



PMC analyse

Colas Belgium

Auteur: Jente Deckers & Lucas Demierbe

Date de publication: 13/02/2026

Inhoud

1	Analyse PMC.....	3
1.1	Matières premières pour la production d'asphalte.....	3
1.2	Béton et produits en béton.....	4
1.3	Matières premières pour la production de béton	5
1.4	Métaux et fonte (y compris armatures).....	6
1.5	Plastiques	7
1.6	Divers (bois, chaux, etc.)	8
1.7	Sous-traitants sans achat de matières premières.....	9
1.8	Sous-traitants avec achat de matières premières	10
1.9	Investissements en équipements	11
1.10	Transport amont et aval	12
1.11	Déchets de production (hors Fraisat hydrocarboné et béton démoli).....	13
1.12	Déplacements domicile-travail (véhicules non appartenant à l'entreprise)	14
1.13	Transformation des produits vendus.....	15
1.14	Utilisation des produits vendus – Maintenance	16
1.15	Fin de vie – Fraisat hydrocarboné.....	17
1.16	Fin de vie – Béton démoli	18
1.17	Fin de vie – Divers (produits composites, plastiques, etc.).....	20
2	Conclusion de l'analyse PMC.....	21
2.1	Classement des activités	22

1 Analyse PMC

1.1 Matières premières pour la production d'asphalte

Colas Belgique utilise diverses matières premières dans la production d'asphalte, telles que les granulats, le sable, le filler et surtout le bitume. Ces matériaux sont principalement extraits et transformés hors site avant leur livraison aux usines de production.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Matières premières pour la production d'asphalte

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 3 (important)

Taille des émissions de CO2 :

Dans l'ensemble du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés, l'achat de matières premières pour la production d'asphalte représente un poste d'émissions très important. Les émissions sont principalement liées au bitume, dérivé du pétrole. Bien qu'il ne représente qu'environ 5 % de la masse totale de l'asphalte, le bitume est extrêmement énergivore à produire et à transporter. Son extraction, son raffinage et son chauffage nécessitent d'importantes quantités d'énergie fossile. Ces processus font que cette faible proportion de bitume contribue à la majorité des émissions de gaz à effet de serre de l'asphalte à l'échelle du secteur.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est moyen dans le secteur. Il repose sur l'utilisation accrue d'asphalte recyclé, de bitume modifié à plus faible impact carbone, et sur la réduction des températures de production (asphalte tiède). Toutefois, le nombre limité de fournisseurs et les exigences techniques des projets restreignent la marge de manœuvre à l'échelle sectorielle.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas Belgium achète les matières premières nécessaires à la fabrication d'asphalte. Bien que les spécifications techniques soient généralement imposées par le client, Colas exerce une certaine influence sur la chaîne d'approvisionnement via son programme ACT 2030, notamment en sensibilisant ses fournisseurs aux enjeux environnementaux.

1.2 Béton et produits en béton

Colas achète des éléments en béton préfabriqué comme les dalles, bordures, tuyaux ou éléments de soutènement pour la réalisation de ses chantiers.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Béton et produits en béton

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 3 (important)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production de béton pour route, les produits en béton représentent un poste d'émissions majeur. La forte intensité carbone du béton est principalement due à la fabrication du ciment, qui implique la calcination du calcaire, un processus énergivore et fortement émetteur de CO2. Les autres composants, tels que les granulats et le sable, contribuent également aux émissions via leur extraction et transport. Dans le secteur, ce poste est donc systématiquement classé comme important.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est moyen. Le secteur peut réduire les émissions en utilisant :

- des ciments à faible teneur en clinker,
- des matériaux recyclés tels que le béton concassé ou les laitiers,

Ces leviers sont connus et applicables, mais leur déploiement reste partiellement limité par les contraintes techniques et normatives des ouvrages.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas achète une large gamme de produits en béton préfabriqué (dalles, tuyaux, mobilier urbain, etc.). L'entreprise peut privilégier des producteurs certifiés bas carbone et, dans certaines situations, orienter les choix ou proposer des alternatives plus durables. Son volume d'achat et sa position sur le marché belge lui confèrent donc une influence importante sur ce poste d'émissions.

