IML, 2022
HVO (50% rapeseed, 50% used cooking oil)	44	0,77	0,05	28,6	28,55	0,0022	1,26	1,2578	Ifeu, Infrac & Fraunhofer IML, 2022
CNG	49,2	n.a.	56,6	79,2	22,6	1,5	3,9	2,4	JEC 2020 modified
LNG	49,1	n.a.	57,9	82,6	24,7	1,5	4,05	2,55	JEC 2020 modified
LPG	45,5	0,55	67,1	90,3	23,2	3,05	4,11	1,06	Ecoinvent v3.9.1
Electric	n.a.	n.a.	0	47,11	47,11	0	154	154	EEA, 2022
Hydrogen	120	n.a.	0	160,7	160,7	0	19,29	19,29	JEC 2020 modified

Les valeurs peuvent être adaptées à l'avenir s'il s'avère que d'autres valeurs sont davantage indiquées en raison de l'évolution des connaissances et/ou de la politique.

Onglets 3 et 4 : INPUT OPÉRATEUR

L'outil de calcul nécessite l'introduction d'un certain nombre de données des prestataires de services postaux afin de pouvoir générer des résultats pour les éléments définis par l'AR. Les questions sont identiques pour le scope de l'élément 1° de l'AR et celui (phase de distribution) de l'élément 2° de l'AR.

Tout d'abord, deux questions générales sont posées, sondant la consommation énergétique annuelle totale des installations logistiques qui relèvent de la limitation mentionnée ci-dessus. La deuxième question porte sur le nombre d'installations logistiques reprises dans le calcul de la consommation énergétique ci-dessus.

Questions générales	
<i>(à compléter par l'opérateur)</i>	
Quelle est la consommation énergétique annuelle totale de toutes vos installations logistiques (à l'exception du siège si celui-ci est différent) qui relèvent des limitations (centres de tri, centres de distribution, microhubs, centres de délivrance) ? Le gaz et d'autres sources énergétiques doivent être convertis en kWh.	kWh
Quel est le nombre total d'installations logistiques reprises dans le calcul de consommation énergétique ci-dessus ?	nombre

Afin de réduire la charge administrative pour les prestataires de services postaux à un minimum, l'on pose ensuite la question afin de savoir si l'opérateur utilise une seule manière de livrer – à savoir le même type de véhicules, un nombre égal d'installations logistiques, un même type de tournées, etc. – pour les différentes modalités de livraison.

Transport du prestataire sans distinction entre les modalités de livraison	
Vous n'utilisez qu'une seule méthode de livraison (chaîne d'installations, type de véhicules, type de propulsion, tournée, etc.) pour les différentes modalités de livraison (adresse privée, point de retrait avec personnel, point de retrait sans personnel, magasin, livraison urgente, livraison de grands formats) ?	oui/non

Si tel est le cas, le prestataire de services postaux ne doit répondre qu'une seule fois aux questions ci-dessous. Aucune distinction entre les modalités de livraison n'est nécessaire. Il convient à nouveau de mentionner que lorsqu'une question n'est pas applicable, une valeur nulle doit être indiquée.

Les deux premières questions de cette partie visent l'utilisation combinée, à savoir respectivement de véhicules pour les volumes ne contenant pas de colis lors d'une seule et même tournée (comme les lettres) et la combinaison de levée et de distribution lors d'une seule tournée. Suivent ensuite des questions sur le volume annuel total de colis levés et distribués. Le calcul des émissions liées au transport et des émissions liées aux véhicules et machines non électriques dans les installations logistiques du prestataire est effectué sur la base de la consommation de la source d'énergie – comme prescrit dans ISO 14 083 et GLEC. Une liste étendue mais non exhaustive de sources d'énergie est incluse : diesel, essence, biodiesel, HVO, CNG, LNG, LPG, hydrogène et électricité. Nous attirons votre attention sur le fait que l'unité de mesure change en fonction de la source d'énergie. Enfin, la part d'électricité sans émission dans la consommation est demandée.

