

Rapport d'avancement sur le C02 Colas Belgium

Exercice 2025

Bruxelles, février 2026



Détails

Réalisé pour :

Jente Deckers, responsable du développement durable

Colas Belgium

Créé par :

C02logic NV (South Pole)

Chef de projet :

Simon Van Brussel,
Consultant associé
E-mail s.vanbrussel@soutpole.com

Superviseur de projet :

Lizzy van hoof,
Consultante en gestion
E-mail l.vanhoof@soutpole.com

1. Introduction

1.1. L'urgence des mesures climatiques

La nécessité de mesures climatiques crédibles devient de plus en plus urgente si nous voulons préserver le monde des pires conséquences du changement climatique. Ces conséquences vont rapidement s'aggraver, car nous n'avons pas réussi à inverser la tendance à la hausse des émissions de gaz à effet de serre qui dure depuis 200 ans, malgré plus de 30 ans d'avertissements du GIEC, qui a publié son premier rapport en 1990. Le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), publié le 20 mars 2023, ne dresse pas un tableau optimiste. Cette mise à jour majeure sur l'état des connaissances scientifiques et la compréhension physique du climat indique clairement que même avec des mesures sans précédent, il sera presque impossible de limiter la hausse des températures à 1,5 °C. Il est toutefois primordial de rester aussi proche que possible de cette limite afin d'éviter d'atteindre des points de basculement qui auraient des conséquences graves et imprévisibles pour la planète Terre et la société humaine.

Le réchauffement climatique de 1,1 °C causé par l'homme a entraîné des changements dans le climat de la Terre sans précédent dans l'histoire récente de l'humanité. Avec une augmentation de la température de 1,1 °C, toutes les régions du monde connaissent des changements climatiques sans précédent depuis des siècles, voire des millénaires, allant de l'élévation du niveau des mers à des conditions météorologiques plus extrêmes et à la disparition rapide de la banquise. La poursuite du réchauffement accentuera l'ampleur de ces changements. La hausse des températures mondiales augmente également le risque d'atteindre des points de basculement dangereux dans le système climatique qui, une fois franchis, pourraient déclencher des mécanismes de rétroaction auto-renforçants qui amplifieraient encore le réchauffement climatique, tels que le dégel du pergélisol ou la mort massive des forêts. Le déclenchement de tels mécanismes de rétroaction auto-renforçants peut également entraîner d'autres changements substantiels, abrupts et irréversibles dans le système climatique.

[Principales conclusions du rapport du GIEC sur le changement climatique 2023 | World Resources Institute \(wri.org\)](https://www.wri.org/fr/publications/principales-conclusions-du-rapport-du-giec-sur-le-changement-climatique-2023)

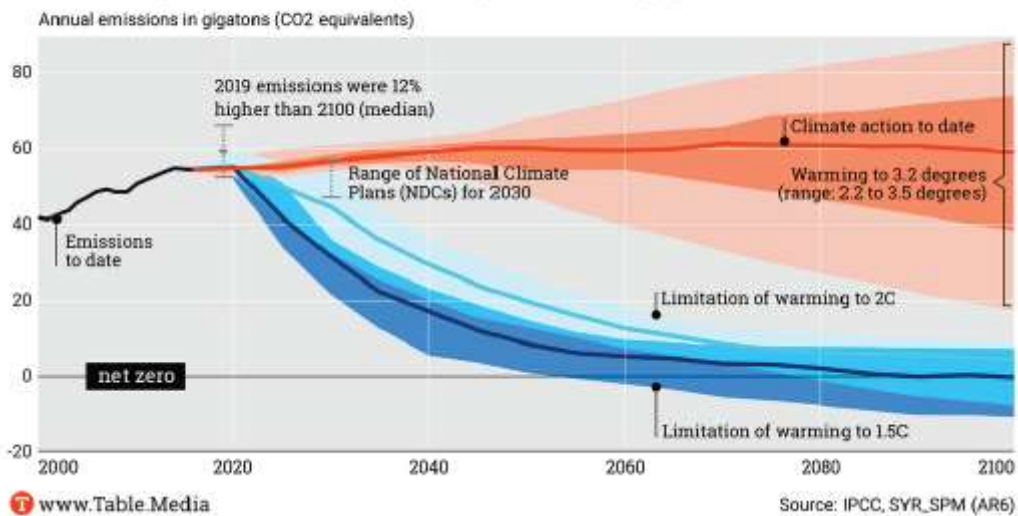
Les principaux messages du rapport sont clairs :

1. L'influence humaine a entraîné un réchauffement climatique à un rythme sans précédent depuis au moins 2 000 ans ;
2. Aucune région ne sera épargnée ;
3. Le changement climatique induit par l'homme a déjà une incidence sur de nombreux phénomènes météorologiques et climatiques extrêmes, tels que les précipitations, la sécheresse et les cyclones tropicaux ;
4. De nombreux changements résultant des émissions passées et futures de gaz à effet de serre sont irréversibles pendant des siècles, voire des millénaires, en particulier les changements dans les océans, les calottes glaciaires et le niveau mondial des mers ;
5. Une nouvelle analyse, qui tient compte de données plus récentes, suggère que nous pourrions atteindre le seuil de 1,5 °C dès 2029.

Pour stabiliser le climat, il est donc nécessaire de réduire rapidement, fortement et durablement les émissions de gaz à effet de serre. Mais cela ne suffira pas. Le rapport du GIEC montre que le scénario dans lequel nous pouvons rester en dessous de 1,5 °C de réchauffement implique des émissions de CO₂ très faibles, mais aussi une réduction des émissions de CO₂ à zéro net. La réduction des émissions de CO₂ ne sera donc pas suffisante, nous devons commencer à éliminer le CO₂ de l'atmosphère. Le monde se réveille.

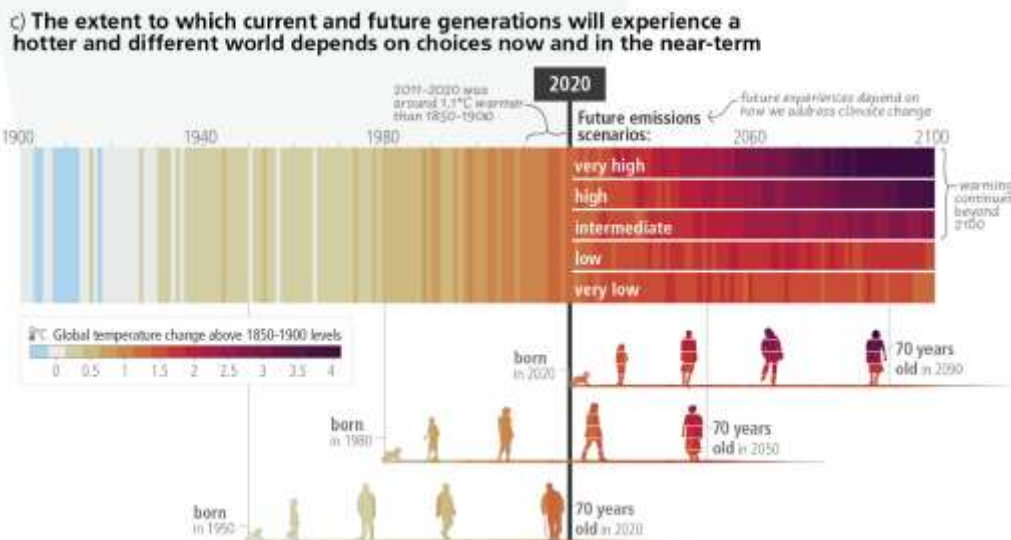
This is how fast emissions would have to fall

Greenhouse gas emissions and expected global warming by 2100



Avec l'accord de Paris (2015), 196 gouvernements à travers le monde ont adopté un traité international juridiquement contraignant visant à limiter le réchauffement climatique bien en dessous de 2 °C, et de préférence à 1,5 °C. Cela signifie que d'ici le milieu du XXI^e siècle, les émissions doivent atteindre zéro net. À ce jour, l'UE et 190 autres pays ont ratifié l'accord ou y ont adhéré, couvrant ainsi 95 % de toutes les émissions anthropiques. L'Europe est déterminée à jouer un rôle de pionnier et affiche une ambition claire avec son Green Deal et son objectif intermédiaire de réduction de 55 % par rapport aux émissions de 1990. Avec le paquet « Fit for 55 », elle démontre sa détermination et sa volonté de mettre en œuvre ces objectifs et de tout mettre en œuvre pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C et atteindre la neutralité climatique d'ici 2050.

Une multitude d'initiatives impliquant le monde des affaires montrent que les entreprises sont également prêtes à prendre leurs responsabilités. Nous sommes entrés dans la décennie de l'action, une décennie au cours de laquelle tous les registres doivent être ouverts pour relever le défi du changement climatique.



L'action climatique n'est pas seulement un devoir moral. Elle représente également un risque important pour la survie des entreprises. Les entreprises sont confrontées non seulement à des risques physiques liés au climat, mais aussi à des risques juridiques, financiers et réglementaires. Prenons l'exemple de la tarification et de la taxation du carbone. Sachant que le coût social du carbone pour la société est estimé entre 200 et 400 dollars (Nature/Stanford) par tonne de CO₂, et que le prix du carbone nécessaire pour maintenir le réchauffement climatique mondial en dessous de 1,5 °C est estimé entre 50 et 100 dollars/tCO₂ d'ici 2030 selon le rapport de la Stern Stiglitz Commission de mai 2017, les initiatives en matière de tarification du carbone et leurs coûts devraient continuer à augmenter. Cette tendance est également clairement visible dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE, où le prix des quotas d'émission de carbone est passé de 5 euros en 2017 à près de 90 euros par tonne à la fin de 2021.