1.3 Matières premières pour la production de béton

Colas produit également du béton sur site ou via des centrales mobiles, nécessitant du ciment, sable, granulats et eau.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Matières premières pour la production de béton

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO₂ :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production de béton, le ciment est le principal contributeur aux émissions. Sa fabrication génère des émissions élevées, à la fois en raison de la réaction chimique de décarbonatation et de la cuisson à très haute température.

Les granulats, bien que moins intensifs en carbone, contribuent également aux émissions par leur extraction et leur transport.

À titre d'exemple, pour un m³ de béton classique (C25/30 XC1) non armé, l'empreinte carbone atteint 197 kg éq. CO₂, dont 171 kg sont imputables au ciment (Source : SFIC – CIMBéton - [L'empreinte carbone du béton | Infociments](#)).

Potentiel de réduction des émissions de CO₂ :

L'utilisation de ciments alternatifs, l'incorporation de fillers calcaires ou de matériaux recyclés offrent des leviers significatifs pour réduire l'empreinte carbone du béton. Une formulation optimisée, évitant le surdosage, constitue également une piste efficace, à condition de garantir un contrôle qualité rigoureux. Ces leviers sont applicables à l'échelle du secteur, mais restent partiellement limités par les exigences normatives et techniques des projets.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Les matières premières destinées à la fabrication du béton sont achetées par Colas, mais les choix techniques sont définis principalement par les prescriptions des clients. L'influence de Colas reste donc moyenne sur ces approvisionnements.

Colas a toutefois déjà adopté des ciments à plus faible impact environnemental, ce qui limite aujourd'hui sa marge de manœuvre pour réduire davantage ces émissions.

1.4 Métaux et fonte (y compris armatures)

Ces matériaux sont utilisés pour les armatures dans le béton armé, les dispositifs de voirie et les structures diverses.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Métaux et fonte (incluant armatures)

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 3 (important)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et des infrastructures bétonnées, la production de métaux et de fonte est extrêmement énergivore. La fabrication de l'acier et de la fonte nécessite des fours à arc ou à coke et du minerai, générant de très importantes émissions de CO2.

La logistique et la manutention, depuis l'extraction jusqu'au transport des produits finis, contribuent également au bilan carbone. Ce poste constitue donc un volume d'émissions très important pour le secteur.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est important pour le secteur. Les leviers incluent :

- le recours à de l'acier recyclé,
- l'utilisation d'hydrogène vert dans les procédés de réduction directe,
- l'optimisation des procédés de production pour limiter l'usage d'énergie fossile.

Ces mesures peuvent significativement réduire l'empreinte carbone de la chaîne métal/fonte, mais leur déploiement reste limité par les infrastructures et technologies actuellement disponibles.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas achète divers produits métalliques, notamment des armatures. Le degré d'influence sur les caractéristiques techniques et l'origine des matériaux est faible, car les spécifications sont souvent imposées par le client. La marge de manœuvre de Colas pour réduire les émissions sur ce poste reste donc limitée, même si l'usage d'acier recyclé ou de produits certifiés bas carbone est possible mais encore peu disponible à grande échelle.

1.5 Plastiques

Colas utilise des plastiques pour des équipements de signalisation, gaines, éléments de drainage et produits de voirie.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Plastiques

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et des infrastructures, les plastiques représentent un poste d'émissions relativement faible. Cela s'explique par les quantités marginales utilisées par rapport aux matériaux principaux comme le bitume, le béton ou l'acier, ce qui réduit leur contribution au bilan carbone global du secteur.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible. Les leviers possibles, comme l'utilisation de plastiques recyclés, sont difficiles à mettre en œuvre dans le secteur en raison des contraintes normatives et techniques des infrastructures. La majorité des choix techniques et des spécifications est imposée par les maîtres d'ouvrage, limitant la marge de manœuvre pour réduire les émissions.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas achète une variété de produits plastiques. Comme pour les métaux, les spécifications techniques sont généralement imposées par les clients, ce qui limite l'influence directe de Colas. De plus, les volumes achetés par Colas sont très faibles.

