

# Bilan Gaz à Effet de Serre 2014 Pimkie

Rapport méthodologique – version finale

24/02/2016



Building a better  
working world

# Sommaire

<b>Contexte et objectif</b>	<b>2</b>
1 Contexte réglementaire	2
2 Objectifs	3
3 Limites des résultats obtenus	3
4 Description de la personne morale concernée	3
5 Année de reporting de l'exercice et l'année de référence	4
<b>Bilan GES 2014 de Pimkie</b>	<b>5</b>
1 Méthodologie	5
2 Les émissions directes de GES évaluées séparément par poste et pour chaque GES en tonnes équivalent CO <sub>2</sub>	7
3 Les émissions indirectes de GES associées à la production d'électricité en tonnes équivalent CO <sub>2</sub>	8
4 Les autres émissions indirectes de GES, quantifiées séparément par poste en tonnes équivalent CO <sub>2</sub> , si la personne morale a choisi de les évaluer	9
5 Comparaison des émissions des magasins pour l'électricité	12
6 Bilan GES global	14
7 Les éléments d'appréciation sur les incertitudes	17
8 Motivation pour l'exclusion des sources de GES et de poste d'émissions de GES lors de l'évaluation des émissions GES	18
9 Si différent des facteurs par défaut de la Base Carbone®, les facteurs d'émission et les PRG utilisés	19
10 A partir du deuxième bilan, l'explication de tout re calcul de l'année de référence	19
11 Plan d'actions (synthèse des actions envisagées)	20
12 Adresse du site Internet où est mis à disposition le bilan d'émissions de GES	23

# Contexte et objectif

## 1 Contexte réglementaire

### 1.1 Bilan de gaz à effet de serre (GES) réglementaire : loi Grenelle II

L'article 75 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE) crée une nouvelle section au chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement, intitulée « Bilan des émissions de gaz à effet de serre et plan climat-énergie territorial ». Le décret n° 2011-829 du 11 juillet 2011 relatif au bilan des émissions de gaz à effet de serre et au plan climat-énergie territorial inscrit dans le code de l'environnement les dispositions réglementaires permettant de définir les modalités d'application du dispositif (articles R229-45 à R229-56). La réalisation du bilan d'émissions de GES est obligatoire pour les personnes morales de droit privé employant plus de 500 personnes pour la France métropolitaine ou plus de 250 personnes pour les régions et départements d'outre-mer. Le bilan d'émissions de GES est public et mis à jour tous les 3 ans. Pour information, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit un certain nombre de modifications de la législation actuelle (périodicité, institution d'une procédure de sanctions et modification des règles relatives à la collecte des informations). La version 3 de la méthode générale n'intègre pas ces éléments. Une version 4 sera diffusée lorsque ces éléments auront été modifiés.

Le bilan GES de Pimkie a été réalisé pour la première fois en 2012 sur les données 2011 et doit donc être mis à jour en 2015 avec les données 2014.

### 1.2 Différences et conclusions

Le décret d'application de l'article 75 s'inspire de la norme ISO 14064-1 sur les bilans GES des organisations pour définir trois catégories (ou périmètres) d'émissions dont deux obligatoires (scopes 1 et 2) à considérer pour les bilans GES (art. R.229-46) :

#### Scope 1 :

- ▶ Emissions directes, produites directement par l'obligé (par exemple, les émissions des véhicules qui lui appartiennent)

#### Scope 2 :

- ▶ Emissions indirectes associées à l'énergie : consommation de l'électricité, de la chaleur ou de la vapeur (par exemple, les émissions liées au chauffage électrique des bâtiments)

#### Scope 3 :

- ▶ Autres émissions indirectes (par exemple : acheminement de l'énergie, des produits achetés par l'obligé ou, émissions liées au déplacement des salariés entre leur domicile et leur lieu de travail)

## 2 Objectifs

Le bilan de GES présenté dans ce rapport répond pour Pimkie à un double objectif :

- ▶ Répondre à l'obligation réglementaire issue de la loi Grenelle II (Article 75) sur le renouvellement d'un diagnostic GES tous les trois ans ;
- ▶ Suivre les évolutions des émissions de GES par rapport à l'année 2011 afin d'identifier les impacts du plan d'actions.

Le périmètre retenu pour ce diagnostic a été élaboré en cohérence avec l'atteinte de ces deux objectifs.

## 3 Limites des résultats obtenus

Malgré un premier effort de quantification des émissions de gaz à effet de serre de Pimkie, la méthodologie utilisée pour la réalisation de ce premier bilan GES reste limitée les aspects suivants :

- ▶ Le calcul des émissions a été réalisé à partir de données d'activité existantes ou estimées. En effet certaines données telles que les consommations énergétiques de certains magasins ont dues être extrapolées ou estimées du fait de l'absence de retour de certains magasins. Par ailleurs les distances domicile-travail sont estimées, tant au niveau des distances que des modes de transport utilisés pour ces déplacements ;
- ▶ L'agence de voyage nous a fourni des données CO<sub>2</sub> pour l'ensemble des déplacements professionnels. Nous avons réalisé des tests de cohérence afin de nous assurer de la bonne application des facteurs d'émission de la Base Carbone® de l'Ademe ;
- ▶ Les données relatives aux transports de marchandises ont été estimées. L'information CO<sub>2</sub> n'a pas été fournie par les prestataires de transport. Nos calculs se basent sur les distances totales parcourues ou les tonnes.km (distance unitaire \* tonnage total). Pour un prestataire, la distance parcourue n'était pas disponible, les émissions ont donc été estimées en fonction du montant annuel des prestations. Nous n'avons pas été en mesure d'appliquer la méthodologie de l'article L.1431-3 du code des transports car nous ne disposons pas des données suivantes : taux de consommation de source d'énergie, nombre d'unités transportées pour la prestation, nombre d'unités dans le moyen de transport

## 4 Description de la personne morale concernée

### 4.1 Entité juridique associée au réseau de distribution (magasins France)

**Raison sociale principale :** PROMOTION DU PRET A PORTER

**Code NAF :** 4771Z

**Code SIREN :** 477 280 846

**SIRET associés à la personne morale :** 477 280 846 034 15

**Adresse :** 1 Rue John Hadley, 59650 VILLENEUVE D'ASCQ

**Nombre de salariés :** 1843

**Description sommaire de l'activité :** Commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé

**Mode de consolidation :** Contrôle opérationnel

**Schéma des périmètres organisationnels de la personne morale retenu :** Le siège de la personne morale est située à Villeneuve d'Ascq. Elle est constituée d'un ensemble de 261 magasins répartis partout en France. L'entreprise possède également d'autres magasins situés en Europe, au Maghreb ainsi qu'aux Proche Orient et au Moyen Orient, hors périmètre.