Étant donné que la CSRD européenne exige également la transparence sur l'impact des entreprises sur le changement climatique, il est clair qu'une entreprise ne survivra que si ses activités sont viables dans la société à zéro émission nette de 2050.

C'est pourquoi les entreprises vont connaître des changements radicaux au cours des trois prochaines décennies. Mais les mesures climatiques sont également devenues une énorme opportunité commerciale. Les investisseurs, les consommateurs, les gouvernements et les autres parties prenantes exigent que les entreprises agissent. En prenant des mesures, les entreprises obtiennent un avantage considérable dans différents domaines, notamment l'identité de marque, l'accès au financement et aux investissements, l'attractivité en matière de recrutement, etc.

2. Données de base

2.1. Description de l'organisation

Depuis 1988, Colas Belgium est la filiale belge du groupe Colas, leader mondial de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport. Le groupe se compose de cinq entités régionales autonomes et est actif dans l'urbanisme, la construction et l'entretien des routes, des chemins de fer, des ports, des aéroports, des infrastructures industrielles et logistiques.

2.2. Structure de l'organisation

Nom	Site	Adresse Site	CP	Ville	Bureaux admin	Atelier maintenance	Atelier enroulement	Enrobés (production)	Bitum (production)	Recyclés (production)	Granulats (production)	Laboratoire	Transport
Colas Belgium SA													
	Neder-Over-Hembeek	Avenue Antoon Van Oss 1/28A	1120	Brussel	X								
	Crisnée	Grand Route 260A	4367	Crisnée	X		X			X			
	Gaurain-Ramecroix	Grand Route 260B	7530	Gaurain-Ramecroix	X	X	X						
	Gembloux	Rue Camille Hubert, 15	5032	Isnes	X		X						
	Seraffe	Rue Zénobe Gramme	7180	Seraffe				X				X	
	Seraing	Rue du Val Saint Lambert 220	4180	Seraing					X	X		X	
	Heusden Zolder	Dellestraat 25	3350	Heusden Zolder								X	
Colas Noord NV													
	Heusden Zolder	Dellestraat 25	3350	Heusden Zolder	X	X	X		X	X			
	Neder-Over-Hembeek	Avenue Antoon Van Oss 1/28A	1120	Brussel	X	X	X						
	Wijnegem / Schoten	Merksemeobaan 298	2210	Wijnegem	X		X	X		X		X	
	Beveren / Killo	Geslacht haven 1934 - Sint Annabaan	9130	Beveren					X				
Asfalt Productie Limburg NV													
	Heusden Zolder	Dellestraat 25	3350	Heusden Zolder				X				X	
Ascoel SA													
	Villers-le-Bouillet	Rue Grande Rue 50	4530	Villers-le-Bouillet				X				X	
Scredema SA													
	Scredema SA	Grand Route 260A	7530	Gaurain-Ramecroix				X				X	
Belle Roche Sablier SA													
	Sprimont	Rue d'Ayweille 191	4170	Comblain-au-Pont								X	
Carrière de Haut-le-Wastia													
	Yvoir	Rue du Redeau 38	5530	Yvoir								X	
Colas Transport NV													
	Wijnegem / Schoten	Merksemeobaan 298	2210	Wijnegem									X

2.3. Année de référence

Le précédent plan de réduction a été établi pour la période 2019-2026. Ces objectifs ont été atteints et, compte tenu de l'élargissement du champ d'application, l'année 2025 est désormais choisie comme nouvelle année de référence pour tous les champs d'application.

2.4. Période de référence

Du 1er janvier 2019 au 31 décembre 2025 pour l'avancement des mesures de réduction précédemment établies.

2025 comme nouvelle année de référence.

2.5. Vérification

L'inventaire CO2 est contrôlé par l'organisme agréé Copro afin d'obtenir un certificat sur l'échelle de performance CO2 niveau 5 (manuel 3.1).

3. Délimitation

3.1. Limites de l'organisation

Colas Belgium est une filiale nationale du groupe Colas. L'ensemble de l'organisation belge est pris en compte, toutes les entités et usines d'enrobés sont incluses dans les limites. Une annexe distincte a été établie, dans laquelle sont définies les limites de l'organisation.

3.2. Modification de l'organisation

Aucun changement organisationnel (ajout de nouvelles entités ou vente d'entités) n'est survenu au cours de la période de référence.

3.3. Projets d'attribution de CO2

À ce jour, aucun projet n'a encore été attribué avec un avantage d'attribution dans le cadre de l'échelle de performance CO2.

4. Méthode de calcul

4.1. Portée

La comptabilité carbone fait référence à trois types différents de sources d'émissions/« scopes ». Le premier scope comprend les émissions directes liées aux activités de l'entreprise ou à l'entreprise elle-même. Le deuxième scope comprend les émissions liées à l'électricité, à la chaleur ou au refroidissement achetés, qui ne sont pas produits sur place, mais qui sont directement liés à la consommation d'électricité ou de chaleur. Le troisième champ d'application comprend toutes les autres émissions qui ne relèvent pas des champs d'application 1 ou 2 (c'est-à-dire les émissions en amont et en aval de la chaîne de valeur).

Conformément à la réglementation de l'échelle de performance CO2 (manuel 3.1), les émissions suivantes ont été répertoriées comme telles :

- Émissions de scope 1 : combustion de combustibles fossiles (chauffage, générateurs électriques, véhicules d'entreprise).
- Émissions de scope 2 : consommation d'électricité.
- Émissions de scope 3 : biens et services achetés, biens d'équipement, transport en amont, déchets, trajets domicile-travail, voyages d'affaires.

4.2. Méthode de calcul et facteurs de conversion actuels

Ce rapport périodique a été établi sur la base du règlement de l'échelle de performance CO2 conformément au manuel 3.1.

Les facteurs d'émission ont été déterminés sur la base du site web CO2emissiefactoren.be, la liste des modifications de la SKAO étant considérée comme faisant autorité.

Une exigence supplémentaire spécifique à l'échelle de performance CO2 est que les facteurs d'émission Well-to-Wheel (WTW) soient utilisés pour le calcul des émissions de CO2e. Dans ce cas, le CO2e libéré lors de l'extraction et de la production du carburant (Well-to-Tank, WTT) (émissions indirectes réelles relevant du champ d'application 3 selon le protocole GHG) est également pris en compte. Dans le présent rapport, tous les calculs ont été effectués à l'aide des facteurs d'émission WTW. Aucun rapport distinct n'est fourni pour les émissions en amont des carburants utilisés.

Les facteurs d'émission utilisés pour les scopes 1 et 2 proviennent de CO2emissiefactoren.be. Pour le scope 3, les sources des facteurs d'émission utilisés sont mentionnées dans l'annexe.

4.3. Modifications de la méthode de calcul

Aucune modification n'a été apportée à la méthode de calcul par rapport à 2024. Toutefois, le champ d'application a été étendu à toutes les autres catégories pertinentes du champ d'application 3.

4.4. Exclusions

Il n'y a pas d'exclusion d'entités, de filiales ou de sources d'émissions.

4.5. Absorption de CO2

Aucune absorption de CO2 n'est rapportée, car cela ne s'applique pas.

4.6. Biomasse

Les émissions de CO2 biogènes ne sont pas mentionnées dans cet inventaire des émissions, car elles ne sont pas pertinentes.

4.7. Incertitudes

La collecte des données de consommation pour les scopes 1 et 2 est basée sur les factures (consommation réelle). En ce qui concerne l'incertitude relative aux données utilisées, on part d'un degré de certitude élevé, car ce sont principalement des factures et autres documents similaires qui sont utilisés. L'incertitude est estimée à environ 5 %. En outre, il existe également une incertitude quant aux facteurs d'émission utilisés. Ici, l'incertitude relative au facteur d'émission est estimée à environ 5-10 %. L'incertitude totale dans les calculs finaux à prendre en compte s'élève donc à 14,5 %. Pour déterminer la répartition de certains flux énergétiques (par exemple, le pourcentage de consommation d'électricité pour l'éclairage/la production/etc.), les valeurs des compteurs individuels ont été utilisées dans la mesure du possible. En l'absence de compteurs individuels, l'avis d'experts internes du département ou du site concerné a été utilisé. Dans le cas d'un avis d'expert, il faut donc tenir compte d'une incertitude supplémentaire. Cela n'a toutefois aucune incidence sur les émissions totales de CO2e, mais uniquement sur la répartition de la consommation d'énergie et la répartition des émissions, afin de mieux évaluer où se trouvent les gros consommateurs et où des améliorations sont possibles.

Pour le scope 3, le degré d'incertitude est plus élevé. Plus précisément :

- Les biens et services achetés, ainsi que les biens d'équipement, sont basés à 33 % sur les volumes réels et à 67 % sur les dépenses (en euros).
- Le transport en amont est principalement (89 %) basé sur les dépenses.
- Les déchets sont presque entièrement (99 %) basés sur les dépenses.
- Les déplacements domicile-travail sont calculés sur la base des moyennes industrielles pour la Belgique.
- Les voyages d'affaires sont entièrement basés sur les kilomètres réellement parcourus en train/avion.

