

# Échelle de performance CO<sub>2</sub> - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

## 1 Objectif du document

Ce document décrit le flux énergétique de SPIE Belgium dans le cadre de la certification échelle de performance CO<sub>2</sub>. L'objectif est de comprendre la consommation d'énergie, d'identifier les principales opportunités d'économies et de définir des mesures concrètes pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. L'évaluation porte sur les émissions de scope 1 et scope 2 ainsi que sur celles liées aux déplacements professionnels. Comme référence pour calculer l'évolution et déterminer les objectifs, nous utilisons les données de 2019, conformément aux dispositions du groupe SPIE (coté en bourse), et les dernières données connues de 2024.

## 2 Consommation d'énergie

La consommation d'énergie a été analysée sur la base des données de 2019 et 2024, les mesures de 2019 étant considérées comme la mesure de référence (année de base). Les paragraphes suivants traitent séparément des différents processus à forte intensité énergétique, y compris une description des mesures déjà mises en œuvre et prévues pour réduire l'empreinte carbone.

Base de départ 2019 (extrait du rapport NFRD pour la Belgique, donc non conforme à l'échelle de performance CO<sub>2</sub> et uniquement à des fins d'analyse)

Empreinte carbone	2019 Empreinte carbone
1. Consommation énergétique des bâtiments	743,80
2. Consommation énergétique du parc automobile	4690,98
3. Fuites de réfrigérant	0,00
4. Autres énergies	1431,78
5. Achats	72875,99
6. Déplacements professionnels	395,30
7. Trajets domicile-travail	1615,52
8. Fret	78,93
9. Actifs	958,19
10. Déchets	299,84
Émissions totales de CO <sub>2</sub> t GES [métrique]	83090,33

En ce qui concerne les scopes 1, 2 et les déplacements professionnels (émissions visées dans l'échelle de performance CO<sub>2</sub> version 3.1 au niveau 3), cela donne la répartition suivante : carburants de la flotte de véhicules 80 %, consommation des bâtiments 13 % et déplacements professionnels 7 %.

### 2.1 Véhicules de société.

La flotte de SPIE Belgium se compose d'un grand nombre de voitures particulières (VP), d'un grand nombre de véhicules utilitaires (camionnettes) (VU) et de quelques camions.

La composition du parc automobile a évolué comme suit au cours de la période considérée :

## Échelle de performance CO2 - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

	2019	2020	2024
<b><u>Voitures particulières</u></b>			
diesel	501	492	89
essence	8	8	0
GNC	0	1	0
hybride	3	3	13
hybride rechargeable	11	11	209
électrique	2	2	257
<b>total</b>	<b>525</b>	<b>517</b>	<b>568</b>

<b><u>Camionnettes</u></b>			
diesel	504	495	466
essence	8	8	5
CNG	0	1	1
hybride	0	0	0
hybride rechargeable	0	0	2
électrique	3	3	17
<b>total</b>	<b>515</b>	<b>507</b>	<b>491</b>

<b><u>Camions</u></b>			
diesel		2	5

Jusqu'en 2019, la flotte se composait presque exclusivement de véhicules diesel (à quelques exceptions près). À partir de 2019, d'autres types de véhicules ont été progressivement introduits (dans un premier temps, principalement des hybrides et des hybrides rechargeables, mais aussi quelques véhicules entièrement électriques). Ce n'est qu'à l'été 2022 qu'un choix résolu a été fait en faveur des véhicules électriques pour la catégorie des voitures particulières (soit environ la moitié de la flotte) ; en raison du recours à un leasing opérationnel sur quatre ans, cela ne se traduira par une conversion complète de cette partie de la flotte qu'à la fin de 2026.

À partir de début 2024, l'accent sera également mis sur l'électrification de la partie des véhicules utilitaires dont l'utilisation quotidienne (rayon d'action des déplacements) le permet. Comme le leasing opérationnel est également utilisé dans ce cas, l'effet de cette mesure sera réparti sur plusieurs années.

En ce qui concerne l'impact sur la consommation par type de carburant, aucune donnée ventilée par type de carburant fossile n'est (plus) disponible pour 2019. Compte tenu de la faible évolution du parc automobile entre 2019 et 2020 (voir tableau ci-dessus), les chiffres de 2020 peuvent servir de base de comparaison pour l'évolution jusqu'en 2024 :

	2020	2024
<b><u>Consommation</u></b>		
diesel (l)	1786299	1139192
essence (l)	28672	395463

## Échelle de performance CO2 - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

GNC (kg)	2367	4598
électricité ext (kWh)	5071	370090

La baisse significative de la consommation de diesel est cohérente avec la diminution du nombre de véhicules, en particulier des voitures particulières. Cette évolution se poursuivra dans les années à venir, à mesure que les voitures particulières diesel restantes arriveront à la fin de leur contrat de leasing.