### 4.2 Entité juridique associée à la centrale d'achats, au siège et aux entrepôts

**Raison sociale principale :** DIRAMODE SAS

**Code NAF :** 4642Z

**Code SIREN** : 301 571 931

**SIRET associés à la personne morale** : 301 571 931 000 64

**Adresse** : 1 Rue John Hadley, 59650 VILLENEUVE D'ASCQ

**Nombre de salariés** : 441

**Description sommaire de l'activité** : Commerce de gros d'habillement & de chaussures

**Mode de consolidation** : Contrôle opérationnel

**Schéma des périmètres organisationnels de la personne morale retenu** : La personne morale est constituée de trois sites :

- Le siège international de Villeneuve d'Ascq, située 1 rue John Hadley (3700 m<sup>2</sup> au sol)
- Les bureaux commerciaux et l'entrepôt de Neuville en Ferrain situés 3 rue Duremont (12389 m<sup>2</sup> au sol)

## 5 Année de reporting de l'exercice et l'année de référence

**Année de reporting** : 2014

**Année de référence** : 2011

**Explication (signaler toute modification du périmètre organisationnel)** : rien à signaler

# Bilan GES 2014 de Pimkie

## 1 Méthodologie

### 1.1 Référentiel

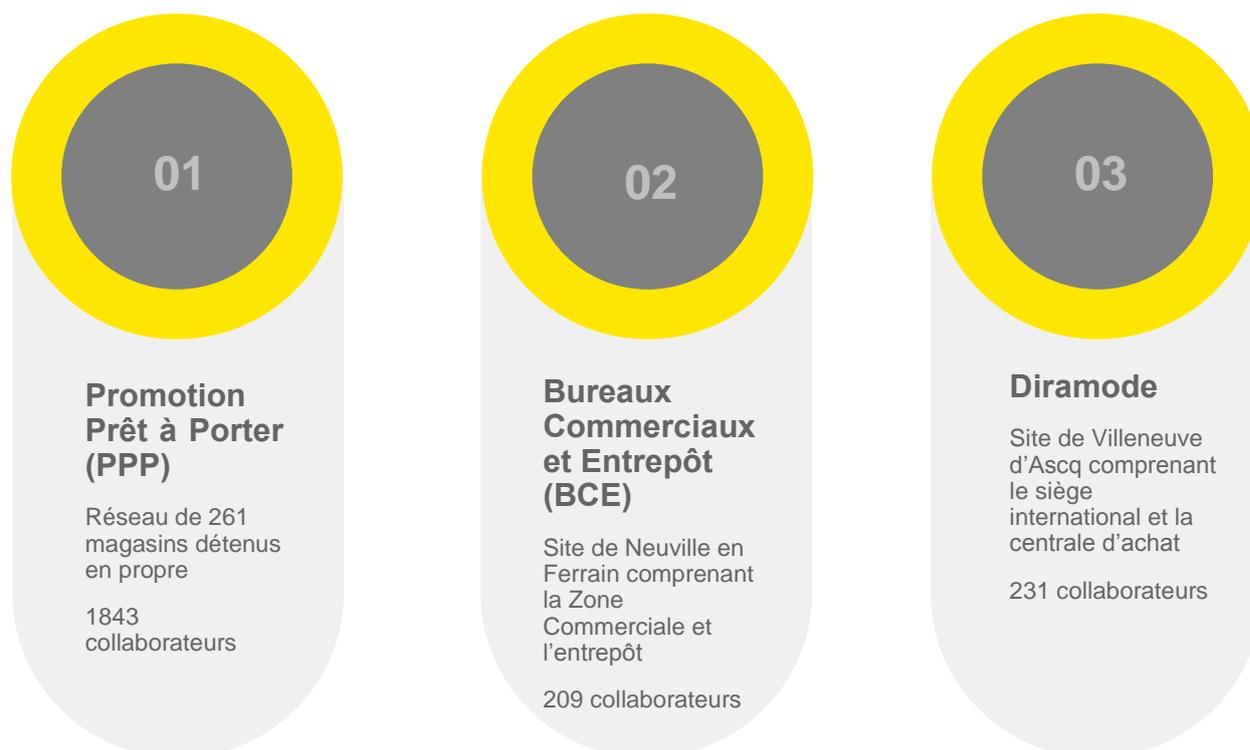
Le référentiel méthodologique retenu pour cette étude est la **Méthode pour la réalisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre (Version 3.c, Juillet 2015)**. Cette démarche est conforme à l'article L. 229-25 du code de l'environnement, et détaille le format de restitution demandé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

Les facteurs d'émissions utilisés sont ceux de l'outil Bilan Carbone® v7.2, qui sont repris dans la Base Carbone® de l'Ademe.

La méthodologie utilisée pour calculer les émissions est différente de la méthodologie utilisée en 2011. Les émissions 2011 seront donc recalculées lorsque nécessaire afin que les données soient comparables avec celles de 2014.