4.8. Plan de gestion de la qualité des données

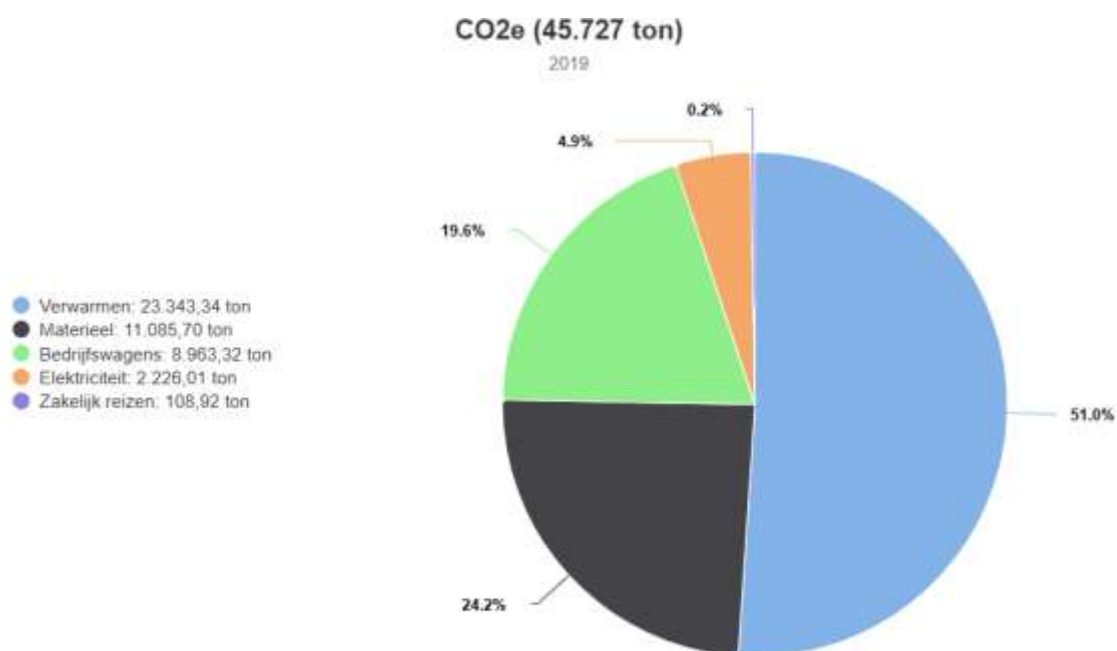
Chaque acheteur s'engage à améliorer progressivement la qualité des données disponibles. Dans ce cadre, des contacts sont maintenus de manière structurée avec les différents fournisseurs afin de collecter des informations pertinentes et fiables. Cela permet de passer progressivement d'une approche basée sur les dépenses à une approche plus précise basée sur les données, notamment en appliquant des facteurs d'émission spécifiques aux fournisseurs.

5. Émissions de CO2

Colas a commencé en 2019 à cartographier l'empreinte carbone pour les scopes 1 et 2 et les voyages d'affaires. Depuis lors, les mesures de réduction définies à l'époque ont été mises en œuvre. Étant donné que Colas étendra en 2025 le périmètre aux autres catégories de scope 3, l'année 2025 sera considérée comme la nouvelle année de référence. De nouvelles mesures de réduction pour tous les scopes seront donc définies par rapport à l'année de référence 2025.

Pour être complet, l'empreinte carbone en 2019 est présentée ci-dessous.

5.1. Empreinte carbone 2019



L'empreinte carbone de Colas Belgium en 2019, égale à 45 727 tCO2e dans l'année de référence, provient principalement du scope 1, c'est-à-dire les émissions directes résultant de ses activités. 95 % des émissions totales de l'année de référence proviennent du scope 1, dont 51,0 % sont imputables au chauffage, 24,2 % au matériel et aux équipements et 19,6 % aux véhicules de fonction.

Les émissions de scope 2, c'est-à-dire les émissions indirectes résultant de la consommation d'électricité, représentent 4,9 % des émissions totales de l'année de référence.

Dans le cadre du scope 3, seuls les voyages d'affaires ont été pris en compte en 2019, ce qui ne représentait que 0,2 % des émissions dans le cadre défini.

5.2. Évolution annuelle par catégorie

Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution des émissions de Colas depuis 2019.

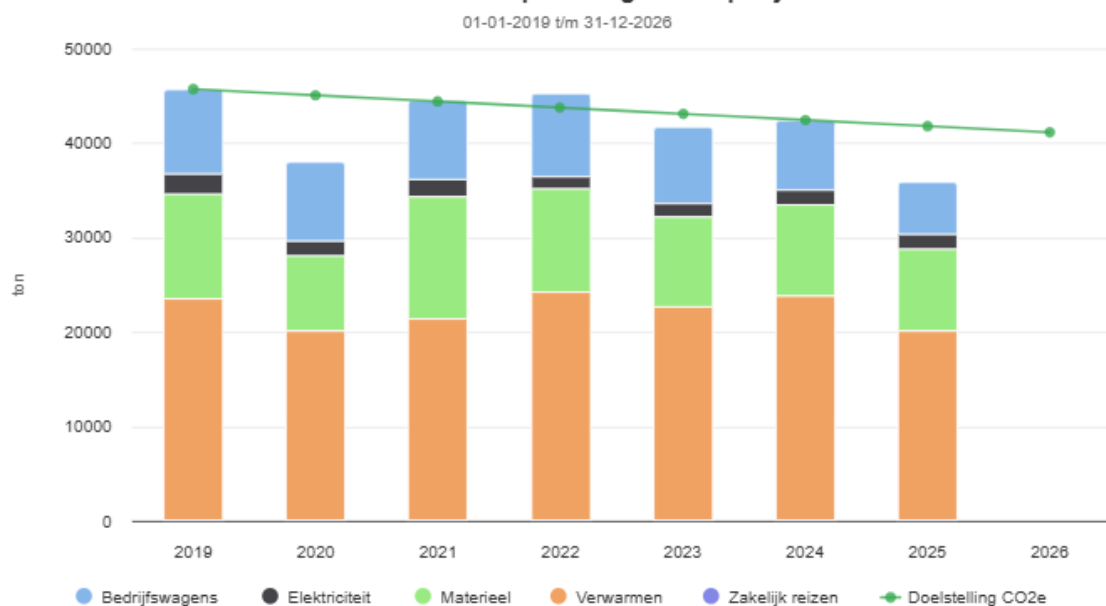
L'évolution des émissions totales de Colas Belgium montre une baisse significative pour toutes les catégories en 2020, suivie d'une augmentation générale en 2021, presque équivalente aux émissions de 2019. Cette évolution est sans aucun doute liée à la crise du Covid-19 et au ralentissement général de l'activité économique pendant cette période.

En 2022, les émissions ont légèrement augmenté par rapport à 2021. Par rapport à 2019, les émissions ont diminué de 2,5 % en 2022. En 2023, nous observons une baisse d'environ 10 % par rapport à 2019. En 2024, les émissions ont légèrement augmenté par rapport à l'année précédente, mais elles restent inférieures à celles de l'année de référence (-7 %). La raison de cette augmentation par rapport à 2023 est que 2024 a été une année humide, ce qui a entraîné une augmentation de la consommation d'énergie, en particulier dans les usines d'enrobage.

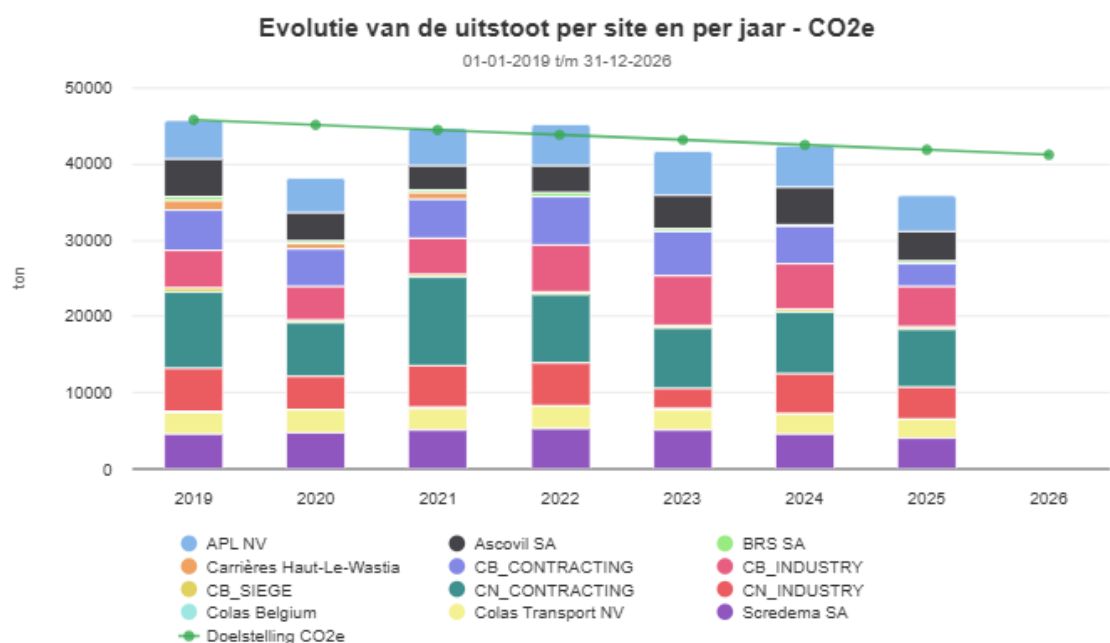
Au cours de la dernière année, en 2025, Colas a encore réduit ses émissions à 35 819 tCO2e. Cela signifie que Colas a déjà atteint en 2025 l'objectif de réduction fixé pour 2026 (-10 % par rapport à

2019), grâce à une baisse de l'activité et à la mise en œuvre de différentes mesures de réduction.