Quelle part de la surface des véhicules est prévue en moyenne pour les volumes de colis relevant du scope?	nombre entre 0 et 100
Combinez-vous la levée et la distribution lors d'une même tournée?	oui/non
Quel est le volume annuel total de colis que vous levez et distribuez?	nombre de colis
	0,00
Combien de litres de diesel consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	litrer de diesel
Combien de litres d'essence consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	litrer d'essence
Combien de litres de biodiesel consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	litrer de biodiesel
Combien de litres de HVO consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	litrer de HVO
Combien de kilogrammes de CNG consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	kg CNG
Combien de kilogrammes de LNG consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	kg LNG
Combien de litres de LPG consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	litrer de LPG
Combien de Mjoules d'hydrogène consommez-vous annuellement dans le cadre des activités ci-dessus pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations logistiques?	Mj d'hydrogène
Combien de kWh d'électricité consommez-vous annuellement pour vos propres transports dans le cadre des activités ci-dessus?	kWh d'électricité
Quelle est la part d'électricité sans émissions dans votre consommation?	nombre entre 0 et 100

Afin de pouvoir correctement attribuer les émissions de CO₂ des installations logistiques – qui relèvent des limitations – aux volumes de colis, il est également demandé en ce qui concerne ces installations quelle est la part de leur surface qui est attribuable au volume de colis.

Quelle part de la surface des installations logistiques (à l'exception du siège si celui-ci est différent) est prévue pour les volumes de colis relevant du scope?	0	nombre entre 0 et 100
--	---	-----------------------

De plus, l'on vérifie combien d'installations logistiques – qui relèvent des limitations – sont utilisées en moyenne pour la levée et la distribution, respectivement.

Combien d'installations logistiques utilisez-vous dans la limitation définie pour la levée?	0,00	<small>nombre – par ex. : si pour un point de retrait pourvu en personnel un centre de tri et un centre de délivrance sont à chaque fois utilisés, alors indiquez '2'; si pour une adresse privée vous utilisez à chaque fois un centre de tri et pour 2 villes qui représentent 25% du volume annuel dans cette modalité de livraison vous utilisez en complément un centre de délivrance urbain, indiquez '1,25'</small>
Combien d'installations logistiques utilisez-vous dans la limitation définie pour la livraison?	0,00	

Si le prestataire de services postaux utilise différentes manières de livrer pour différentes modalités de livraison – par ex. certains types d’itinéraires ou certains types de véhicules pour une modalité de livraison donnée – l’opérateur doit indiquer les données ci-dessus pour chacune des modalités de livraison différentes. Il se peut que plusieurs modalités de livraison présentent une même manière de livrer. Dans ce cas, les données de consommation doivent être réparties de manière proportionnelle en fonction du volume de colis parmi les modalités de livraison.

Transport du prestataire avec distinction entre les modalités de livraison						
non applicable	Adresse privée	Point de retrait avec personnel	Point de retrait sans personnel	Magasin	Livraison urgente	Livraison de grands formats
Combien d'installations logistiques relevant des limitations (centres de tri, centres de distribution, microhubs, centres de délivrance) utilisez-vous en moyenne pour les modalités de livraison suivantes ?						
Quelle part de la surface des installations logistiques (à l'exception du siège si celui-ci est différent) est prévue pour les volumes de colis qui relèvent de la portée pour les modalités de livraison suivantes ?						
Quelle part de la surface des véhicules est prévue en moyenne pour les volumes de colis qui relèvent de la portée pour les modalités de livraison suivantes ?						
Combinez-vous la levée et la distribution lors de la même tournée ?						
Quel est le volume annuel total de colis que vous levez ?	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Combien de litres de diesel consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de litres d'essence consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de litres de biodiesel consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de litres de HVO consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de kilogrammes de CNG consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de kilogrammes de LNG consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de litres de LPG consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de Mjoules d'hydrogène consommez-vous annuellement dans le cadre des modes de livraison suivants pour vos propres transports et pour les véhicules et machines dans vos installations ?						
Combien de kWh d'électricité consommez-vous annuellement pour vos propres transports dans le cadre des activités ci-dessus ?						
Quelle est la part d'électricité sans émissions dans votre consommation ?						

Enfin, des activités sous-traitées sont également reprises dans l'AR et dans l'outil de calcul. Les prestataires de services postaux ne disposent souvent pas des mêmes données pour ces activités sous-traitées. C'est la raison pour laquelle il est demandé, dans le cadre de l'outil de calcul, de fournir les émissions des activités sous-traitées qui relèvent des limitations. Le prestataire de services postaux devra demander lui-même ces informations et les collecter auprès du ou des sous-traitant(s). Ceux-ci seront également tenus de faire ce rapport à l'avenir en vertu de la CSRD.