### 1.2 Périmètre du bilan

Les exigences réglementaires rendent obligatoire la réalisation du bilan des émissions GES pour les personnes morales de droit privé employant plus de 500 personnes pour la France métropolitaine. L'entité Diramode se soumet de façon volontaire aux exigences du Bilan GES. La partie Bureaux Commerciaux et Entrepôt, que nous avons choisi d'isoler, était incluse dans la société Diramode en 2014 et a été transférée dans la société PPP en 2015. Du fait de la structure du Groupe Pimkie, le bilan GES réalisé couvre le périmètre suivant :



### 1.3 Postes d'émissions retenus

Pour la réalisation de ce bilan GES, les postes d'émissions réglementaires sont les suivants :

#### **Scopes obligatoires (scopes 1 et 2) :**

- ▶ Consommations énergétiques du patrimoine immobilier exploité par Pimkie (production d'électricité et combustion de gaz)
- ▶ Consommation en carburant des véhicules contrôlés par Pimkie (voitures en leasing)
- ▶ Fuites de gaz de climatisation

Des postes d'émission majeurs ont été retenus en supplément des postes d'émission obligatoires. Ainsi, les postes suivants ont été intégrés :

#### **Scope optionnel (scope 3) :**

- ▶ Emissions liées au transport et à la distribution de l'énergie consommée
- ▶ Déplacements professionnels par des moyens non contrôlés par Pimkie (train, avion)
- ▶ Déplacements domicile-travail
- ▶ Transport de marchandises entre le dépôt allemand et les magasins français

En 2011, d'autres postes d'émission avaient été intégrés au Scope 3, cependant, au vu de leur faible impact sur le Bilan GES ils ont été exclus cette année.

## 2 Les émissions directes de GES évaluées séparément par poste et pour chaque GES en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

### 2.1 Remontée des données et hypothèses

- ▶ Les **données de consommation de gaz naturel** se basent sur les consommations réelles.
- ▶ Les **données relatives aux émissions liées au carburant des ressources mobiles** ont été estimées en fonction des contrats de leasing établis en 2015. A partir de ces données, nous avons donc établi des estimations prudentes. Un contrat de leasing prévoit une distance à parcourir sur une période définie. Cette distance, rapportée à une période de 12 mois, a permis d'estimer un kilométrage annuel par véhicule. De plus, nous avons utilisé des facteurs d'émission propres à chaque véhicule et fournis par l'agence de leasing. Ces facteurs d'émission sont conformes aux données communiquées par les constructeurs automobiles.
- ▶ Les **données relatives aux fuites de gaz frigorigène** se basent sur les stocks réels.

### 2.2 Bilan 2014 des émissions directes, par poste, en tCO<sub>2e</sub>

Postes	Emissions en tCO <sub>2e</sub>		
	PPP	BCE	Diramode
<i>Combustion d'énergie de sources fixes</i>	5	113	71
<i>Combustion de carburant des sources mobiles</i>	-	132	21
<i>Fuites de fluides frigorigènes</i>	310	3	29

Les postes « procédés industriels non liés à une combustion » et « biomasse » sont exclus car aucune émission de par l'électricité.

### 2.3 Comparaison 2011 – 2014 sur le périmètre global

Postes	Emissions en tCO <sub>2e</sub>		
	2011	2014	Variation
<i>Combustion d'énergie de sources fixes</i>	32	189	486%
<i>Combustion de carburant des sources mobiles</i>	-	152	-
<i>Fuites de fluides frigorigènes</i>	250	343	37%

Explication des variations :

- ▶ La part du gaz dans le mix énergétique de Pimkie a augmenté sur tous les périmètres.
- ▶ Les voitures de leasing n'avaient pas été intégrées en 2011, elles sont intégrées en 2014 car même si elles ne sont pas propriété de Pimkie, elles sont contrôlées par Pimkie sur la durée du contrat de leasing.
- ▶ La consommation de gaz frigorigènes a augmentée de 24% sur les magasins. Cela peut être dû aux conditions climatiques.
- ▶ La consommation de gaz frigorigènes sur BCE et Diramode a été introduite en 2014 car elle n'avait pas été communiquée en 2011.

### 3 Les émissions indirectes de GES associées à la production d'électricité en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>

#### 3.1 Remontée des données et hypothèses

- ▶ Les **émissions liées aux consommations d'électricité** des magasins se basent à la fois sur des données de consommations ainsi que sur des estimations. Sur les 261 magasins recensés, seuls 232 ont transmis leur consommation électrique réelle.
  - Pour les données non disponibles, Diramode a établi des estimations sur la base des consommations de l'année précédente.
  - Pour toutes les données de consommation électrique, les périodes de relevés étant variables, un coefficient de correction a été appliqué sur la base de 365 jours.

#### 3.2 Bilan 2014 des émissions indirectes, par poste, en tCO<sub>2e</sub>

Emissions en tCO <sub>2e</sub>			
Postes	PPP	BCE	Diramode
<i>Production de l'électricité</i>	840	64	19

Le poste « production de vapeur chaleur ou froid » est exclu car aucune émission de par l'électricité.

#### 3.3 Comparaison 2011 – 2014 sur le périmètre global

Emissions en tCO <sub>2e</sub>			
Postes	2011	2014	Variation
<i>Production de l'électricité</i>	2 020	923	-54%

Explication des variations :

- ▶ La consommation d'électricité a diminué sur les 3 périmètres.

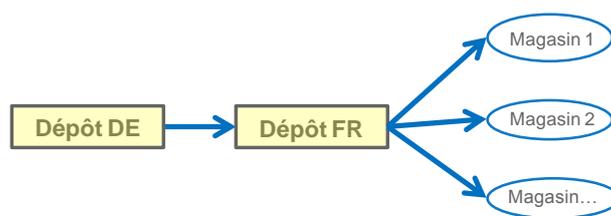
## 4 Les autres émissions indirectes de GES, quantifiées séparément par poste en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, si la personne morale a choisi de les évaluer

### 4.1 Remontée des données et hypothèses

- ▶ Les **consommations de gaz et d'électricité** citées précédemment sont reprises telles quelles pour le calcul des émissions dues à leur **transport et à leur distribution**.
- ▶ Le **transport de marchandise amont**, dont le coût est supporté par Pimkie, est composé :
  - Du transport de vêtements du dépôt fédéral allemand vers le dépôt français de Neuville en Ferrain
  - Du transport de vêtements du dépôt Neuville vers les magasins
  - Des colis livrés vers les magasins
  - Des colis livrés pour les commandes à distance

La chaîne logistique a été évaluée à partir du dépôt allemand jusqu'aux magasins français. Le fret en amont de ce dépôt allemand n'a pas été considéré dans cette étude. Une réflexion est menée pour introduire l'impact de ces émissions à l'étiquetage environnemental des produits.