Evolutie van de uitstoot per categorie en per jaar - CO₂e



Evolutie van de uitstoot per categorie en per jaar - CO ₂ e (ton)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Bedrijfswagens	8.963,32	8.349,84	8.431,09	8.698,95	8.098,02	7.436,47	5.559,64	
Elektriciteit	2.226,01	1.559,83	1.771,19	1.317,02	1.428,29	1.531,39	1.443,66	
Materieel	11.085,70	7.953,90	12.990,26	10.987,00	9.517,38	9.633,78	8.647,46	
Verwarmen	23.343,34	20.107,46	21.338,29	24.149,43	22.606,36	23.785,94	20.153,96	
Zakelijk reizen	108,92	44,54	17,33	25,09	40,75	13,90	14,43	
Totaal	45.727,29	38.015,57	44.548,16	45.177,49	41.690,80	42.401,48	35.819,15	
Doelstelling CO ₂ e	45.727,29	45.074,04	44.420,79	43.767,55	43.114,30	42.461,05	41.807,80	41.154,56



Evolution van de uitstoot per site en per jaar - CO2e (ton)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
APL NV	5.149,23	4.496,51	4.782,16	5.481,15	5.796,78	5.472,14	4.720,22	
Ascovil SA	4.977,15	3.616,31	3.170,32	3.570,02	4.406,89	4.896,92	3.942,63	
BRS SA	439,15	362,07	356,51	404,13	385,41	279,35	242,87	
Carrières Haut-Le-Wastia	1.371,13	850,88	912,45	79,81	40,12	30,03	21,05	
CB_CONTRACTING	5.242,79	4.852,58	5.139,33	6.280,78	5.740,31	4.801,68	3.023,54	
CB_INDUSTRIY	4.959,85	4.394,81	4.741,05	6.124,90	6.489,67	6.007,24	5.379,18	
CB_SIEGE	391,54	379,49	450,85	518,87	498,70	392,08	263,72	
CN_CONTRACTING	10.133,78	6.974,90	11.580,87	8.859,77	7.847,20	8.166,97	7.573,85	
CN_INDUSTRIY	5.677,40	4.446,99	5.480,45	5.587,00	2.716,97	5.196,26	4.146,22	
Colas Belgium	121,85	58,76	32,98	25,09	40,75	13,90	14,43	
Colas Transport NV	2.814,35	2.939,88	2.901,44	2.977,64	2.670,09	2.618,32	2.530,33	
Scredema SA	4.461,99	4.656,63	5.015,39	5.268,33	5.057,90	4.526,59	3.961,11	
Totaal	45.740,22	38.029,80	44.563,81	45.177,49	41.690,80	42.401,48	35.819,15	
Doelstelling CO2e	45.740,22	45.086,79	44.433,35	43.779,92	43.126,49	42.473,06	41.819,63	41.166,20

5.3. Mesures de réduction mises en œuvre

Au cours des dernières années, Colas a déjà pris plusieurs mesures (voitures électriques, efficacité énergétique dans les centrales d'enrobage, utilisation plus économe des machines, etc.) qui ont conduit aux réductions susmentionnées. Ces mesures sont présentées ci-dessous :

Mesure	Statut
Bâtiments et sites industriels	
Série de mesures visant à améliorer l'excellence opérationnelle de nos centrales d'enrobage.	Réalisé 11/2022

Confidentiel. Ne pas diffuser.

12

Mesure	Statut
Analyse de certains scénarios et connexion au réseau si possible.	Réalisé en novembre 2022
Nouveaux panneaux solaires sur nos toits, étude des possibilités d'installation de nouvelles éoliennes sur nos sites.	Réalisé en novembre 2022
Bureaux	
Au moins 1 borne de recharge pour 10 places de parking + rôle actif dans l'optimisation de la gestion énergétique du bureau/réseau électrique.	Réalisé en janvier 2025
Logistique et transport	
Lors de l'achat ou de la location de nouveaux camions, nous optons pour des camions dont la consommation de carburant est inférieure d'au moins 30 % à la norme du marché.	Grâce à un renouvellement régulier, les camions sont équipés de moteurs plus efficaces, mais l'indicateur de performance clé ne peut être suivi.
Contrôle trimestriel de la pression des pneus de tous les camions.	Réalisé en novembre 2022
Plus de 20 % du carburant utilisé est manifestement renouvelable.	N'est plus réalisable
Lors de l'achat de nouveaux pneus, seuls des pneus avec un label énergétique A (critère de résistance au roulement) ou supérieur sont achetés.	N'est plus réalisable (disponibilité limitée et insuffisamment prouvé)
L'entreprise conclut des accords avec les chauffeurs pour mettre fin à la marche au ralenti et peut le prouver.	Réalisé en novembre 2022
Le système start-stop est utilisé sur plus de 25 % des camions utilisés (propres ou loués).	Réalisé en janvier 2025
1 % des camions (achetés ou loués) sont des camions à zéro émission de CO ₂ .	Réalisé en janvier 2025
Limitation technique de la vitesse à 85 km/h (camion).	Réalisé en novembre 2022
Adaptation du réseau + installation d'une borne de recharge sur le site de Zolder.	Réalisé en janvier 2025
Matériel	
L'entreprise peut démontrer qu'elle utilise différentes machines mobiles basées sur une technologie neutre en CO ₂ .	Réalisé en avril 2024

Mesure	Statut
Dans la mesure du possible, l'entreprise utilise des outils électriques plutôt que des outils à essence.	Réalisé en novembre 2022
Contrôle de la consommation de carburant d'au moins 90 % des machines mobiles avec lecture et analyse en ligne des données relatives au parc automobile.	Réalisé en décembre 2025
Système de démarrage et d'arrêt appliqué à moins de 25 % du nombre d'engins mobiles (grues, excavatrices, etc.).	Réalisé en janvier 2025
Système de démarrage et d'arrêt appliqué à au moins 75 % du nombre d'engins mobiles (grues, excavatrices, etc.).	Réalisé en décembre 2025
L'entreprise utilise au moins un générateur hybride.	Réalisé en janvier 2024
Formation et assistance des utilisateurs.	Réalisé en novembre 2022
Contrôle du fonctionnement au ralenti et limitation de celui-ci à 20 % pour l'ensemble du parc de machines.	Réalisé en novembre 2022
Organisation	
Dans ses décisions d'investissement, l'entreprise applique un prix interne du carbone supérieur au prix du SEQE-UE et un prix de l'énergie supérieur au prix du marché.	N'est plus réalisable
Il peut être démontré que la réduction des émissions de CO2 fait l'objet d'une attention particulière dans les entretiens d'évaluation d'au moins 20 % des chefs de projet et des acheteurs.	Réalisé en décembre 2025
Mobilité	
En moyenne sur une année, les émissions de CO2 des voitures particulières neuves (achat ou leasing, selon les données mesurées dans la pratique) sont inférieures à 80 g/km → électrification complète des voitures particulières.	Commande passée, 100 % électrique d'ici 2030
Suivi de la consommation de carburant et informations trimestrielles aux conducteurs.	Réalisé en novembre 2022
L'entreprise propose un système de remboursement pour l'achat d'un vélo ou d'un vélo électrique à tous ses employés.	Réalisé en novembre 2022
Passage des voitures particulières à des véhicules 100 % électriques.	Réalisé en janvier 2024
Organisation de sessions sur la conduite écologique.	Réalisé en novembre 2022

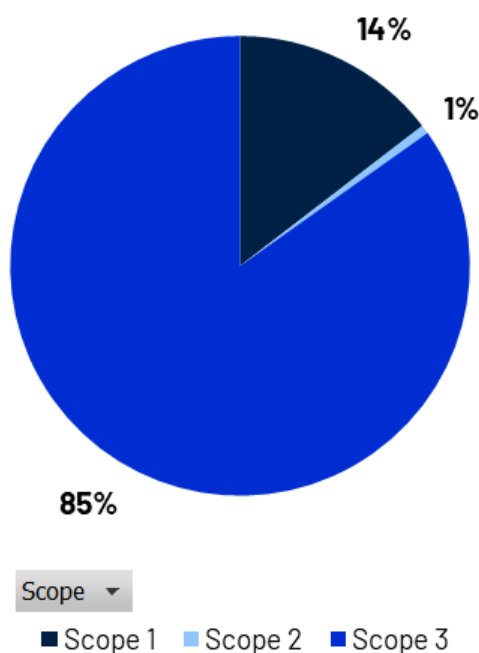
Mesure	Statut
Augmentation du télétravail à 2 jours par semaine pour les fonctions où cela est possible.	Réalisé en novembre 2022
Passage des camionnettes à des véhicules 100 % électriques.	Réalisé en novembre 2022

5.4. Période de reporting de l'empreinte carbone

N.B. Conformément aux exigences supplémentaires de l'échelle de performance CO₂, les calculs des émissions de CO₂ sont basés sur les facteurs d'émission Well-to-Wheel (WTW). Cela inclut les émissions liées à l'extraction et à la production de carburant (Well-to-Tank, WTT), qui sont considérées comme des émissions indirectes de Scope 3 selon le protocole GHG. Tous les calculs de ce rapport tiennent donc compte des facteurs d'émission WTW. Aucun rapport distinct n'est fourni pour les émissions WTT en amont des carburants utilisés.

Les émissions totales de Colas Belgium pour les scopes 1+2+3 sont présentées ci-dessous. Le scope 3 représente 85 % de l'ensemble des émissions.