L'augmentation de la consommation d'essence est exclusivement due à l'utilisation d'hybrides à essence et d'hybrides rechargeables, un choix malavisé en 2020 et 2021 dont l'effet se poursuivra jusqu'à la fin 2026, lorsque ces voitures arriveront également au terme de leur contrat de leasing.

La forte augmentation de la consommation électrique (externe) est due aux recharges des hybrides rechargeables et des véhicules électriques en dehors des sites de SPIE. Comme l'origine de cette électricité ne peut être déterminée, elle est comptabilisée comme de l'électricité grise.

Pour les véhicules électriques, des bornes de recharge ont été installées dans tous les sites de SPIE Belgium afin de pouvoir recharger les voitures particulières et, le cas échéant, les camionnettes sur place. Une partie de la consommation de carburant de la flotte a ainsi évolué vers la consommation d'électricité des bâtiments (voir 2.3), où elle relève en grande partie de la consommation d'électricité verte dans le cadre du contrat-cadre de fourniture d'électricité de SPIE Belgium.

D'autres possibilités de réduction des émissions de la flotte se situent sur trois axes :

- Maintenir le choix des voitures électriques dans le temps en surveillant strictement les exceptions limitées prévues dans la politique automobile par le gestionnaire de la flotte
- Promouvoir les camionnettes électriques en examinant cette option à chaque remplacement d'un véhicule de location existant, y compris en suivant l'évolution de l'offre du marché en termes d'efficacité de charge et d'autonomie.
- Travailler sur le comportement individuel des conducteurs par le biais d'une formation à l'écoconduite.

En conséquence, on peut s'attendre à une nouvelle réduction de la consommation de carburants fossiles, ainsi qu'à une nouvelle transition vers la consommation d'électricité.

### 2.2 Chauffage des bâtiments à l'aide de combustibles fossiles (scope 1)

La plupart des bâtiments de SPIE Belgium sont loués. Seules les installations de Geel, Grobbendonk et Strépy sont la propriété de l'entreprise.

## Échelle de performance CO2 - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

Voici un aperçu des sources d'énergie utilisées pour le chauffage :

Site	Gaz	Fioul	Électricité
Bureau d'Aalter			X
Hall d'Aalter	X		
Anderlecht	X		
Grobbendonk	X		
Strépy			X
Izegem	X		
Mouscron			X
Geel côté Herentalseweg		X	
Geel côté Lammerdries	X		
Lokeren	X		
Esch-sur-Alzette (Lux)	X		
Walcourt			X
Drogenbos	X		
Lasne	X		
Puurs	X		
Liège (nouveau en 2025)	X		

Avec champ BEO

Évolution de la consommation totale au cours de la période considérée :

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gaz (kWh)	1441307	1236256	1626104	1789978	1307443	1565289
Mazout (l)	31117	37557	42809	28416	25887	30068
Degrés-jours (Uccle)	2076	1867	2265	2718	1914	1942

À l'automne 2022, un « plan de sobriété » a été élaboré afin de réduire la consommation d'énergie grâce à des interventions techniques simples (réglages de température et minuterries). Le tableau ci-dessus montre que cela n'a eu que peu d'effet sur la consommation, car ces réglages étaient déjà correctement appliqués dans la plupart des sites au cours de la période précédente.

Les possibilités d'amélioration concernent principalement les investissements visant à moderniser les infrastructures existantes. Pour les sites en propriété, il a notamment été décidé de remplacer les chaudières existantes (et obsolètes) à partir de fin 2023. Une partie de l'augmentation de la consommation de mazout en 2024 est d'ailleurs liée au remplacement des anciens réservoirs de stockage, dans lesquels plusieurs litres de mazout pollué au fond ne pouvaient pas être réutilisés et ont dû être évacués. D'autres opportunités se présentent dans le cadre d'éventuelles interventions sur l'enveloppe des bâtiments (isolation) dans le cadre des efforts CPE, l'examen d'éventuelles solutions hybrides (pompes à chaleur combinées à des panneaux solaires) et une meilleure utilisation des systèmes de gestion des bâtiments existants.

## Échelle de performance CO2 - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

Là encore, l'ambition et l'objectif sont de réduire la consommation de combustibles fossiles en passant partiellement à l'électricité.

### 2.3 Consommation d'électricité des bâtiments (scope 2)

Évolution de la consommation d'électricité depuis 2019 :

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Électricité kWh	1789824	1837550	1784671	1690445	1512572	2246813

Contrairement à la consommation de combustibles fossiles dans les bâtiments, le plan de sobriété mis en place en 2022 a eu un effet sur la consommation d'électricité et a entraîné une légère réduction. À partir de 2024, l'effet de l'augmentation du nombre de bornes de recharge sur les sites et de la recharge des voitures particulières pendant les heures de bureau sera à nouveau perceptible.