La marchandise part d'un entrepôt situé en Allemagne jusqu'au dépôt français de Neuville en Ferrain. Stockée à la centrale, elle est ensuite redistribuée sur l'ensemble des magasins de France.



Le fret est externalisé par Pimkie, qui fait appel à des transporteurs externes variés.

Les données récupérées par Pimkie sont donc propres à chaque transporteur. Depuis octobre 2013 les prestataires de transport doivent respecter le dispositif réglementaire « information CO<sub>2</sub> des prestations de transport ». La plupart calcule eux-mêmes les émissions liées à leur activité, dans le cas contraire ils transmettent au minimum le kilométrage parcouru par les véhicules et le tonnage transporté.

Les émissions Dupuy sont affectées à Diramode, les émissions des autres transporteurs sont affectées à PPP.

TRANSPORTEUR	METHODE DE CALCUL	FE utilisé
Transporteur 1 : Chronopost	Nombre de colis x FE	FE calculé par Chronopost
Transporteur 2 : Logistic Mode	Tonnages annuels x distances unitaires x facteurs d'émission	FE véhicule léger 3,5t PTAC
Transporteur 3 : France Express Lille	Total dépensé pour France Express Lille x Pro rata factures par rapport à Atvyl	NA
Transporteur 4 : Atvyl	Distances totales parcourues x facteur d'émission	FE >21 T de PTAC issu du Bilan Carbone®
Transporteur 5 : Proxidis	Distances totales parcourues x facteur d'émission	FE >21 T de PTAC issu du Bilan Carbone®
Transporteur 6 : Dupuy	Distances totales parcourues x facteur d'émission	FE >21 T de PTAC issu du Bilan Carbone®
Transporteur 7 : Fedex	Tonnages transportés pour Pimkie / tonnage total transporté x kilomètres journaliers x taux de	Taux de consommation véhicule utilitaire léger 3,5t

- ▶ Les **émissions liées aux déplacements professionnels** nous ont été directement communiquées par l'agence de voyage qui gère les réservations.

L'agence de voyage consigne tous les déplacements professionnels effectués en train ou en avion par les salariés de Pimkie. Nos travaux ont consisté à vérifier que l'agence de voyage suit la méthodologie de l'ADEME et que les facteurs d'émission sont conformes à la méthodologie du Bilan Carbone® V6.

- ▶ **Les distances domicile-travail des employés.**

Le calcul des émissions liées aux trajets domicile-travail des employés s'est fait à partir des adresses saisies dans le système informatique RH de Pimkie : pour chaque adresse, la distance entre le domicile et le lieu de travail a été estimée. Les hypothèses suivantes ont été posées :

- Pour les distances comprises entre 1 et 150 km, il a été considéré que l'ensemble des collaborateurs prenaient leur voiture pour se rendre au travail ;
- Pour les distances supérieures à 150 km, il a été estimé que les employés disposaient d'une seconde adresse à proximité du lieu de travail et que l'adresse renseignée ne pouvait pas être utilisée pour estimer la distance parcourue par trajet. Dans ce cas, nous avons appliqué une distance hypothétique de 15km correspondant à la distance domicile-travail moyenne en France.

Dans tous les cas, la distance moyenne a ensuite été rapportée sur l'année en considérant 1 aller-retour par jour travaillé. Nous avons calculé le nombre d'allers-retours en fonction du nombre de jours travaillés :

- Nous prenons l'hypothèse qu'il y a 42 semaines travaillées par an et qu'une journée de travail représente 7 heures ;
- Chaque distance « aller » est multipliée par :  $(\text{nombre d'heures travaillées par semaine} / 7) \times 42 \times 2$ .
- Pour les personnes travaillant moins de 7h nous avons comptabilisé 1 aller-retour.

## 4.2 Bilan 2014 des autres émissions, par poste, en tCO<sub>2e</sub>

Postes	Emissions en tCO <sub>2e</sub>		
	PPP	BCE	Diramode
<i>Transport et distribution des combustibles, d'électricité, de vapeur, de chaleur, de froid</i>	241	39	18
<i>Transport de marchandise</i>	2 663	-	668
<i>Transport des employés par des moyens n'appartenant pas à la personne morale</i>	66	95	389
<i>Déplacement domicile travail</i>	1 256	234	240

## 4.3 Comparaison 2011 – 2014 sur le périmètre global

Postes	Emissions en tCO <sub>2e</sub>		
	2011	2014	Variations
<i>Transport et distribution des combustibles, d'électricité, de vapeur, de chaleur, de froid</i>	370	298	-20%
<i>Transport de marchandise</i>	2 430	3 330	37%
<i>Transport des employés par des moyens n'appartenant pas à la personne morale</i>	50	550	1011%
<i>Déplacement domicile travail</i>	1 831	1 730	-5%