Transport et installations logistiques externalisés avec distinction entre les modalités de livraison						
Externalisez-vous le transport et/ou des activités dans des installations logistiques ?	OUI	NON				
Quel est le volume annuel total de colis distribués en sous-traitance pour chacune des modalités de livraison ?	Adresse privée	Point de retrait avec personnel	Point de retrait sans personnel	Magasin	Livraison urgente	Livraison de grands formats
Quelle quantité d'émissions en équivalents CO ₂ est générée en base annuelle par les transports effectués pour vos activités logistiques externalisées ?						
Quelle quantité d'émissions en équivalents CO ₂ est générée en base annuelle par les activités logistiques externalisées ?						

Onglet 2 : INPUT IBPT

Comme mentionné dans l'introduction, l'outil de calcul fait office de modèle de validation pour les émissions de CO₂ par colis et par modalité de livraison communiquées par le prestataire de services postaux. Afin de pouvoir effectuer la validation, le prestataire de services postaux doit présenter à l'IBPT un rapport sur les différents éléments de l'AR. L'IBPT doit à son tour l'introduire dans l'outil de calcul dans l'onglet qui s'y rapporte et qui est décrit ici. Si le même mode de livraison est utilisé pour plusieurs modalités de livraison et que les émissions par colis sont les mêmes pour ces modalités de livraison, l'IBPT doit introduire cette même valeur dans chacune des cellules auxquelles elle s'applique.

Rapport de l'opérateur						
(À compléter par l'IBPT sur la base des données transmises par les opérateurs - ÉMISSIONS PAR COLIS EN GRAMMES)						
Modalité de livraison						
	Adresse privée	de retrait avec pers	de retrait sans perso	Magasin	Livraison urgente	Livraison de grands formats
pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO ₂ générées par la levée, le tri, l'acheminement et la distribution des envois postaux, mesurées en grammaire, par unité de volume définie par l'institut, en distinguant les émissions suivantes :						
les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;						
les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ;						
les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées.						
pour chaque modalité de livraison, la moyenne des émissions en équivalents CO ₂ , mesurées en grammaire, par unité de volume définie par l'institut, générées durant la seule phase de distribution au sens de l'article 2, 6 ^a de la loi, en distinguant les émissions suivantes :						
les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;						
les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie, et ;						
les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées.						

Onglet 7 : TABLEAU DE BORD

Le dernier onglet présente les résultats. Ceux-ci contiennent pour chaque modalité de livraison et chaque sous-élément de l'élément 1° et 2° de l'AR les résultats suivants :

- Les émissions de CO₂ annuelles totales
- Les émissions de CO₂ par colis
- La différence au niveau des émissions de CO₂ par colis entre le rapport du prestataire de services postaux et cet outil. Actuellement, le seuil pour un contrôle du résultat rapporté est fixé à une différence de 10 %. La pratique devra montrer à quel point les résultats sont sensibles à la différence de niveau de détail des données de l'outil et du prestataire de services postaux.

L'outil utilisé pour les sous-éléments de l'AR contient les formules suivantes :

- *les émissions directes provenant de sources détenues ou gérées par l'entreprise ;*

$$U_{SLX} = (OV_L * \sum_{D=1}^9 (E_{DL} * d_D * GT_D)) / 1000$$

U représente les émissions de CO₂ pour le scope S , la modalité de livraison L et le premier sous-élément de l'arrêté royal X . U est la somme du produit de la consommation énergétique E pour chaque source d'énergie D pour la modalité de livraison en question, avec la densité d pour chaque source d'énergie D et avec la valeur d'émission tank-to-wheel GT pour chaque source d'énergie D , le tout multiplié par la part de la surface de véhicule pouvant être attribuée aux volumes de colis OV , et divisé par mille pour passer des grammes aux kilogrammes.

- *les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie ;*

$$U_{SLY} = \left(\frac{EF}{TF}\right) * A_L * GW * OF_L * K / 1000$$

U représente les émissions de CO₂ pour le scope S , la modalité de livraison L et le deuxième sous-élément de l'arrêté royal Y . U est le produit de la consommation énergétique totale pour toutes les installations EF , divisée par le nombre total d'installations TF , avec le nombre d'installations A pouvant être attribuées à chaque modalité de livraison L , la valeur des émissions well-to-tank GW , la part de la surface des installations pouvant être attribuée aux volumes de colis OF , la part de l'électricité sans émissions K et divisée par mille pour passer des grammes aux kilogrammes.