Totaal Colas Belgium emissies



Scope	Émissions [tCO ₂ e]
Scope 1	34 361,1
Scope 2	1 443,7

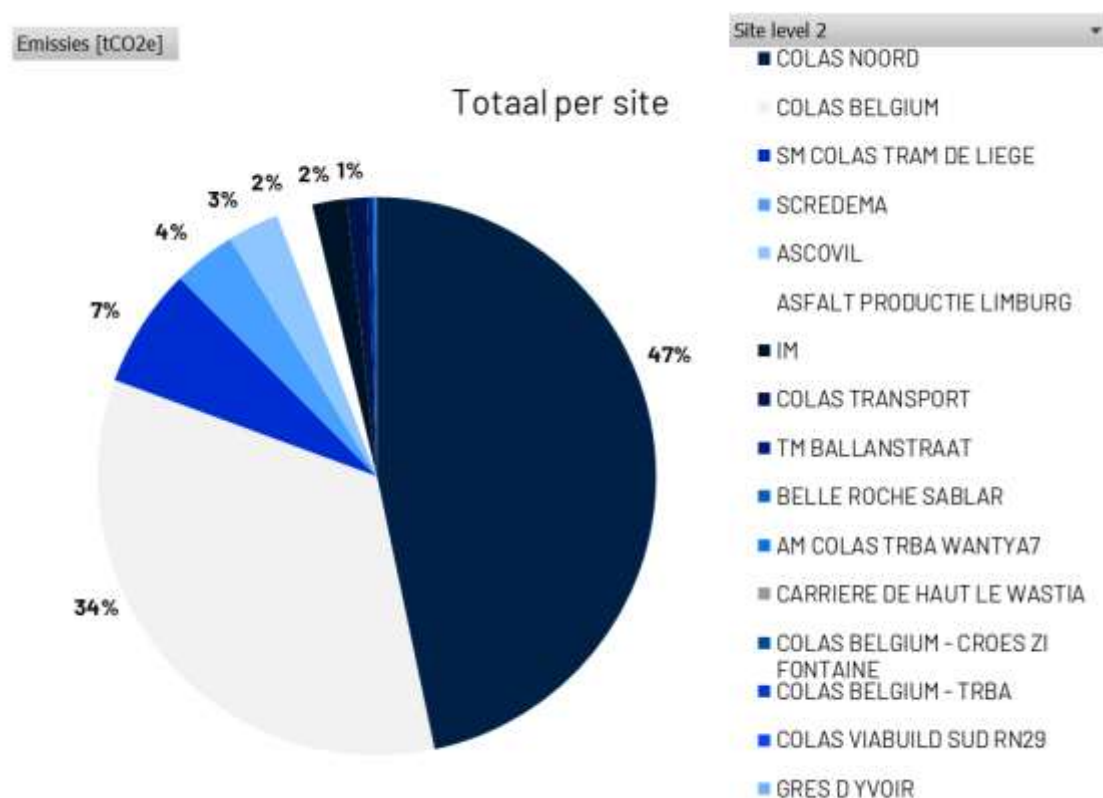
Portée 3

199 993,5

Total général**235 798,2**

Émissions par site

Les émissions proviennent principalement des sites Colas Nord et Colas Belgique, qui représentent ensemble 81 % des émissions. La société temporaire « Tram de Liège » est le troisième site en termes d'émissions.



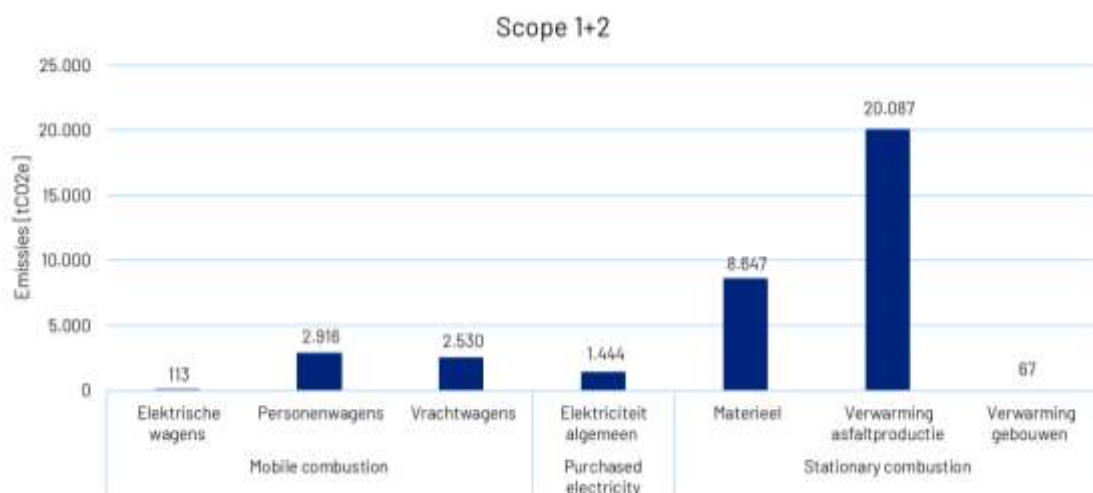
Sites	Émissions [tCO2e]
COLAS NOORD	110 067,6
COLAS BELGIQUE	79 994,1
SM COLAS TRAM DE LIEGE	16 388,1
SCREDEMA	8 626,8
ASCOVIL	7 034,2
ASFALT PRODUCTIE LIMBURG	4 921,0
IM	4 720,2
COLAS TRANSPORT	2 681,6

TM BALLANSTRAAT	770,3
BELLE ROCHE SABLAR	481,5
AM COLAS TRBA WANTYA7	3,1
CARRIÈRE DE HAUT LE WASTIA	35,2
COLAS BELGIUM - CROES ZI FONTAINE	72,3
COLAS BELGIUM - TRBA	0,5
COLAS VIABUILD SUD RN29	1,1
GRES D YVOIR	0,5
SUC COLAS PROJECT	0,1

Total général	235 798,2
----------------------	------------------

Scope 1 & 2

La principale catégorie scope 1+2 est la production d'asphalte, qui représente plus de 50 % des émissions. Celle-ci provient des centrales d'enrobage que Colas Belgium possède et utilise pour produire son propre asphalte. La deuxième catégorie la plus importante est celle des émissions causées par le matériel. Elles proviennent exclusivement de la consommation de diesel des machines utilisées sur les sites. Le transport par voitures, camionnettes et camions propres est responsable de plus de 15 % des émissions scope 1+2.

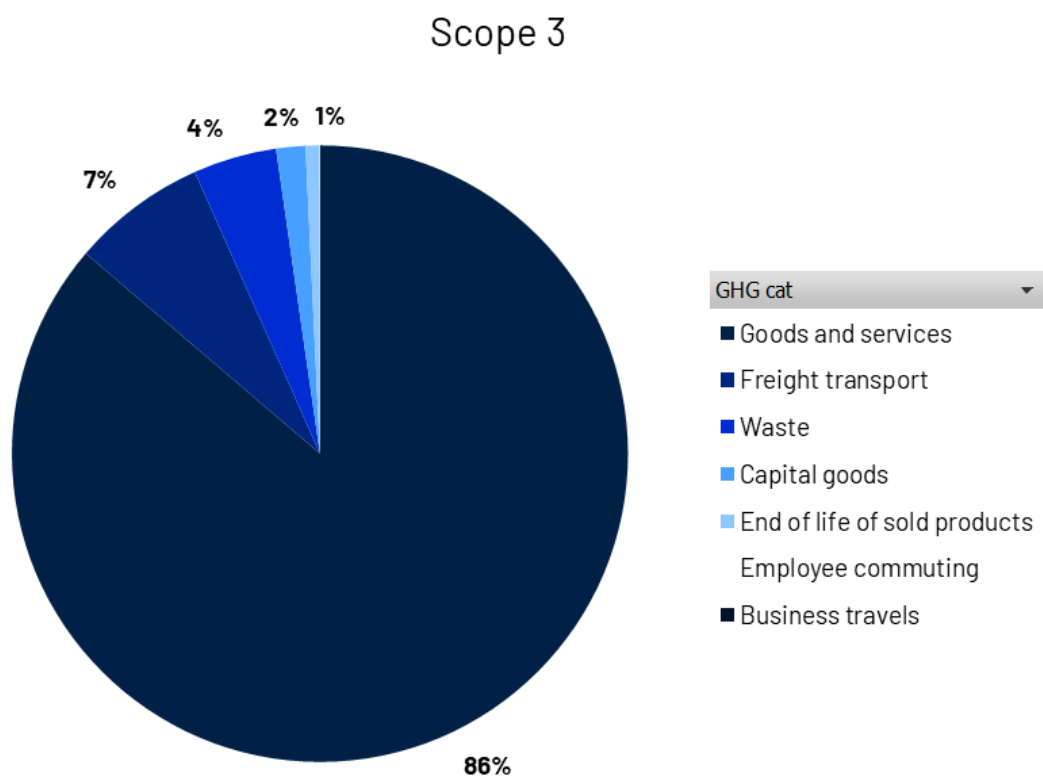


Catégories scope 1+2	Somme des émissions totales	Émissions Scope 1+2 [tCO2e]
Combustion mobile	5 560	15,53
Véhicules électriques	113	0,32
Voitures particulières	2 916	8,15

Camions	2 530	7,07
Électricité achetée	1 444	4,03
Électricité générale	1 444	4,03
Combustion stationnaire	28 801	80,44
Matériel	8 647	24,15
Chauffage pour la production d'asphalte	20 087	56,10
Chauffage des bâtiments	67	0,19
Total général	35 804,7	100,00