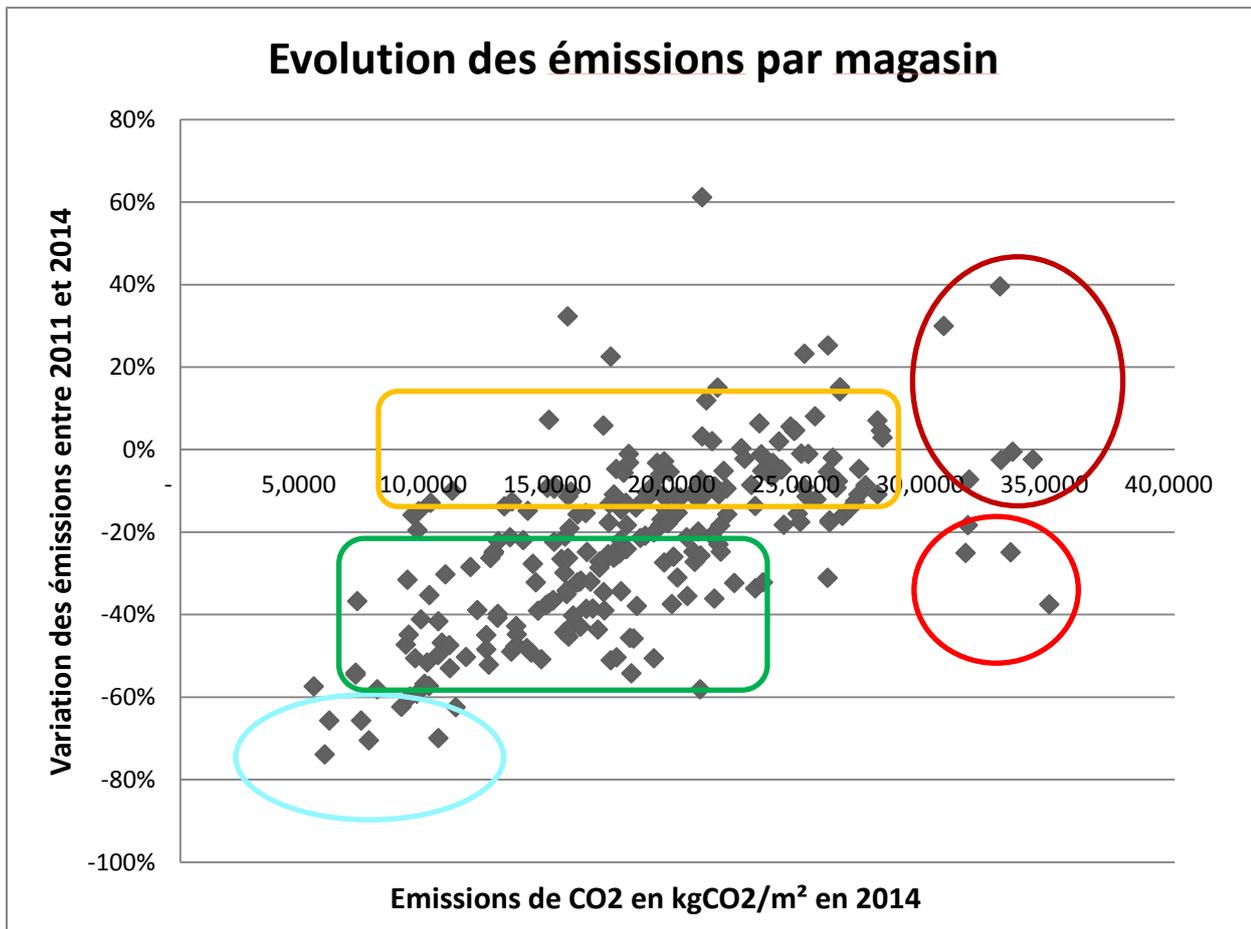
Explication des variations :

- ▶ La consommation d'électricité a diminué sur les 3 périmètres.
- ▶ Les émissions liées au fret ont augmenté. Nous ne pouvons pas analyser la part de cette augmentation liée à l'activité, étant donné que la méthodologie de calcul a changé. En 2011, le facteur d'émissions a directement été appliqué à la distance parcourue, puis un taux de remplissage a été affecté. En 2014, nous avons utilisé la méthode véhicules.km et la méthode tonnes.km selon les informations à notre disposition. A l'avenir, la collecte de l'information CO2 permettrait d'obtenir une information plus précise, homogène et comparable.
- ▶ Les émissions liées aux voyages professionnels ont été multipliées par 11 :
  - Les émissions des déplacements en avion sur la partie siège international et entrepôts sont stables.
  - Les émissions des déplacements en avion sur la partie magasin ont augmenté de 75%.
  - Ce sont les émissions liées au train qui ont le plus augmenté : +850% pour les collaborateurs des magasins et + 375% pour les collaborateurs de la partie siège international et entrepôts.
- ▶ Les émissions liées aux déplacements domicile-travail ont diminué de 5%.

## 5 Comparaison des émissions des magasins pour l'électricité

Le graphique permet d'identifier l'efficacité des magasins en fonction de leurs émissions par m<sup>2</sup> et d'identifier la tendance d'évolution des émissions par rapport à 2011.

Les magasins ouverts entre 2011 et 2015 n'ont pas été inclus.



**84 %** des magasins ont **réduit leurs émissions** liées à l'électricité par rapport à 2011.

**59%** des magasins ont **réduit leurs émissions** liées à l'électricité de plus de 15%.

**37%** des magasins ont des **émissions stables** (à +/- 15%).

- ▶ **Groupe avec des variations d'émissions de plus ou moins 15%** : 37% de magasins ont des émissions relativement stables.
- ▶ **Groupe avec des réductions d'émission entre 20 et 60%** : On remarque que la majorité des magasins connaît une dynamique de réduction des émissions. La plupart des magasins avait un ratio émissions/m<sup>2</sup> inférieur à 40 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> en 2011 et ont diminué leurs émissions jusqu'à 60%.
- ▶ **Groupe avec des réductions de plus de 60%** : On remarque que certains magasins ont fait des efforts considérables. Il serait bon de comprendre les raisons de cette diminution et de partager les bonnes pratiques avec les autres magasins.
- ▶ **Groupe avec une augmentation des émissions de plus de 20%** : En 2014, 9 magasins sur les 10 ont des ratios de consommation au m<sup>2</sup> supérieurs à la moyenne nationale. La compréhension de ces augmentations pourrait permettre une analyse plus fine de la situation. Les efforts de rénovation énergétique doivent être portés sur ces magasins en priorité.

- ▶ Dans les magasins les moins efficaces en 2011, certains ont fait des efforts et ont réussi à réduire leurs émissions de plus de 25%. L'étude des causes de cette évolution permettrait de communiquer les bonnes pratiques à toutes les boutiques ayant un ratio supérieur à 30 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>. Les boutiques avec un ratio supérieur 30 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> et des émissions stables pourront être rénovées en priorité.

Un suivi annuel des variations de consommation pourrait permettre de mieux contrôler les consommations d'électricité dans les années à venir.

En 2014, la **consommation électrique moyenne** des magasins Pimkie est **de 258 kWh / m<sup>2</sup>**. Elle est supérieure de 11% à la consommation moyenne des commerces qui est de 232 kWh / m<sup>2</sup>. (Source : étude de l'ADEME : chiffres clés du bâtiment édition 2013)

Il serait bon de comprendre les valeurs extrêmes afin de s'assurer que les écarts significatifs ne proviennent pas d'erreurs dans la collecte des données. Un suivi régulier des consommations des magasins permettrait d'analyser les variations de façon systématique en demandant des explications aux responsables de magasins. Cela permettrait également de corriger les éventuelles erreurs lors de la collecte de données. Afin de comprendre les évolutions des consommations il serait bon de rapprocher les consommations énergétiques aux travaux réalisés dans les magasins ainsi qu'aux conditions météorologiques.