À l'exception d'Aalter, d'Anderlecht, d'Esch-sur-Alzette et de Liège (facturation via le propriétaire), SPIE Belgium conclut directement un contrat avec un fournisseur d'énergie pour ses sites. Depuis le 1er janvier 2024, la composante électrique de ce contrat est un contrat d'électricité verte (auparavant, il s'agissait d'un contrat gris avec un autre fournisseur). Le propriétaire d'Anderlecht a déclaré fournir également de l'électricité verte.

En 2019, seul le site d'Izegem disposait de panneaux solaires (propriété de Solux Invest), dont une partie de la production était consommée sur place et facturée mensuellement. Les données historiques suggèrent qu'environ un tiers de la consommation annuelle du site était ainsi couverte.

En 2023, des investissements ont été réalisés pour installer des panneaux solaires sur les halls de Geel et Grobbendonk. En 2024, une partie de la consommation de ces sites a été produite pour la première fois par ces panneaux.

En 2025, des panneaux solaires seront également installés sur les bâtiments et les halls de Strépy, après quoi tous les sites en propriété disposeront de leur propre production d'électricité via des panneaux solaires.

Parmi les sites loués, ceux d'Aalter et d'Anderlecht sont également équipés de panneaux solaires, mais leur consommation est prise en compte dans les factures adressées au propriétaire.

Autres possibilités d'amélioration pour réduire les émissions :

- Insister auprès des bailleurs pour qu'ils fournissent de l'électricité verte aux sites qui ne sont pas approvisionnés dans le cadre du contrat-cadre SPIE
- Optimiser l'autoconsommation des panneaux solaires, par exemple en utilisant des batteries et en encourageant les conducteurs de voitures électriques à recharger davantage leur véhicule au travail (plutôt qu'à l'extérieur).
- Continuer à sensibiliser les utilisateurs du bâtiment à un comportement économe en énergie.

En raison du passage des véhicules de société des combustibles fossiles à l'électricité, il est difficile de prévoir l'évolution de la consommation totale d'électricité –. L'installation de compteurs intermédiaires pour suivre séparément cette consommation (sur les sites en propriété) peut donner une meilleure vue d'ensemble.

## Échelle de performance CO2 - mise à jour de l'évaluation énergétique 2024

### 2.4 Déplacements professionnels (scope 3)

Les déplacements professionnels pris en compte dans l'empreinte carbone comprennent différents éléments :

- Kilomètres parcourus avec des véhicules privés remboursés sur la base de notes de frais
- Location de véhicules à court terme
- Déplacements en train (international)
- Déplacements en avion, répartis en vols courts, moyens et longs

L'évolution des déplacements (en km) au cours des dernières années donne l'image suivante :

	2019	2024
Véhicules-km personnels	813475	129845
Kilomètres parcourus par les véhicules de location	504065	967500
Train	85829	64745
Avion long	163752	24803
Avion moyen	109168	15138
Avion court	0	16700
Total	1676289	1218731

Le nombre total de km parcourus a donc considérablement diminué, avec un transfert des voitures particulières vers les voitures de location et une réduction des voyages aériens longs et moyens.

Les possibilités de réduire davantage les émissions sont les suivantes :

- Limiter autant que possible les voyages en avion en les remplaçant par des voyages en train pour les trajets courts et moyens.
- Éviter les déplacements en voiture particulière en remplaçant les réunions physiques par des réunions Teams.

À partir de janvier 2025, une nouvelle politique de déplacement entrera en vigueur, qui encouragera l'utilisation des transports publics et limitera encore davantage l'utilisation des voyages en avion. Cela devrait permettre de réduire encore davantage les émissions liées aux déplacements professionnels.

### 3 Projets avec avantage d'attribution

Pour les projets bénéficiant d'un avantage d'attribution, un suivi similaire des flux énergétiques sera mis en place au moyen d'un fichier de suivi spécifique avec la subdivision suivante :

- Consommation de combustible pour le chauffage des infrastructures du chantier
- Consommation de combustible pour le suivi du projet dans les établissements SPIE (prorata)
- Consommation d'électricité de l'infrastructure du chantier
- Consommation d'électricité pour le suivi du projet dans les établissements SPIE (prorata)
- Consommation de carburant des machines sur le chantier
- Consommation de carburant des véhicules utilisés dans le cadre du projet.

Lors de l'organisation et de la planification du projet, le chef de projet privilégie les choix qui permettent de réduire au maximum les émissions.