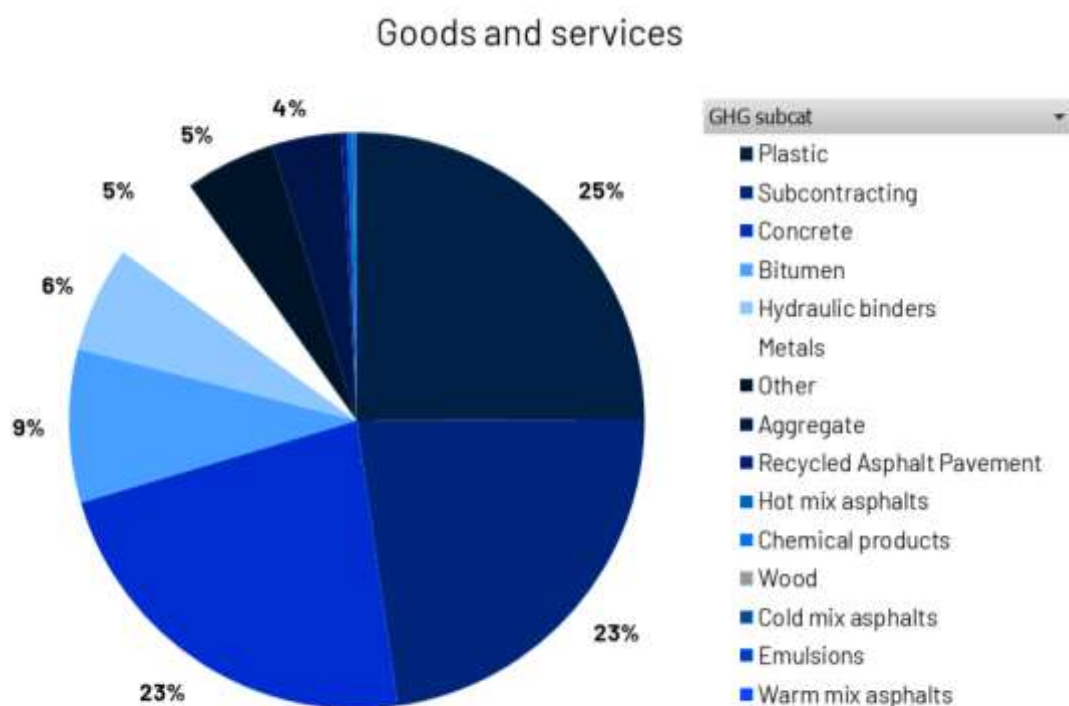
Scope 3

Dans les catégories de la portée 3, les biens achetés constituent la catégorie qui contribue le plus à la portée 3 totale, avec 86 %. Les émissions liées au transport (7 %) et aux déchets (4 %) sont les deux autres catégories les plus importantes. Ces trois catégories représentent 97 % de toutes les émissions de la portée 3.



Catégories de la portée 3	Émissions Scope 3 [tCO2e]
Biens et services	172 500,2
Transport de marchandises	14 169,2
Déchets	8 755,7
Biens d'équipement	3 078,1
Fin de vie des produits vendus	1 428,5
Déplacements domicile-travail des employés	47,3
Déplacements professionnels	14,4
Total général	199 993,5

Parmi les biens et services achetés, ce sont les plastiques, la sous-traitance et le béton qui contribuent le plus. Les émissions élevées liées aux plastiques proviennent principalement des connecteurs et accessoires utilisés dans les conduites d'eau et les raccords. Colas prévoit d'étudier cette catégorie plus en détail en 2026, car les informations à ce sujet sont pour l'instant limitées.



Catégories de biens et services	Émissions [tCO2e]
Plastique	42 995,5
Sous-traitance	39 321,9
Béton	39 134,8

Bitume	14 847,8
Liant hydraulique	10 218,3
Métaux	9 017,8
Autres	8 755,5
Agrégat	6 725,0
Revêtement en asphalte recyclé	552,4
Enrobés à chaud	510,1
Produits chimiques	403,6
Bois	10,7
Enrobés à froid	5,8
Émulsions	0,8
Enrobés à chaud	0,1
Total général	172 500,2

5.5. Objectifs

Colas Belgium s'est fixé les objectifs suivants :

- Réduction de 24 % des émissions de scope 1 et 2 d'ici 2030, avec 2025 comme année de référence (soit une réduction de 4,8 % par an).
- Réduction de 4,7 % des émissions de scope 3 d'ici 2030, avec 2025 comme année de référence (soit une réduction de 0,95 % par an).
- Achat de 100 % d'électricité verte belge à partir de 2027.
- 30 % de production d'électricité verte propre d'ici 2030.

Ces objectifs ont été approuvés par la direction.

L'échelle de performance CO₂ est de plus en plus utilisée en Belgique. Par rapport à d'autres entreprises belges, Colas Belgium se positionne comme leader du marché en termes d'ambition et de progrès.

Analyse comparative scope 1 & 2 :

Entreprises	Niveau de l'échelle de performance CO ₂	Objectif de réduction (Scopes 1 & 2)	Réduction annuelle
Besix	Niveau 5	-57 % (relatif) en 2030 (par rapport à 2019)	5,2 % / an
APK Holding NV	Niveau 3	-20 % en 2028 (par rapport à 2023)	4,0 % / an

Cegelec	Niveau 3	-40 % en 2030 (par rapport à 2018)	3,3 % / an
Mobix	Niveau 3	-21 % en 2030 (par rapport à 2022)	2,6 % / an
Eloy (construction)	Niveau 3	-10 en 2027 (par rapport à 2023)	2,5 % / an
SI-HBEL	Niveau 3	-15 % (relatif) en 2030 (par rapport à 2023)	2,1 % / an
Colas Belgium	Niveau 5	-24 % en 2030 (par rapport à 2025)	4,8 % / an

Analyse comparative scope 3 :

Entreprises	Niveau Échelle de performance CO ₂	Objectif de réduction (Scope 1 & 2)	Réduction annuelle
BAM	Niveau 2 (HB 4.0)	-25 % en 2034 (par rapport à 2024)	2,5 % / an
Eiffage	Niveau 5	-30 % en 2030 (par rapport à 2019)	2,7 % / an
Besix	Niveau 5	Objectifs de réduction spécifiques par chaîne de matériaux	
Colas Belgium	Niveau 5	-4,7 % en 2030 (par rapport à 2025)	0,95 % / an

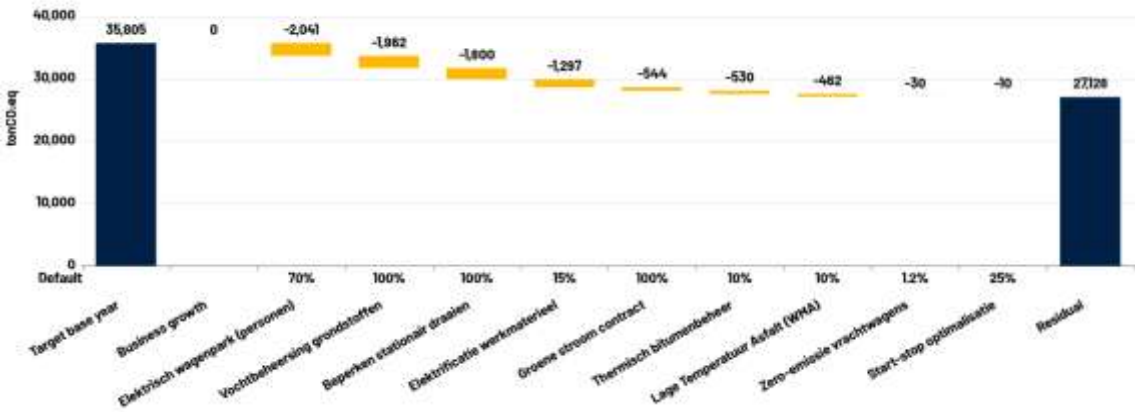
Bien que Colas Belgium n'impose pas la réduction annuelle la plus élevée en matière d'émissions de scope 3 par rapport à ses concurrents du secteur, une analyse complémentaire des mesures de réduction montre que les mesures mises en place par ces entreprises pour atteindre la réduction visée ont déjà été largement mises en œuvre par Colas. Colas Belgium part donc d'une base de référence plus faible en 2025 par rapport aux autres entreprises du secteur. Les mesures déjà mises en œuvre comprennent notamment l'utilisation de ciment CEM III et une utilisation importante de granulats d'asphalte recyclés dans la production d'asphalte.

5.6. Mesures de réduction

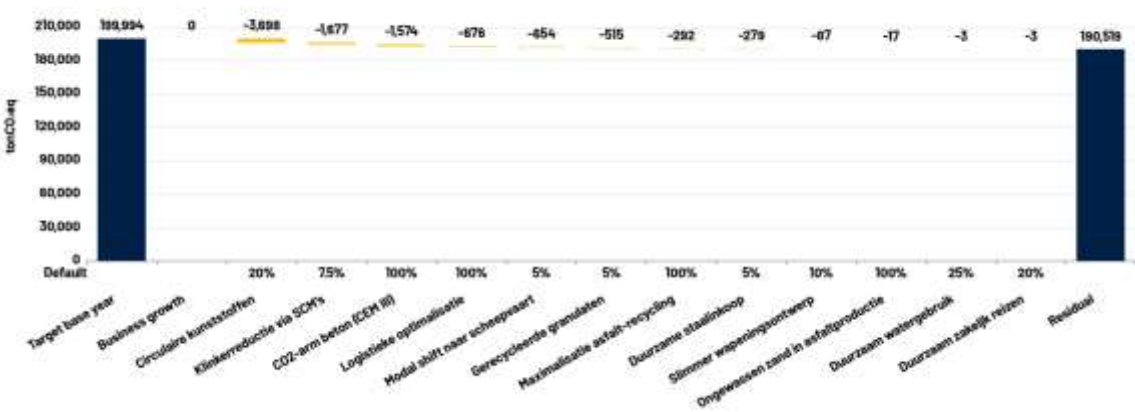
Colas Belgium a pris 2025 comme année de référence. Les mesures de réduction mises en place sont réparties entre les scopes 1+2 et 3. L'année cible pour les scopes 1+2 est la prochaine évaluation (2028) et celle pour le scope 3 est 2030.