- *les autres émissions indirectes générées par des activités externalisées ;*

$$U_{SLZ} = BF + BV + (OV_L * \sum_{D=1}^9 (E_{DL} * d_D * GW_D)) / 1000$$

U représente les émissions de CO₂ pour le scope S , la modalité de livraison L et le troisième sous-élément de l'arrêté royal Z . U est le résultat des émissions de CO₂ des activités d'installations externalisées BF , des émissions de CO₂ des activités de transport externalisées BV et la somme de la multiplication de la consommation énergétique E pour chaque source d'énergie D pour la modalité de livraison en question, la densité d pour chaque source d'énergie D et la valeur d'émission well-to-tank GW pour chaque source d'énergie D , et multipliée par la part de la surface

de véhicule pouvant être attribuée aux volumes de colis OV, et divisée par mille pour passer des grammes aux kilogrammes.

3 Benchmark

Cette étude inclut également un benchmark lié aux différents éléments de l'arrêté royal.

3.1 Harmonisation avec les rapports internationaux

L'outil de calcul doit être harmonisé avec les normes internationales existantes. Les normes existantes sont récapitulées ci-dessous :

- **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)** : impose aux entreprises européennes de cartographier tous les **thèmes environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pertinents** de manière transparente et détaillée sur l'ensemble de la chaîne de valeur (=> implications pas uniquement au niveau des tailles (250 travailleurs, 50 millions d'euros de chiffre d'affaires, 25 millions d'euros de bilan total, mais aussi des sous-traitants)). L'approche est une de celles suivant les thèmes matériels de la durabilité, où l'impact de l'entreprise sur l'environnement et de l'environnement sur l'entreprise doit être traité. Il y a trois scopes :

Scope 1 : émissions directes de l'entreprise, telles que **ses propres camions et l'énergie autoproduite**.

Scope 2 : émissions indirectes, telles que **l'énergie** achetée et utilisée pour le chauffage, l'éclairage, le refroidissement, le transport interne et le stockage.

Scope 3 : émissions indirectes dans la chaîne de valeur, telles que **le transport externalisé**.

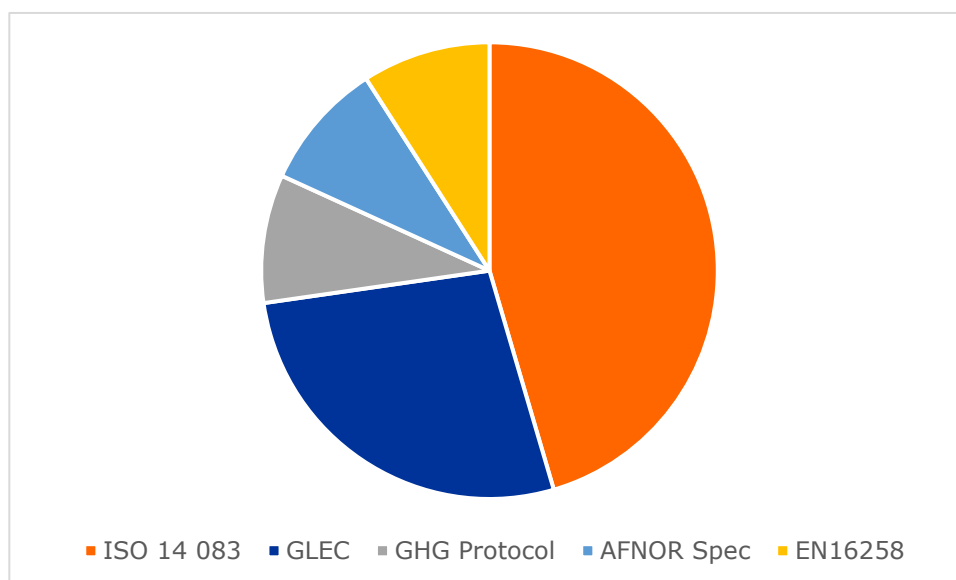
- **European Sustainability Reporting Standards (ESRS)** : les spécifications techniques de la directive CSRD et les exigences spécifiques en matière de rapports sont définies dans les normes ESRS (« European Sustainability Reporting Standards ») élaborées par le Groupe consultatif pour l'information financière en Europe (European Financial Reporting Advisory Group). Les émissions de CO₂ relèvent de la norme thématique Environnement (E) : E1 – Changement climatique – conventions rédactionnelles et tableur de déclaration CO₂ au format imposé. Ce rapport fait référence à la norme ISO 14 083 – la norme internationale pour le calcul du CO₂.
- **ISO 14 083**: cette norme donne la méthodologie commune pour calculer et établir des rapports sur les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport de personnes et de marchandises.
- **GLEC framework** : manuel pour le secteur des transports dans le cadre de la mise en œuvre de la norme ISO 14 083. En outre, le cadre GLEC ajoute une ligne directrice pour une approche plus normalisée des émissions dans les cas où les données primaires ne sont pas disponibles.
- **AFNOR Spec X43-072** : indicateur de performance des émissions de gaz à effet de serre pour les livraisons d'e-commerce. AFNOR est une partie commerciale qui prévoit différents certificats et normes ISO (aussi en matière de rapports sur le CO₂). L'AFNOR Spec X43-072 offre une méthodologie opérationnelle claire pour le calcul des émissions d'équivalents CO₂ pour le transport routier de livraisons issues de l'e-commerce. Les normes ISO 14 083 et GLEC s'appuient sur cette méthodologie et, à ce titre, devraient être considérées comme plus souhaitables.
- **EN 17837:2023 « Services postaux » - Empreinte environnementale de la livraison de colis** : donne au secteur des services postaux une méthodologie pour l'établissement de rapports sur les gaz à effet de serre et les émissions de polluants atmosphériques. La recommandation de