1.6 Divers (bois, chaux, etc.)

Colas Belgium utilise ponctuellement des matériaux dits « divers », tels que le bois (coffrages temporaires), la chaux (stabilisation) ou d'autres composants secondaires pour des usages spécifiques sur chantier. Ces matériaux ne sont ni structurels ni massivement employés dans les projets, et leur poids dans les achats globaux est très limité.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1a. Biens achetés – Divers (bois, chaux, etc.)

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et des infrastructures, les matériaux dits « divers » représentent un poste d'émissions marginal. Leur volume d'utilisation est faible et leur emploi non systématique, ce qui limite fortement leur contribution au bilan carbone global comparé aux matériaux principaux tels que le bitume, le béton ou les métaux.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible. Les possibilités de substitution ou d'optimisation carbone sont limitées en raison de la faible fréquence d'utilisation et du caractère ponctuel de ces matériaux. De plus, le bois et d'autres composants sont déjà considérés comme des matériaux à faible émission, réduisant encore la marge de manœuvre sectorielle.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas utilise aussi divers matériaux à impact moindre. Ces produits sont considérés comme moins significatifs en termes d'empreinte carbone comparés aux matériaux principaux (asphalte, béton, métaux).

1.7 Sous-traitants sans achat de matières premières

Activité liée aux prestataires qui interviennent sans fournir eux-mêmes les matériaux de chantier.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1b. Services achetés – Sous-traitants sans achat de matières premières

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et des infrastructures, les sous-traitants sans fourniture de matériaux représentent un volume d'émissions relativement faible. Les émissions proviennent principalement de l'utilisation de carburants pour véhicules, engins de chantier ou équipements, ainsi que de la consommation d'énergie sur site. L'empreinte varie selon la durée d'intervention, la nature des activités (levage, forage, nettoyage) et le type d'équipement mobilisé.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Des marges de progrès existent via le choix de sous-traitants utilisant des engins plus récents ou à faibles émissions (motorisations alternatives, engins électriques ou hybrides). L'intégration de critères environnementaux dans les appels d'offres et contrats permet d'orienter les pratiques vers une meilleure performance énergétique. Par ailleurs, une meilleure coordination logistique – en évitant les déplacements à vide, en mutualisant certaines interventions ou en optimisant les temps de présence – peut contribuer à limiter les émissions.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas sous-traite de nombreuses activités sans achat direct de matériaux. Son influence sur les émissions dépend du type de contrat et des prestations. Lorsqu'elle agit en tant qu'entrepreneur principal, Colas peut exercer un contrôle direct via les critères de sélection des sous-traitants (ex. normes moteurs), même si elle ne possède pas les équipements.

1.8 Sous-traitants avec achat de matières premières

Sous-traitants assurant à la fois les travaux et la fourniture de matériaux (asphalte, béton, etc.).

Catégorie d'émissions Scope 3 : 1b. Services achetés – Sous-traitants avec achat de matières premières

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, ces sous-traitants génèrent un volume d'émissions important. En effet, ils fournissent directement des matériaux très émissifs, tels que l'asphalte ou le béton, dont la production est fortement génératrice de CO2. Ces émissions sont donc bien supérieures à celles des sous-traitants sans fourniture de matériaux, qui ne contribuent qu'aux émissions liées aux engins et au transport.

Cependant, ces émissions sont souvent dispersées entre plusieurs fournisseurs et peu visibles dans les bilans directs des donneurs d'ordre, ce qui rend leur suivi et leur réduction plus complexes.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est **moyen**, reflétant la variabilité selon le type de matière première :

- Pour les matériaux à fort impact CO2 (béton, acier, asphalte), le potentiel sectoriel est **important**.
- Pour les autres matériaux moins émissifs, le potentiel reste **faible**.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Dans certains cas, les sous-traitants fournissent également les matériaux. Comparé aux sous-traitants sans achat de matériaux, l'influence directe de Colas reste limitée, car elle concerne des décisions amont (formulation, choix des usines, logistique) que l'entreprise ne maîtrise pas entièrement.