## 6 Bilan GES global

### 6.1 Tableau réglementaire Promotion du Prêt à Porter, réseau de magasins

Catégories d'émissions	Postes d'émissions	CO2 (Tonnes)	CH4 (Tonnes)	N2O (Tonnes)	R22 (Tonnes)	R407C (Tonnes)	R410A (Tonnes)	Total (TCO2e)
Emissions directes	Combustion d'énergie de sources fixes	5,1	0,0005	0,0002				5,1
	Fuites de fluides frigorigènes				0,005	0,0428	0,1168	310,3
	<b>Sous total</b>							<b>315,4</b>
Emissions indirectes associées à l'énergie	Production de l'électricité	839,6						839,6
	<b>Sous total</b>							<b>839,6</b>
Autres émissions indirectes	Transport et distribution des combustibles, d'électricité, de vapeur, de chaleur, de froid	240,8	0,0113	0,0				240,8
	Transport de marchandises	2 662,8						2 662,8
	Transport des employés par des moyens n'appartenant pas à la personne morale	66,2						66,2
	Déplacement domicile travail	1 256,1						1 256,1
	<b>Sous total</b>							<b>4 225,91</b>

<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OBLIGATOIRE</b>	<b>1 155,0</b>
<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OPTIONNEL</b>	<b>4 225,9</b>
<b>TOTAL EMISSIONS</b>	<b>5 381,0</b>

## 6.2 Tableau réglementaire Diramode, bureaux Villeneuve d'Ascq

Catégories d'émissions	Postes d'émissions	CO2 (Tonnes)	CH4 (Tonnes)	N2O (Tonnes)	R22 (Tonnes)	R407C (Tonnes)	R410A (Tonnes)	Total (TCO2e)
Emissions directes	Combustion d'énergie de sources fixes	70,7	0,0062	0,0031				70,7
	Combustion de carburant des sources mobiles	20,6	0,0	0,0				20,6
	Fuites de fluides frigorigènes				0,016			29,0
	<b>Sous total</b>							<b>120,2</b>
Emissions indirectes associées à l'énergie	Production de l'électricité	19,3						19,3
	<b>Sous total</b>							<b>19,3</b>
Autres émissions indirectes	Transport et distribution des combustibles, d'électricité, de vapeur, de chaleur, de froid	18,3	0,1573	0,0				18,3
	Transport de marchandises	667,3						667,3
	Transport des employés par des moyens n'appartenant pas à la personne morale	388,8						388,8
	Déplacement domicile travail	240,3						240,3
	<b>Sous total</b>							<b>1 314,7</b>

<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OBLIGATOIRE</b>	<b>139,6</b>
<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OPTIONNEL</b>	<b>1 314,7</b>
<b>TOTAL EMISSIONS</b>	<b>1 454,3</b>

### 6.3 Tableau réglementaire Bureaux Commerciaux et Entrepôt, Neuville en Ferrain

Catégories d'émissions	Postes d'émissions	CO2 (Tonnes)	CH4 (Tonnes)	N2O (Tonnes)	R22 (Tonnes)	R407C (Tonnes)	R410A (Tonnes)	Total (TCO2e)
<b>Emissions directes</b>	Combustion d'énergie de sources fixes	113,00	0,0100	0,0050				113,00
	Combustion de carburant des sources mobiles	131,89	0,0	0,0				131,89
	Fuites de fluides frigorigènes				0,002			3,26
	<b>Sous total</b>							<b>248,15</b>
<b>Emissions indirectes associées à l'énergie</b>	Production de l'électricité	63,83						63,83
	<b>Sous total</b>							<b>63,83</b>
<b>Autres émissions indirectes</b>	Transport et distribution des combustibles, d'électricité, de vapeur, de chaleur, de froid	38,73	0,2513	0,0				38,73
	Transport des employés par des moyens n'appartenant pas à la personne morale	95,27						95,27
	Déplacement domicile travail	233,77						233,77
	<b>Sous total</b>							<b>367,78</b>

<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OBLIGATOIRE</b>	<b>311,98</b>
<b>TOTAL EMISSIONS DU SCOPE OPTIONNEL</b>	<b>367,78</b>
<b>TOTAL EMISSIONS</b>	<b>679,8</b>

## 7 Les éléments d'appréciation sur les incertitudes

Les incertitudes liées aux données sont établies suivant les hypothèses suivantes :

- 5% si la donnée provient de la facture,
- 10% si une part négligeable des données est estimée en fonction des autres données de l'année,
- De 20 à 30% si toutes les données sont estimées ou extrapolées en fonction des données des années précédentes,
- 60% pour les estimations les plus importantes.

Donnée	Incertitude de la donnée	Incertitude du FE issue de Bilan Carbone	Incertitude global
Consommation de gaz	5%	5%	7%
Consommation d'électricité	10%	10%	14%
Climatisation	5%	30%	30%
Consommation de carburant des véhicules contrôlés	30%	20%	36%
Déplacements professionnels	5%	60%	60%
Trajets domicile-travail	20%	16%	26%
Fret	30%	9%	31%

## 8 Motivation pour l'exclusion des sources de GES et de poste d'émissions de GES lors de l'évaluation des émissions GES

Les postes d'émissions du scope réglementaire ont tous été intégrés. Les postes « procédés industriels non liés à une combustion », « biomasse », et « production de vapeur chaleur ou froid » sont nuls.

Pour les postes optionnels, seuls les postes d'émissions les plus pertinents ont été sélectionnés. Les sources de GES qui ont été exclues de l'évaluation sont détaillées ci-dessous.