réaliser le rapportage par colis en fonction du poids ou du volume plutôt que par kilomètre ou tonne-kilomètre est particulièrement importante à cet égard. La méthodologie est conforme aux normes ISO 14 083 et GLEC et inclut la levée, la distribution et le traitement physique des colis.

- **CountEmissions EU** : au moment de la rédaction du présent document, cette initiative suit encore un processus législatif. Les principes de base sont toutefois déjà connus. Le but est de développer un cadre harmonisé pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre résultant des opérations des chaînes de transport de passagers et de fret. CountEmissions EU sera également basé sur la norme ISO 14 083. Les grandes entreprises de transport seront tenues de calculer leurs émissions pour les opérations domestiques sur la base de données primaires.

Dans le cadre de ce projet, les prestataires de services postaux ont été interrogés pour savoir quelles normes ils utilisaient actuellement (avril/mai 2024). Il en est ressorti une grande préférence pour la norme ISO 14 083, comme indiqué à la figure 2 ci-dessous. 45 % des prestataires de services postaux utilisent la norme ISO 14 083 ou prévoient de le faire dans un avenir très proche. 27 % utilisent GLEC, qui est basée sur la norme ISO 14 083. Seul un prestataire de services postaux a indiqué que la norme ISO 14 083 n'était actuellement pas utilisée pour l'établissement de ses rapports.

Figure 2 : Part de l'utilisation de normes internationales par les services postaux.