1.9 Investissements en équipements

Achats d'équipements lourds, engins de chantier, véhicules techniques.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 2. Biens d'équipement – Investissements en équipements

Classement :

- Volume des émissions : 3 (important)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, les investissements en équipements représentent un volume d'émissions important. La fabrication des machines, engins et véhicules mobilise d'importantes quantités de matières premières à fort impact carbone, telles que l'acier, l'aluminium ou les plastiques techniques, et fait appel à des procédés industriels complexes et énergivores.

Bien que ces équipements soient moins nombreux et moins récurrents que les matériaux consommables, leur intensité carbone unitaire est élevée, ce qui rend ce poste significatif pour l'empreinte carbone du secteur.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est moyen. Les leviers possibles incluent :

- l'allongement de la durée de vie des équipements (entretien, réutilisation),
- l'achat d'engins d'occasion ou reconditionnés,
- la sélection de modèles éco-conçus intégrant davantage de matériaux recyclés ou une meilleure efficacité énergétique.

À long terme, l'intégration de critères environnementaux dans les appels d'offres aux fabricants peut orienter le marché vers des équipements moins émissifs.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas possède relativement peu d'équipements propres, la majorité étant louée ou utilisée via des sous-traitants. Les émissions liées aux équipements loués sont comptabilisées dans les scopes 1 et 2.

Colas exerce une influence limitée sur ce poste, mais s'inscrit dans une démarche de réduction de l'empreinte carbone via des investissements ciblés dans des équipements plus propres, en cohérence avec l'ambition ACT 2030.

1.10 Transport amont et aval

Transports des matériaux entrants, livraisons, évacuation des déchets. Les émissions liées au transport amont et aval représentent une part significative des émissions indirectes (Scope 3) de Colas Belgium.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 4 Transport et distribution – Amont et aval

Classement :

Volume des émissions : 2 (moyen)

Potentiel de réduction : 2 (moyen)

Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO₂ :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, le transport amont et aval constitue un poste d'émissions moyen. Les émissions proviennent principalement du transport routier de matériaux (granulats, bitume, liants), des équipements et de l'évacuation des déblais et déchets.

La majorité des trajets sont réalisés par des poids lourds diesel, très émetteurs de CO₂. L'empreinte carbone dépend fortement de facteurs tels que la distance entre sites de production, fournisseurs, chantiers et centres de traitement, ainsi que le taux de remplissage des camions.

Potentiel de réduction des émissions de CO₂ :

Le potentiel de réduction est **moyen**. Les leviers incluent :

- l'optimisation des trajets (réduction des distances, meilleure planification, mutualisation des chargements),
- le recours à des modes de transport alternatifs (rail, fluvial),
- l'adoption de véhicules à faibles émissions ou électriques,
- le choix de fournisseurs localisés à proximité des chantiers.

Un suivi précis des flux logistiques et des émissions permettrait de prioriser les actions à fort impact.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

La majorité des transports est externalisée. Colas exerce une influence indirecte via le choix des transporteurs et la planification logistique. Les leviers disponibles incluent la sélection de partenaires engagés et l'optimisation des flux pour limiter les émissions.

1.11 Déchets de production (hors Fraisat hydrocarboné et béton démoli)

Les déchets générés lors des travaux (hors matériaux recyclables majeurs) sont inclus ici. Petits déchets non réutilisables issus des chantiers : bois, plastique, ferrailles, déchets inertes.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 5. Déchets liés à la production

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 1 (faible)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, les déchets de production hors fraisat hydrocarboné et béton démoli représentent un volume d'émissions faible.

Les principaux composants sont :

- déchets inertes (gravats, terres non polluées),
- matériaux non-dangereux (bois, plastiques, ferrailles),
- une fraction résiduelle de déchets non recyclables.

L'impact carbone des déchets inertes est négligeable. Les émissions proviennent surtout du traitement des déchets non recyclables, par incinération avec ou sans valorisation énergétique ou mise en décharge.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible, car ces déchets sont souvent résiduels et difficiles à éviter.

Quelques gains marginaux sont possibles :

- amélioration du tri à la source sur les chantiers,
- réduction des emballages (notamment plastiques),
- orientation vers des filières de valorisation ou de recyclage (bois, métaux).