- ▶ **Les postes d'émission suivant semblent pertinents à identifier au regard de l'activité de Pimkie. Cependant ces données ne sont pas encore collectées de manière fiable, et font actuellement l'objet d'études et de groupes de travail dédiés dans le cadre de l'affichage environnemental :**
  - ▶ Achat de produits et extraction des matières premières pour les vêtements
  - ▶ Transport des marchandises entre l'usine et le dépôt allemand
  - ▶ Traitement des déchets et de la fin de vie des vêtements
  
- ▶ **Les postes suivants ont été exclus car ils ont été jugés peu significatifs au vu de l'ensemble des émissions :**
  - ▶ Achat de produits et extraction des matières premières pour les fournitures de type papier
  - ▶ Production des biens immobilisés (travaux, déménagements)
  
- ▶ **Les postes suivants n'ont pas été pris en compte car Pimkie a des difficultés à obtenir des données fiables, traçables et homogènes et n'a que peu de leviers d'action sur la réduction de ces émissions :**
  - ▶ Consommations liées au transport des visiteurs, notamment des clients qui se déplacent jusqu'aux magasins
  - ▶ Consommation d'énergie des magasins franchisés
  - ▶ Transport et distribution de vêtements dont le coût n'est pas supporté par Pimkie
  
- ▶ **Les postes suivants ne concernent pas l'activité de Pimkie :**
  - ▶ Actifs en Leasing (les voitures en leasing sont contrôlées par la société donc intégrées au scope 1)
  - ▶ Consommation d'énergie des actifs en bail
  - ▶ Sources liées aux projets ou aux activités liées aux investissements financiers

## 9 Si différent des facteurs par défaut de la Base Carbone®, les facteurs d'émission et les PRG utilisés

<b>FE modifiés</b>	<b>Source documentaire ou mode de calcul</b>
Facteurs démission des véhicules de leasing	Source : données constructeurs propres à chaque véhicule, transmises par le prestataire de leasing
Facteurs démission Chronopost	Source : Chronopost calcule les émissions liées à l'électricité, au carburant aérien et au diesel affectés à chaque colis
Taux de consommation Fedex	Source : Guide Information CO2, transport routier

## 10 A partir du deuxième bilan, l'explication de tout re calcul de l'année de référence

La méthodologie utilisée pour calculer les émissions est différente de la méthodologie utilisée en 2011. Les émissions GES 2011 seront recalculées le cas échéant afin quelles soient comparables aux données 2014. En effet, les émissions de GES sont propres à une méthode de calcul qui évolue dans le temps.

Différences liées à un changement de méthode :

- Les facteurs d'émission ont été mis à jour ;
- Une partie des émissions liées à l'électricité et au gaz (transport et distribution) ont été affectés en scope 3 conformément à la nouvelle méthodologie 3.c ;
- Reclassification des émissions liées aux voitures de leasing en scope 1 (contrôle opérationnel) ;
- La méthode de calcul des émissions liées au fret a été modifiée. En 2011, le facteur d'émission a directement été appliqué à la distance parcouru, puis un taux de remplissage a été affecté. Nous n'avons pas pu recalculer les données 2011 en fonction de la méthodologie appliquée pour 2014 car les données nécessaires pour refaire les calculs n'étaient pas disponibles.

Différences liées à un changement de périmètre :

- Les consommations des franchisés ont été exclues du périmètre car Pimkie a eu des difficultés à obtenir cette année ces données et a peu d'influence sur la plan d'action de ces magasins ;
- Les émissions liées aux fournitures papiers ont été exclues du périmètre car elles ont été considérées non significatives au vu de l'activité de Pimkie.

# 11 Plan d'actions (synthèse des actions envisagées)

## 11.1 Collecte des données

- ▶ **Consommation d'électricité** : en fin de période boucler les consommations avec le service comptable ou transférer systématiquement une copie des factures d'énergies à la personne en charge du suivi (responsable de la gestion technique par exemple). Suivre les consommations d'électricité en fonction de la météo (Degré Jour Unifié).
- ▶ **Voitures de leasing** : obtenir les kilométrages aux compteurs des véhicules de leasing en fin d'année.
- ▶ **Déplacements domicile-travail** : réaliser une enquête sur les modes de transport des salariés. Pour les salariés des magasins, évaluer le pourcentage de salariés utilisant les transports en commun à partir des remboursements de frais de transport.
- ▶ **Fret** : obligation de communiquer les informations sur le CO2 lié aux transports, communiquer le guide méthodologique sur l'information CO2 aux prestataires transport, spécifier à ces prestataires les données à faire remonter en fin de période :
  - Consommation de source d'énergie
  - Nombre d'unités transportées pour la prestation
  - Nombre d'unités dans le moyen de transport
  - Facteur d'émission
- ▶ Cette information peut être l'occasion d'une discussion entre Pimkie et ses prestataires de transport pour identifier des opportunités d'optimisation du fret et d'économies liées à la consommation de carburant. Une remontée annuelle systématique permettrait une collecte efficace des données. De plus, ce suivi opérationnel permettrait d'analyser les variations et de mettre en valeur les bonnes pratiques, année après année. Une réflexion sur la réduction des émissions des prestataires pourrait donc amener à une baisse des coûts pour les deux parties.

## 11.2 Les consommations énergétiques dans les magasins

- ▶ **Mettre en place un suivi centralisé des consommations énergétiques**

La mise en place d'un suivi centralisé permettrait d'identifier les sites détenus en propre les plus consommateurs en énergie et d'identifier les surconsommations temporaires liées à une anomalie. Les sites les moins efficaces au m<sup>2</sup> nécessiteront une rénovation prioritaire. Cela permettrait d'avoir une vision globale, et d'allouer les ressources aux magasins qui en ont le plus besoin dans l'objectif de réduire la consommation énergétique et de réaliser des économies.

- ▶ **Un audit énergétique est en cours, il permettra d'identifier des actions opérationnelles**

## 11.3 Les consommations énergétiques au niveau du siège

- ▶ **Mettre en place un suivi des consommations énergétiques du bâtiment**
- ▶ **Automatiser le pilotage du bâtiment**

La mise en place d'un système de gestion centralisée des bâtiments permettrait d'améliorer l'efficacité énergétique. Ces données doivent être suivies et analysées afin de mettre en place une automatisation adaptée au bâtiment et aux besoins de ses occupants. La gestion centralisée de la lumière, de la ventilation, du chauffage, de la climatisation, et des stores permettrait une meilleure maîtrise des coûts liés à l'énergie.