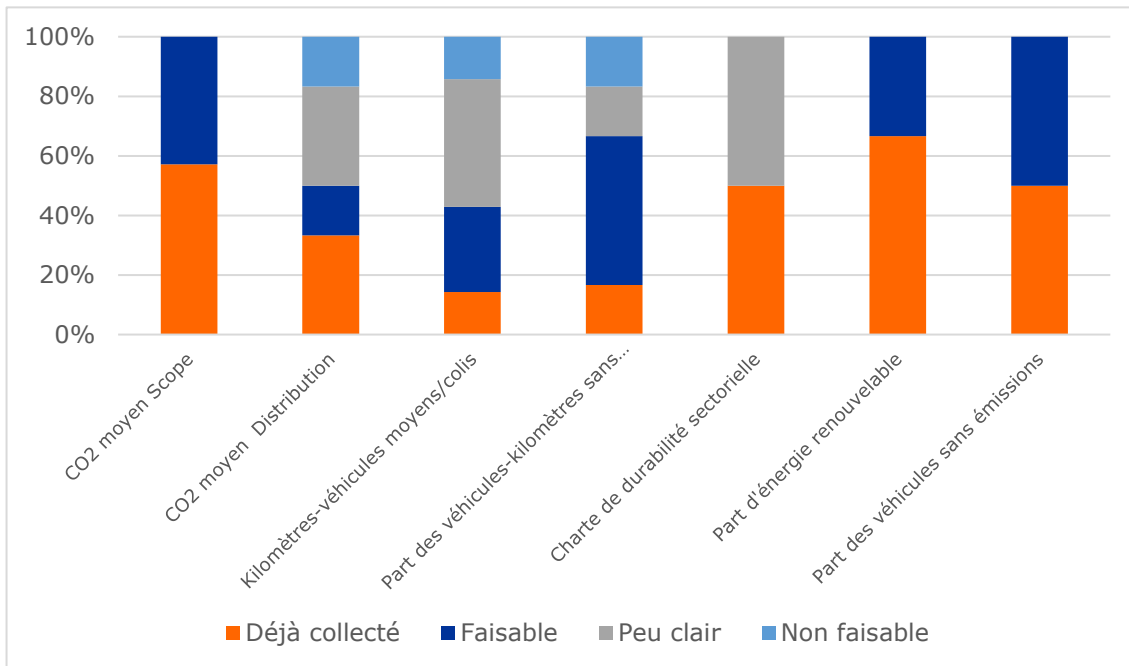


3.2 Faisabilité de l'établissement de rapports concernant les éléments de l'AR

Dans le cadre de la phase de lancement (avril/mai 2024) de ce projet, les prestataires de services postaux relevant de l'AR ont également fait l'objet d'une consultation. Il leur a été demandé à quel point ils estimaient que l'établissement de rapports sur les différents éléments était faisable. Leurs réponses sont indiquées à la figure 3.

L'on peut dire en général que les éléments sont rarement considérés comme infaisables. La raison de cette infaisabilité est que les systèmes utilisés actuellement ne sont pas définis au niveau du colis, mais par exemple au niveau du client ou du pays. Un effort de la part des opérateurs en question sera donc nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'AR.

Figure 3 : Analyse de la faisabilité des différents éléments de l'AR.



Le premier élément de l'AR – également l'un des éléments repris dans l'outil de calcul ci-dessus – est considéré comme faisable. Une part significative des prestataires de services postaux collecte déjà cet élément. Concernant le deuxième élément – qui fait aussi l'objet de l'outil de calcul ci-dessus – il existe plus d'incertitudes et l'un des opérateurs indique que cet élément n'est pas faisable. Ce dernier collecte actuellement les données au niveau des clients et non au niveau des colis. Un effort de la part de l'opérateur en question sera donc nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'AR. Les incertitudes ont trait à ce qui suit :

- L'utilisation de transport externalisé, faisant que la collecte de données périodiques concernant par exemple les véhicules utilisés constitue une charge administrative considérable. L'outil de calcul permet de résoudre ce problème car il demande les émissions de CO₂ du transport externalisé (et des installations logistiques) et non les variables sous-jacentes qui influencent les émissions. L'outil est ainsi conforme à la CSRD ;
- La question relative à la protection de la vie privée et aux informations d'entreprise sensibles qui doivent éventuellement être demandées aux sous-traitants. À nouveau, ce n'est pas le cas pour l'outil de calcul. Les prestataires de services postaux doivent toutefois communiquer des données détaillées pour l'outil qui peuvent éventuellement être considérées comme sensibles pour l'entreprise. Cependant, ces données sont uniquement partagées avec l'IBPT (et pas par exemple avec d'autres prestataires de services postaux ou la VUB), faisant que cet échange de données ne peut pas être considéré comme risqué ;
- La combinaison de livraison et levée au cours d'une seule et même tournée. L'outil de calcul inclut cette option. Les données à ce sujet peuvent être introduites et l'outil en tiendra compte.
- Toutes les informations ne sont pas collectées au niveau des colis, mais par exemple aussi au niveau des clients ou du pays, faisant qu'il n'est pas toujours directement possible d'effectuer une distinction entre les modalités de livraison. Il est permis d'utiliser des hypothèses étayées pour parvenir à des données différenciées par modalité de livraison.

L'outil permet également d'utiliser des chiffres identiques pour différentes modalités de livraison.

Les incertitudes ont été éliminées lors de consultations et d'entretiens individuels avec les prestataires de services postaux (en mettant en avant une méthodologie faisable dans la pratique).

Les mêmes incertitudes se retrouvent dans les éléments trois et quatre. Les données demandées dans le cadre de ces éléments ne sont pas directement liées à d'autres rapports obligatoires (prévus), comme dans le cadre de la CSRD. Tous les acteurs, dont les sous-traitants, doivent être en mesure de donner une estimation étayée. Les prestataires de services postaux peuvent également faire appel à l'AR à cet effet.