La sensibilisation des équipes et le recours à des prestataires spécialisés dans le traitement écoresponsable peuvent également optimiser le processus, mais l'impact reste limité sur le total des émissions du secteur.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas prend en compte la circularité des déchets, mais les volumes sont faibles et la marge de manœuvre sur la réduction des émissions limitée.

1.12 Déplacements domicile-travail (véhicules non appartenant à l'entreprise)

Trajets domicile-travail des employés utilisant leur propre véhicule.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 6. Déplacements domicile-travail

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 0 (négligeable)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, les émissions liées aux trajets domicile-travail des employés utilisant leur véhicule personnel sont faibles. Elles dépendent principalement :

- des distances parcourues,
- des types de véhicules,
- du taux de covoiturage ou d'utilisation de mobilités alternatives.

Bien qu'elles soient modérées par rapport aux autres postes d'émissions, elles constituent un flux constant.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible, car les choix de mobilité relèvent majoritairement des employés eux-mêmes. Des actions possibles incluent :

- l'encouragement au télétravail,
- la promotion du covoiturage,
- le recours à des modes de transport doux (vélo, marche).

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Les déplacements domicile-travail réalisés avec des véhicules privés sont négligeables pour Colas, la majorité des employés disposant de véhicules de société intégrés dans les scopes 1 et 2.

1.13 Transformation des produits vendus

Colas Belgium commercialise des produits prêts à l'emploi (bétons, enrobés, stabilisés) qui sont ensuite mis en œuvre sur chantier. La transformation concerne ici les opérations effectuées avant ou pendant la pose, incluant le maintien en température, le malaxage, la mise en forme ou le réglage de formulation sur site.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 10. Transformation des produits vendus

Classement :

- Volume des émissions : 2 (moyen)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 0 (non pertinent)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, la transformation sur site des produits vendus génère un volume d'émissions moyen. Les principaux postes incluent :

- le malaxage dans des centrales mobiles,
- le fonctionnement des finisseurs, compacteurs ou camions à malaxeur rotatif,
- le maintien en température des matériaux.

L'intensité des émissions varie selon le type de produit et le chantier : les grandes couches d'asphalte chaud nécessitent plus d'énergie que du béton maigre ou stabilisé placé à froid. Ces émissions sont diffuses mais significatives dans le cadre global du Scope 3.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible, car les marges de manœuvre techniques sont limitées pour cette étape. Les contraintes liées aux liants thermosensibles, à la sécurité et à la résistance des matériaux imposent l'usage de certaines machines et températures.

Des optimisations sont possibles (ex. : asphalte tiède, matériels plus efficaces, réduction du gâchis) mais cette phase est souvent contrainte par les conditions de chantier, de sécurité ou de résistance des matériaux, ce qui limite les alternatives.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

L'influence de Colas sur cette phase de transformation est jugée non pertinente.

1.14 Utilisation des produits vendus – Maintenance

Colas Belgium vend principalement des matériaux inertes comme l'asphalte ou le béton, qui, une fois posés, nécessitent très peu d'entretien spécifique. L'usage futur de ces produits ne génère que très peu d'émissions directes ou indirectes liées à leur maintenance.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 11. Utilisation des produits vendus – Maintenance

Classement :

- Volume des émissions : 1 (faible)
- Potentiel de réduction : 1 (faible)
- Influence / volume d'achat : 0 (non pertinent)

Taille des émissions de CO2 :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés/béton, les produits vendus (béton, asphalte) n'entraînent pratiquement aucune émission directe durant leur phase d'utilisation. Une fois en place, ils ne consomment ni énergie ni ressources.

Les seules émissions indirectes proviennent d'interventions de maintenance très ponctuelles, comme le rebouchage de fissures ou la reprise de joints. Ces opérations sont rares, localisées et peu intensives, ce qui rend le volume global d'émissions faible.

Potentiel de réduction des émissions de CO2 :

Le potentiel de réduction est faible, car les émissions actuelles sont déjà négligeables. Il n'y a pas d'usage actif de ces produits qui pourrait faire l'objet d'une optimisation énergétique. Les améliorations possibles relèveraient plus de la durabilité initiale du produit (meilleure formulation, allongement de la durée de vie) que de la réduction d'émissions pendant leur utilisation.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

L'influence sur la maintenance est jugée peu pertinente.