## 11.4 Les déplacements domicile travail au niveau des magasins et du siège

- ▶ **Faire un état des lieux des habitudes de déplacement des salariés afin d'affiner l'estimation des émissions du bilan des émissions de GES**

Pour la réalisation de ce bilan des GES, tous les déplacements domicile-travail ont été considérés comme réalisés en voiture. Nous avons réalisé une estimation entre l'adresse de domicile et l'adresse de travail qui ne prend pas en compte les différents moyens de locomotion (transports en commun, covoiturage, vélo) ni les trajets réels effectués (détour régulier pour accompagner les enfants à l'école). Une étude des déplacements au sein de l'entreprise permettrait d'affiner les résultats et d'adapter le plan d'actions à la réalité.

► **Favoriser le co-voiturage au sein d'un même site**

Le covoiturage permet d'exploiter plus efficacement les véhicules utilisés pour se rendre sur un même lieu de travail. Le taux d'occupation des voitures est d'environ 1,3 personne par voiture au niveau national. Cette valeur est faible au vu des capacités de transport de ces véhicules. Le covoiturage, s'il est encouragé à travers la mise en place d'un site intranet ou d'actions incitatives, permet d'augmenter ce taux d'occupation et donc de diminuer les émissions de gaz à effet de serre pour un même nombre de personnes déplacées. Les incitations possibles sont diverses et variées : participation aux coûts kilométriques, accès à des places de parking réservées plus près de l'entrée, challenge avec des prix à gagner, etc.

► **Proposer des stages de formation à l'éco-conduite**

Une formation des employés à la conduite souple peut entraîner une diminution d'au moins 10% de la consommation en carburant. L'impact de l'éco-conduite pourra être observé pour les employés utilisant leur propre véhicule lors des trajets domicile-travail ou utilisant les voitures en leasing,

► **Mettre en place une politique de développement des déplacements doux, notamment au travers d'une compensation financière**

Subventionner les transports en commun permet d'inciter plus fortement les collaborateurs à préférer les transports en commun dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Il est aussi possible de construire des stationnements de vélos, de mettre à disposition des vélos électriques ou encore des voitures électriques en auto partage pour réduire le nombre de véhicules contrôlés par l'entreprise.

## 11.5 La logistique des produits

► **Favoriser les transporteurs qui renouvellent leurs flottes de véhicules avec des moteurs les moins émetteurs.**

► **Favoriser la mise en place de contrats avec des transporteurs signataires de la Charte « Objectifs CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent »**

Le transport routier de marchandises s'est engagé dans plusieurs actions, avec l'objectif de réduire tant les émissions polluantes que les émissions de CO<sub>2</sub>. Au travers de la charte, les entreprises s'engagent, pour une période de trois ans, sur la base d'un plan d'actions concret et personnalisé, afin d'atteindre un objectif global de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. À cet effet, elles doivent mettre en œuvre au moins une action dans chacun des quatre axes définis dans la démarche, à savoir : le véhicule, le carburant, le conducteur, l'organisation des flux (TRM) ou l'organisation et le management (TRV).

► **Favoriser le transport multimodal**

D'après le ministère du développement durable, « 80% du transport de marchandises s'effectuent par les routes, générant des problèmes de pollution, de congestion et de sécurité sur le réseau routier européen. Si rien n'est fait, la dégradation du trafic pourrait avoir un impact négatif sur la productivité et la compétitivité des entreprises européennes. D'où l'impérieuse nécessité de trouver des solutions pour faire progresser harmonieusement nos capacités de transport en suivant l'accroissement de nos besoins. C'est le fondement de ce que les spécialistes nomment « l'approche multimodale » des transports : il s'agit de solutions techniques qui permettent d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et/ou terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail, le fleuve ou par mer (« cabotage » maritime). Le transport maritime est le moins développé, mais le plus porteur d'espoir. Sur l'axe de la façade Atlantique entre l'Espagne et la France, une perspective de transports par la mer de 100 000 à 150 000 poids lourds par an peut être envisagée. »

(source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>)

A poids égal transporté, le fret par camion est 3,3 fois plus émissif que le fret ferroviaire. Si une petite partie du volume des marchandises peut être basculée en fret ferroviaire, ce transfert représentera une réduction des émissions de GES visible.

## 11.6 Amélioration continue et transparence sur l'ensemble de chaîne

► **Au regard de l'activité de Pimkie, les postes d'émission suivants semblent pertinents à intégrer au bilan GES :**

- Achat de produits et extraction des matières premières pour les vêtements. En 2010, 25 millions de tonnes de cotons ont été consommées par l'industrie textile. 1 ha de plantation de coton peut émettre jusqu'à 4 016 kg de CO<sub>2</sub>.
- Transport des marchandises entre le fournisseur et le dépôt allemand Pimkie. En effet, le textile et l'habillement représentent 4% des exportations mondiales de marchandises. Les émissions liées au transport sur tout le cycle de vie du produit ne sont pas négligeables.
- Traitement des déchets et de la fin de vie des vêtements. Chaque année en France, 700 000 tonnes d'articles textiles-habillement sont mis sur le marché alors que seulement 106 000 tonnes sont collectées. A titre d'exemple exemple, les fibres de polyester recyclé permettent d'économiser près de 2,29 kg équivalent CO<sub>2</sub> par tonne de fibre (soit 700kg de pétrole brut par tonne de fibre).

En résumé, une analyse du cycle de vie des vêtements Pimkie pour être réalisée.

(Source : Document technique, « Coton et changement Climatique, Impacts et options de réduction et d'adaptation », Centre du Commerce International, MAR-11-200.F)

## 12 Adresse du site Internet où est mis à disposition le bilan d'émissions de GES

**Responsable du suivi du Bilan des émissions GES** : Christian Kinnen

**Fonction** : Responsable RSE

**Adresse** : 1 rue John Hadley - 59654 Villeneuve d'Ascq

**Tel** : 03 28 32 32 24

**Mail** : christian.kinnen@pimkie.com

Les résultats du bilan des émissions de GES pour les 2 entités Pimkie concernées seront publiés sur le site internet <http://www.pimkie.fr/>.