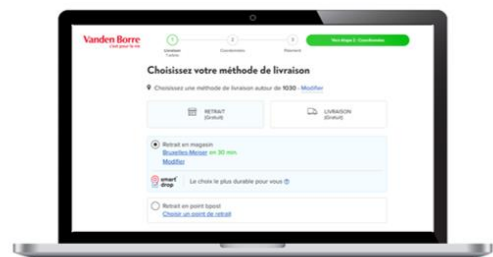
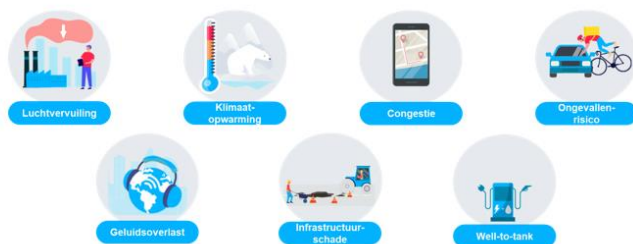
La charte de la durabilité du secteur n'existe pas encore (voir la section suivante à ce sujet). Les prestataires de services postaux renvoient par conséquent aux initiatives en matière de durabilité comme le Green Deal Logistique Urbaine ou le label Lean&Green.

Les prestataires de services postaux participants considèrent ces deux derniers éléments comme totalement faisables.

3.3 Label de durabilité

La plus grande inconnue parmi les différents éléments de l'AR est : « l'adhésion éventuelle à une charte de durabilité sectorielle ». Cela est dû au fait qu'au moment de rédiger le présent document, il n'existe aucune charte de durabilité pour les services postaux en Belgique. (Cela explique aussi pourquoi le mot « éventuelle » a été ajouté au texte.)

Le premier label est Smartdrop®, et est celui qui se rapproche actuellement le plus de l'AR. Smartdrop a été développé par VUB Mobilise pour le compte de COMEOS. Il s'agit d'un outil de calcul pour les détaillants en ligne et les consommateurs qui indique l'impact en matière de durabilité – exprimé en coûts externes, en émissions de polluants atmosphériques et en émissions de CO₂ – des différentes options de livraison proposées par le détaillant en ligne. Ainsi, ce détaillant en ligne peut lui-même agir pour améliorer la durabilité de ses livraisons. En outre, le consommateur peut être informé des options de livraison les plus durables pour lui, et ainsi être encouragé à faire des choix plus durables. Smartdrop prend en compte la livraison depuis le centre de distribution du détaillant en ligne jusqu'à la destination finale, y compris le déplacement des consommateurs. Actuellement, Smartdrop ne s'adresse pas aux services postaux et ne satisfait donc pas aux exigences de l'AR.



Vous trouverez ci-dessous un aperçu des principaux labels et chartes de durabilité pour les livraisons d'e-commerce (ou certains de leurs éléments) domestiques et à l'étranger. Toutefois, aucun ne satisfait actuellement aux exigences de l'AR.



Engagement de réduction de 20 % de la logistique
Trajectoire rectiligne pour la réalisation de l'engagement dans les 5 ans
Pour l'ensemble du secteur logistique, géré par VIL en Flandre
CO₂ uniquement



Label de fiabilité avec différents badges à obtenir
fiable, sûr et transparent
Support/contrôle juridique et informatique
Avis des consommateurs



Index de plus de 300 indicateurs de durabilité
Indicateurs sociaux, écologiques et économiques
Pour l'ensemble du secteur logistique, géré par VIL en Flandre
N'a pas percé



Formation certifiée pour les livreurs de colis
Sécurité routière



Réseau logistique urbaine durable
Engagements et suivi
Vient de se terminer en Flandre, a commencé à Bxl
Opérateurs de colis impliqués



Label de fiabilité
Audit annuel par un cabinet d'avocats
Axé sur le consommateur



Les exigences en matière de durabilité comprennent **des critères** relatifs à (1) la stratégie et la gestion de durabilité, (2) l'offre de produits, (3) l'emballage, (4) la livraison, (5) les retours, 6) l'économie circulaire

- Justification scientifique du sujet et de la description
- Méthode d'inspection objective
- Utilisation d'un modèle de croissance
- Inspection annuelle
- Gestion par la Stichting Milieukeur
- Comité d'experts et commission technique