1.15 Fin de vie – Fraisat hydrocarboné

Le fraisat hydrocarboné est le matériau issu du fraisage des anciennes couches d'enrobé bitumineux. Ce matériau est généralement réutilisé comme matière première secondaire dans la production de nouveaux enrobés, ou valorisé dans d'autres applications routières.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 12 Fin de vie des produits vendus – Fraisat hydrocarboné

Classement :

- Volume des émissions : 2 (moyen)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO₂ :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production d'enrobés, les émissions associées à la fin de vie du fraisat hydrocarboné sont moyennes. Elles proviennent principalement :

- du transport et du stockage,
- du concassage,
- du retraitement thermique nécessaire à sa réutilisation.

Ces opérations consomment de l'énergie, souvent d'origine fossile. Cependant, ces émissions sont partiellement compensées par le remplacement des matières premières vierges, en particulier le bitume, dont la production est fortement émettrice de CO₂. La réutilisation du fraisat réduit donc indirectement les émissions upstream.

Potentiel de réduction des émissions de CO₂ :

Le potentiel de réduction est moyen, car il existe une capacité technique réelle à maximiser le taux de réutilisation du fraisat dans les nouvelles formules d'asphalte. Cette pratique est déjà courante chez Colas Belgium, mais peut être encore optimisée par :

- l'amélioration des techniques de retraitement,
- l'augmentation des taux d'incorporation dans les couches de roulement (plus exigeantes),

De plus, la réutilisation du fraisat permet de réduire directement les émissions liées à l'achat de bitume (voir section « Matières premières pour la production d'asphalte »), composant très émetteur en phase amont.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas applique les pratiques de recyclage selon les prescriptions clients et les choix des bureaux d'études. L'influence de Colas est donc limitée à l'application des spécifications reçues et au taux d'incorporation qu'elle peut proposer sur ses chantiers.

1.16 Fin de vie – Béton démolé

Le béton démolé provient de la déconstruction d'ouvrages routiers ou d'infrastructures en béton (bordures, dalles, fondations, etc.) réalisés ou démantelés dans le cadre des chantiers de Colas Belgium ou d'autres acteurs de secteur. Ce béton peut être évacué en centre de traitement ou concassé pour réemploi.

Catégorie d'émissions Scope 3 : 12. Fin de vie des produits vendus – Béton démolé

Classement :

- Volume des émissions : 2 (moyen)
- Potentiel de réduction : 2 (moyen)
- Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO₂ :

À l'échelle du secteur de la construction routière et de la production de béton, les émissions liées à la fin de vie du béton démolé sont moyennes. Elles proviennent principalement :

- de l'évacuation et du transport vers les centres de traitement,
- du concassage et du tri pour recyclage ou réemploi,
- de l'élimination en décharge lorsque le réemploi n'est pas possible.

Ces opérations consomment de l'énergie et génèrent des émissions indirectes. Cependant, le recyclage partiel du béton permet de réduire l'extraction de granulats vierges et, donc, de limiter les émissions en amont.

Potentiel de réduction des émissions de CO₂ :

Le potentiel de réduction est moyen, activable via plusieurs leviers sectoriels :

- écoconception des matériaux pour améliorer leur recyclabilité,
- intégration systématique d'exigences de fin de vie dans les cahiers des charges (démontabilité, marquage matière),
- meilleure coordination avec les filières de valorisation et les gestionnaires d'infrastructures pour réemploi ou recyclage matière/énergétique.

Ces mesures permettent de diminuer les émissions globales associées au traitement des matériaux de béton en fin de vie.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas organise la réception, le criblage et le réemploi partiel du béton démolé sur ses chantiers, notamment comme granulats recyclés pour la production de béton ou d'autres applications routières.

Cependant, d'autres opérateurs du secteur interviennent également dans cette gestion. L'influence de Colas reste donc partielle sur l'ensemble de la chaîne de fin de vie.

Cependant, Colas n'est pas seul sur le marché belge à pratiquer ce type de valorisation. D'autres opérateurs interviennent également dans la gestion et le traitement de ces déchets. Ainsi, même si Colas dispose d'une capacité opérationnelle pour intégrer une partie de ce flux dans une logique circulaire, son influence reste partielle sur l'ensemble de la chaîne de fin de vie.