Les plans de réduction pour les scopes 1+2 et 3 sont présentés ci-dessous. Les mesures de chaque plan seront discutées plus en détail ultérieurement.

Scope 1+2 : une réduction de 8 677 tCO₂e est prévue **d'ici 2030** (par rapport à 2025). La réduction liée à l'électricité verte (-544 tCO₂e) est entièrement prévue pour 2027, tandis que pour toutes les autres réductions, un impact linéaire est prévu entre 2025 et 2030.



Scope 3 : une baisse de 9 475 tCO2e est attendue **d'ici 2030** (par rapport à 2025).



Liste des mesures présentant un potentiel de réduction et pourcentage de l'action qui sera mise en œuvre par Colas d'ici 2030.

Certaines actions ont un potentiel de réduction de 0 % car leur effet est difficile à quantifier. Ces actions sont considérées comme des actions « facilitateuses », c'est-à-dire des actions susceptibles d'entraîner une réduction des émissions, mais dont l'impact n'est pas facile à quantifier.

Mesures de réduction	Potentiel de réduction	Mise en œuvre d'ici 2030
Camions zéro émission	-100,0	1,2
Optimisation du système start-stop	-1,6	25,0
Électrification des équipements de travail	-100,0	15,0 %
Transfert modal vers le transport maritime	-92,3 %	5,0
Optimisation logistique	-5,0	100,0
Déplacements professionnels	-95,5	20,0

durables		
Limiter la marche au ralenti	-900 tCO2e	100,0
Parc automobile électrique (personnes)	-100,0	70,0
Suivi de la consommation et retour d'information	0,0	100,0
Voitures de service et covoiturage	0,0	20,0
Politique d'achat circulaire	0,0	100,0
Maximisation du recyclage de l'asphalte	-3,1	100,0
Innovation dans la réutilisation des RAP	0,0	100,0
Utilisation de sable de carrière	-3,4	100,0
Asphalte à basse température (WMA)	-23,0	10,0
Contrat d'électricité verte	-100,0	100,0
Énergie renouvelable propre	0,0	À déterminer
Contrôle de l'humidité des matières premières	-10,0	100,0
Gestion du bitume thermique	-30,0	10,0
Béton à faible teneur en CO2 (CEM III)	-4,0	100,0
Granulats recyclés	-12,6	5,0
Réduction des clinkers via les SCM	-60,3	7,5
Achats d'acier durable	-61,8	0,5
Conception plus intelligente des armatures	-10,0	10,0
Plastiques circulaires	-43,0	10,0
Utilisation durable de l'eau	-100,0	25,0
Durabilité de la chaîne d'approvisionnement	0,0	100,0

Les actions (et les hypothèses éventuelles) sont discutées plus en détail ci-dessous :

Camions zéro émission

Brève description : 1 camion (acheté ou loué) est un camion zéro émission de CO₂ (sur les 80 camions que Colas possède).

Potentiel de réduction : -100 % - Hypothèse d'électricité verte.

Mise en œuvre : 1,2 % (1/80 camions)

Optimisation du système start-stop

Brève description : système start-stop appliqué à >25 % des camions en service (propriété, location).

Potentiel de réduction : -3,175 % (dans l'introduction ou à la source¹), mais 50 % ont déjà été mis en œuvre par Colas.

Mise en œuvre : 25 % des autres camions sans système start-stop.

Électrification des équipements de travail

Brève description : passage à des machines hybrides ou électriques : électrification des petits équipements et projets pilotes avec des équipements électriques lourds (y compris l'infrastructure de recharge).

Potentiel de réduction : -100 % - Hypothèse d'électricité verte.

Mise en œuvre : uniquement sur les petites machines d'ici 2030 - Hypothèse : 15 % des émissions de toutes les machines Colas.

Transition modale vers le transport maritime

Brève description : Maximiser l'approvisionnement en matières premières par bateau pour remplacer les camions.

Potentiel de réduction : -92,3 % - DESNZ : camion rigide > 17 t de charge moyenne vs navire de marchandises générales de charge moyenne).

Mise en œuvre : 5 %, car Colas a déjà largement mis en œuvre cette action dans le passé.

Optimisation logistique

Brève description : Optimisation des transports

Potentiel de réduction : -5 % (l'objectif est d'atteindre une réduction de 5 % grâce à cette mesure)

Mise en œuvre : 100 %

¹

https://www.researchgate.net/publication/390165137_The_Study_of_Fuel_Consumption_for_Idling_Stop_Systems_in_Different_Traffic_Conditions ;
Confidentiel. Ne pas diffuser.

Déplacements professionnels durables

Brève description : privilégier le train dans la mesure du possible pour les voyages d'affaires

Potentiel de réduction : DESNZ court-courrier vers/depuis le Royaume-Uni, passager moyen (avec RF) vs Eurostargroup EF²

Mise en œuvre : hypothèse de 20 % des vols d'ici 2030.

Limiter la marche au ralenti

Brève description : surveiller la marche au ralenti et la limiter à 20 % pour l'ensemble du parc de machines (60 machines).

Potentiel de réduction : Colas estime ce potentiel à -300 tonnes de CO2 / an pour 20 machines, soit -900 tonnes de CO2 / an pour 60 machines. Ceci est déjà surveillé + les engins modernes sont déjà équipés d'un arrêt automatique (5 min).

Mise en œuvre : 100 %

Parc automobile électrique (voitures particulières)

Brève description : électrification complète des voitures particulières

Potentiel de réduction : -100 % - Hypothèse d'électricité verte.

Mise en œuvre : 300 voitures particulières (100 %) électriques + 40 % pour les camionnettes d'ici 2030 --> estimation 70 % au total.

Suivi de la consommation et retour d'information

Brève description : Suivi de la consommation de carburant et retour d'information trimestriel aux conducteurs.

Potentiel de réduction : 0 % - action facilitatrice

Mise en œuvre : 100 %

Véhicules de pool et covoiturage

Brève description : utilisation de voitures de pool : travailleurs quotidiens via camionnettes / employés : incitation au covoiturage pour les événements

Potentiel de réduction : 0 % - action facilitatrice

Mise en œuvre : 20 % (non réalisable pour 100 % des ouvriers d'ici 2030)

Politique d'achat circulaire

Brève description : Élaboration d'une politique d'achat durable (achats basés sur l'impact environnemental à l'aide de l'ACV/EPD)

² https://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-10/sncf-voyageurs-methodologie-generale-info-ges-2024-en.pdf?VersionId=5eugpny289jZF90NgNSVYpXRr4ux_K25

Potentiel de réduction : 0 % - action facilitatrice

Mise en œuvre : 100 %

Maximisation du recyclage de l'asphalte

Brève description : maximiser l'utilisation d'enrobés bitumineux recyclés (RAP - reclaimed asphalt pavement) dans le mélange d'enrobés.

Potentiel de réduction : -28,6 % - Étude LCA européenne³ et étude EPD des États-Unis. Actuellement, Colas utilise déjà 29 % de granulats d'asphalte, en moyenne sur tous les mélanges. L'objectif est de porter ce pourcentage à 40 % en 2030. Le potentiel de réduction est donc de -3,15 %.

Mise en œuvre : 100 %

Innovation dans l'utilisation du RAP : agents de rajeunissement

Brève description : Recherche sur les agents de rajeunissement (rejuvenators) afin de rendre techniquement possible l'utilisation de pourcentages élevés de RAP.

Potentiel de réduction : 0 % - action facilitatrice

Mise en œuvre : 100 %

Sable non lavé dans la production d'asphalte

Brève description : utilisation de sables non lavés (sables de carrière) en remplacement des sables lavés.

Potentiel de réduction : -3,35 % - Une EPD⁴ + sable représente 6,65 % de l'EF asphalte (Ecolinvent 3.11, production d'asphalte coulé)

Mise en œuvre : 100 %

Asphalte à basse température (WMA)

Brève description : Aujourd'hui, tout l'asphalte produit par Colas est du Hot Mix Asphalt, qu'il s'agisse d'asphalte contenant des granulats ou uniquement des matières premières neuves. Nous avons récemment réalisé quelques projets avec du WMA, mais les quantités sont encore très limitées. Il en va de même pour nos concurrents. L'objectif est d'augmenter ces volumes à moyen terme. Il convient toutefois de noter que si nous alternons HMA et WMA au cours d'une même journée de production, ce qui sera le cas pendant les premières années, le gain en CO2 scope 1 sera limité. Les températures de chauffage sont les suivantes :

- Hot Mix Asphalt = +/- 160 °C
- Asphalte mélangé à chaud = +/- 120 °C
- Asphalte semi-chaud = +/- 90 °C
- Asphalte mélangé à froid = non chauffé (température extérieure)

³ <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/5/4629>

⁴ https://www.epddanmark.dk/media/q5hfkbcck/md-25171-en_rev1.pdf

Confidentiel. Ne pas diffuser.