Certificat Nordic Swan « E-commerce Logistics 111 »
Focus on climate impact, energy efficiency and working conditions
Critique : « The licensee must be responsible for both line-haul and last-mile transport and have a business that covers at least 50% of the households in the actual country » et « Private trips to collect e-commerce goods from agents or parcel lockers are not included »



Critères pour les services de « last-mile delivery » : environnement, espace public, conditions de travail
Label allemand
Orienté sur le consommateur - l'objectif est le check-out : sensibilisation



Accord sectoriel pour des livraisons sans énergie fossile
Adhésion via la Fédération suédoise du commerce

Enfin, à l'initiative du cabinet fédéral de la ministre Petra De Sutter, un trajet préliminaire pour la création d'une charte de la durabilité sectorielle a été lancé. Lors d'une étude préliminaire, au cours de laquelle toutes les parties prenantes ont été impliquées, des conditions préalables ont été fixées. Après l'étude préliminaire, un consortium composé de BECOM, UNIZO et COMEOS s'est formé. Ces fédérations travaillent au sein de celui-ci à l'élaboration de la charte de la durabilité. Des sessions de travail ont été planifiées en septembre 2024 à cet effet. La finalisation de la charte est prévue pour 2025.

3.4 Benchmarks alternatifs

Outre les éléments repris dans l'AR, il existe éventuellement d'autres benchmarks pouvant offrir des informations utiles sans imposer de charge administrative lourde.

L'IBPT demande déjà différents éléments qui pourraient faire office de benchmarks alternatifs :

- **Part des colis distribués à l'aide de véhicules électriques** : ce benchmark peut être considéré comme une variante de la part de kilomètres parcourus par des véhicules sans émissions et la part de véhicules sans émissions qui sont des éléments repris dans l'AR. L'avantage de ces éléments de l'AR est qu'ils vont plus loin que la propulsion électrique et qu'ils tiennent compte d'autres propulsions sans émissions. En outre, il est plus facile de collecter le nombre de kilomètres et le nombre de véhicules que le nombre/la part de colis transportés via les différents véhicules/propulsions. C'est la raison pour laquelle la préférence est donnée aux éléments existants dans l'AR.
- **Part des colis distribués à l'aide de vélos cargo ou de vélos ordinaires** : les deux véhicules peuvent être considérés comme étant sans émissions, faisant à nouveau que les éléments de l'AR qui demandent la part de kilomètres de véhicules sans émissions et la part de véhicules sans émissions sont applicables. Toutefois, les vélos cargos et les vélos ordinaires ont un impact plus important qu'un changement d'une camionnette à combustible fossile pour une camionnette à propulsion sans émissions. Cela concerne l'impact pour les livreurs (position sur la route, expérience, conditions météorologiques, ergonomie, etc.) ainsi que l'impact sur la société (routes moins congestionnées, moins de bruit, moins de dommages aux infrastructures, moins d'occupation de l'espace public). C'est la raison pour laquelle l'intégration des vélos cargos/ordinaires en tant qu'alternative ou élément complémentaire peut être envisagée. Comme dans le cas précédent, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules ou le nombre de vélos (cargos) sera plus facile à collecter que la part de colis livrés par ces modes de transport.
- L'objectif sous-jacent de l'AR est d'améliorer la durabilité du secteur. Il convient de noter que l'accent est mis ici presque exclusivement sur les émissions de CO₂. **D'autres externalités comme les accidents, les nuisances sonores, les dommages aux infrastructures, l'utilisation de l'espace public, la congestion ainsi que la dimension économique et sociale de la durabilité ne sont pas prises en compte.** Certains efforts du secteur risquent ainsi ne de pas être (suffisamment) reconnus par l'AR. L'inclusion de la logistique des vélos ou du nombre d'accidents par kilomètre parcouru par les véhicules ou par volume pourrait combler certaines lacunes. D'autre part, des efforts peuvent être faits pour inclure les éléments manquants de la manière la plus complète possible dans la charte de la durabilité mentionnée dans l'AR.

Aux Pays-Bas, Thuiswinkel est une initiative intégrant plusieurs éléments/critères qui ont trait à une interprétation plus holistique de la durabilité. Il est conseillé de garder à l'œil cette initiative néerlandaise et d'en appliquer éventuellement les meilleures pratiques en Belgique.