1.17 Fin de vie – Divers (produits composites, plastiques, etc.)

Regroupe divers matériaux en fin de vie (plastiques, bois, petits éléments urbains).

Catégorie d'émissions Scope 3 : 12. Fin de vie des produits vendus – Divers

Classement :

Volume des émissions : 2 (moyen)

Potentiel de réduction : 2 (moyen)

Influence / volume d'achat : 2 (moyen)

Taille des émissions de CO₂ :

À l'échelle du secteur de la construction routière et des infrastructures, les émissions de CO₂ associées à ces matériaux hétérogènes en fin de vie sont moyennes. Elles proviennent principalement :

- du transport et tri des matériaux,
- de l'incinération ou de la mise en décharge des plastiques, bois traités et produits composites difficiles à recycler.

Le caractère diversifié et complexe de ces produits rend leur valorisation partielle, ce qui limite la réduction des émissions globales.

Potentiel de réduction des émissions de CO₂ :

Le potentiel de réduction est moyen. Les leviers sectoriels comprennent :

- l'écoconception des produits pour faciliter le recyclage,
- l'intégration de clauses de fin de vie dans les cahiers des charges et appels d'offres,
- la coopération avec les gestionnaires publics ou les filières de valorisation pour augmenter le taux de recyclage ou de réemploi.

Ces mesures permettent de diminuer les émissions associées aux traitements de fin de vie, bien que la complexité des matériaux limite l'efficacité complète.

Influence sur l'activité (part de marché/volume) :

Colas exerce une influence modérée : bien que l'entreprise ne conçoive pas directement ces produits, elle peut intégrer dans ses appels d'offres et consultations des exigences relatives à la recyclabilité et à la valorisation en fin de vie. Cela permet de guider les fournisseurs et sous-traitants vers des pratiques plus durables sur ses chantiers.

2 Conclusion de l'analyse PMC

Catégorie	Taille des émissions de CO2	Potentiel de réduction des émissions de CO2	Influence sur l'activité (part de marché/volume)	Score
Matières premières pour la production d'asphalte	3	2	3	8
Béton et produits en béton	3	2	3	8
Matières premières pour la production de béton	3	2	2	7
Métaux et fonte (y compris armatures)	3	3	1	7
Plastiques	1	1	1	3
Divers (bois, chaux, etc.)	1	1	1	3
Sous-traitants sans achat de matières premières	1	2	2	5
Sous-traitants avec achat de matières premières	3	2	1	6
Investissements en équipements	3	2	1	6
Transport amont et aval	2	2	2	6
Déchets de production (hors Fraisat hydrocarboné et béton démolé)	1	1	1	3
Déplacements domicile-travail (véhicules non appartenant à l'entreprise)	1	1	0	2
Transformation des produits vendus	2	1	0	3
Utilisation des produits vendus – Maintenance	1	1	0	2
Fin de vie – Fraisat hydrocarboné	2	2	2	6
Fin de vie – Béton démolé	2	2	2	6
Fin de vie – Divers (produits composites, plastiques, etc.)	2	2	2	6

2.1 Classement des activités

#	Catégorie	Score
1	Matières premières pour la production d'asphalte	8
2	Béton et produits en béton	8
3	Fin de vie – Fraïsat hydrocarboné	7
4	Matières premières pour la production de béton	7
5	Métaux et fonte (y compris armatures)	6
6	Sous-traitants avec achat de matières premières	6
7	Investissements en équipements	6
8	Utilisation des produits vendus – Maintenance	6
9	Déplacements domicile-travail (véhicules non appartenant à l'entreprise)	6
10	Transformation des produits vendus	6
11	Fin de vie – Divers (produits composites, plastiques, etc.)	5
12	Transport amont et aval	3
13	Fin de vie – Béton démolé	3
14	Plastiques	3
15	Sous-traitants sans achat de matières premières	3
16	Divers (bois, chaux, etc.)	2
17	Déchets de production (hors Fraïsat hydrocarboné et béton démolé)	2