Potentiel de réduction : -23 %

- Fourchette couramment utilisée (pratique/secteur) : $\approx$ 11 à 35 % de réduction de la consommation de combustible pour le WMA par rapport au HMA, en fonction de la baisse de température et de la production d'asphalte⁵.
- Un rapport NAPA (États-Unis) cite un cas avec une réduction d'environ 25 % de la consommation de combustible pour brûleur à une température de production inférieure d'environ 22 à 28 °C⁶.
- Données issues de mesures multi-usines (moyenne sur le terrain) : réduction d'environ 19,2 % de la consommation de combustible grâce à des températures de mélange plus basses⁷.

Mise en œuvre : remplacement de 10 % du mélange d'asphalte à chaud par du mélange d'asphalte à chaud

Énergie renouvelable propre

Brève description : l'usine Colas passera à un contrat d'électricité verte 100 % belge à partir de 2027.

Potentiel de réduction : -100 %

Mise en œuvre : 100 %

Énergie renouvelable propre

Brève description : Maximisation de la production propre d'électricité renouvelable sur les sites : panneaux solaires et éoliennes

Potentiel de réduction : 0 % (n'entraîne pas de réduction directe des émissions basées sur le marché, étant donné qu'on part déjà du principe d'une électricité 100 % verte à partir de 2027)

Mise en œuvre : à confirmer.

Contrôle de l'humidité des matières premières

Brève description : optimisation du taux d'humidité des matières premières (matériaux de fraisage, sables) : couverture des matières premières, maintien des matières premières aussi sèches que possible, système de drainage et d'évacuation des eaux fonctionnant correctement, isolation du tambour de séchage.

Potentiel de réduction : -10 % pour une réduction de 1 % de l'humidité

1. -1,5 à -1,8 kgCO₂/tonne de sable par -1 % d'humidité⁸
2. Étude de cas NAPA (citation d'Astec) : 1 % d'humidité en moins $\rightarrow$ $\sim$ 10 % de consommation de carburant en moins ; Asphalt Pavement Magazine (« règle 1-11-11 ») : -1 % d'humidité $\approx$ $\sim$ 11 % d'énergie de séchage en moins⁹

⁵<https://www.asphaltinstitute.org/wp-content/uploads/The-WMA-Scan-Report-FHWA.pdf>, p.1), la FHWA indique que la baisse de température est « rapportée » comme une réduction d'environ 30 % de la consommation d'énergie combustible. (<https://www.fhwa.dot.gov/pavement/asphalt/wma.cfm>)

⁶<https://www.asphaltpavement.org/uploads/documents/Climate/NAPA-SIP109-TheCarbonFootprintOfAsphaltPavements-March2024.pdf>

⁷ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14680629.2025.2496395>

⁸ https://www.esru.strath.ac.uk/Documents/MSc_2012/Gillespie.pdf, p3

⁹ https://www.asphaltpavement.org/uploads/documents/Climate/NAPA_Case_Study_MI_Paving.pdf

3. Expériences pratiques + références (Slovénie/Asphalt 4.0) : -1 % d'humidité peut réduire la consommation d'énergie de ~3,5 % à 10 % (parfois jusqu'à 15 %)¹⁰.

Mise en œuvre : réduire la teneur en humidité de 1 % d'ici 2030

Gestion thermique du bitume

Brève description : Gestion de la température du bitume et stockage : réduire les températures de stockage et désactiver le chauffage du liant pendant les longues périodes d'arrêt de la production

Potentiel de réduction : - 30 %¹¹

Mise en œuvre : hypothèse de 10 %

Béton à faible teneur en CO2 (CEM III)

Brève description : Types de ciment alternatifs : passage au béton CEM III (ou supérieur)

Potentiel de réduction : - 26,8 % - CEM II vs CEM III dans oneclickLCA + en 2025, il ne restait plus que 15 % de CEM II

→ potentiel de réduction de -4 %.

Mise en œuvre : 100 %

Granulats recyclés

Brève description : pour le béton recyclé

Potentiel de réduction : - 83,8 %¹² (Valeurs utilisées dans le tableau 2 : granulats naturels grossiers vs granulats fins recyclés) + les granulats sont responsables de 15 % de l'impact total en CO2 du béton à base de CEM III (voir ecoinvent - production de béton, 25 MPa, pour la construction de bâtiments, avec du ciment, CEM III/A) → -12,6 %

Mise en œuvre : hypothèse de 5 %

Réduction du clinker via les SCM

Brève description : utilisation de liants alternatifs (cendres volantes, scories de haut fourneau, poudre de calcaire) pour minimiser la teneur en clinker dans la production interne de béton : remplacer une partie du ciment par des scories dans le béton prêt à l'emploi (RMC). Les scories sont un sous-produit de la production d'acier qui peut être utilisé comme matériau cimentaire supplémentaire (SCM) dans le béton. La quantité de scories pouvant être utilisée dans le RMC dépend du type de scories et des propriétés souhaitées du béton. En général, les scories peuvent remplacer jusqu'à 50 % du ciment dans le mélange.

Potentiel de réduction : - 99,6 %¹³ (Facteur d'émission des scories d'acier ; pour l'acier lui-même, le Bilan Carbone EF de 2,21 a été utilisé) + le ciment est responsable de 80 % de l'impact total du béton à base de CEM III (voir ecoinvent - production de béton, 25 MPa, pour la construction, avec du ciment,

¹⁰ <https://www.h-a-d.hr/pubfile.php?id=1150>

¹¹ <https://www.asfaltnu.nl/asfaltsoorten/laagtemperatuur-asfalt>

¹² <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/21/14448#:~:text=Kawai%20et%20al.,impact%20of%20the%20recycled%20aggregates.>

¹³ <https://www.climatiq.io/data/emission-factor/b16a8c24-8b46-46bc-8392-fbd44b0bb419>

Confidentiel. Ne pas diffuser.

Rapport final

CEM III/A) + le clinker est responsable de 76 % de l'impact du CEM III (voir ecoinvent – production de ciment, CEM III/A) → -60,3 %

Mise en œuvre : 7,5 % – déjà partiellement mis en œuvre par Colas.

Achat d'acier durable

Brève description : acier/fer « vert » : achat d'acier contenant une forte proportion de ferraille recyclée (acier EAF) et/ou produit à partir d'électricité verte

Potentiel de réduction : - 61,8 % – L'acier Xcarb est basé sur les données EPD¹⁴. Sur la base des EPD mentionnées, des valeurs EF comprises entre 658 et 1030 kg ont été rapportées. La moyenne des valeurs minimale et maximale a été utilisée par rapport à l'acier dans le bilan carbone.

Mise en œuvre : 5 % – hypothèse

Conception plus intelligente des armatures

Brève description : optimisation de la conception des armatures (structurelles) afin de réduire les tonnages d'acier

Potentiel de réduction : - 10 % de réduction des matériaux – hypothèse

Mise en œuvre : 10 % – hypothèse

Plastiques circulaires

Brève description : utilisation de tuyaux et de géotextiles à base de plastiques recyclés (rPE/rPP/rPVC)

Potentiel de réduction : - 43 % en moyenne de la production de matériaux primaires par rapport aux matériaux recyclés issus de la base de données DESNZ

Mise en œuvre : 20 % – hypothèse

Utilisation durable de l'eau

Brève description : utilisation d'eau de surface ou d'eau de pluie pour les processus de construction au lieu d'eau du robinet

Potentiel de réduction : - 100 % – capex non pris en compte

Mise en œuvre : 25 % – hypothèse

Durabilité de la chaîne

Brève description : s'engager auprès des sous-traitants (transparence de l'OA et élaboration d'actions avec eux).

Potentiel de réduction : 0 % – action facilitatrice

Mise en œuvre : 100 %

¹⁴ <https://europe.arcelormittal.com/sustainability/xcarb/recycled-and-renewably-produced-flat-long-epd>
Confidentiel. Ne pas diffuser.

Annexe I : Facteurs d'émission

These emission factors come from databases (recommended by the GHG Protocol):

Scope 3a category	Main sources J@DE (France, Belgium, Switzerland, and the UK)	Main JDE sources (Canada-USA)	Main ERT sources outside J@DE-JDE (EMEA and Australia)
Bitumen	EPD from bitumen producers (EuroBitume 2012)	EPD from bitumen producers (Asphalt Institute 2019)	EPD from bitumen producers (EuroBitume 2012) and AFPA (Australia)
Hydraulic binders	EPD for cement producers (France, Switzerland, Belgium, and suppliers)	EPD for cement producers (USA and Canada) and EPDs by suppliers	EPD for cement producers (Europe) and AFPA (Australia)
Concrete	Betie, National Union of Ready-Mix Concrete Producers (FR) and EPDs for cement producers (France, Belgium, and Switzerland), UK ICE	EPD for concrete producers (USA and Canada)	Betie from the National Union of Ready-Mix Concrete Producers (FR) and EPDs from cement producers (Europe)
Metals	Ecoinvent and data from metal producers' federations (Europe)	EPD from the Steel Producers Federation (USA)	Ecoinvent and data from metal producer federations (Europe)
Subcontracting	COLAS ratio by activity and geography, updated in 2024	COLAS ratio by activity and geography, updated in 2024	COLAS ratio by activity and geography, updated in 2024
Other Goods and services	Ecoinvent, SEVE, and ADEME	NAPA, US EPA, Ecoinvent	Ecoinvent, SEVE, EAPA, ADEME
Freight	SEVE-ADEME	NAPA	DEFRA (UK/IRL) AFPA/AusLCI (Australia) GLEC 3.0 (EMEA)
Fixed assets	SEVE-ADEME	SEVE-ADEME	SEVE-ADEME
Waste	ADEME	ADEME	ADEME