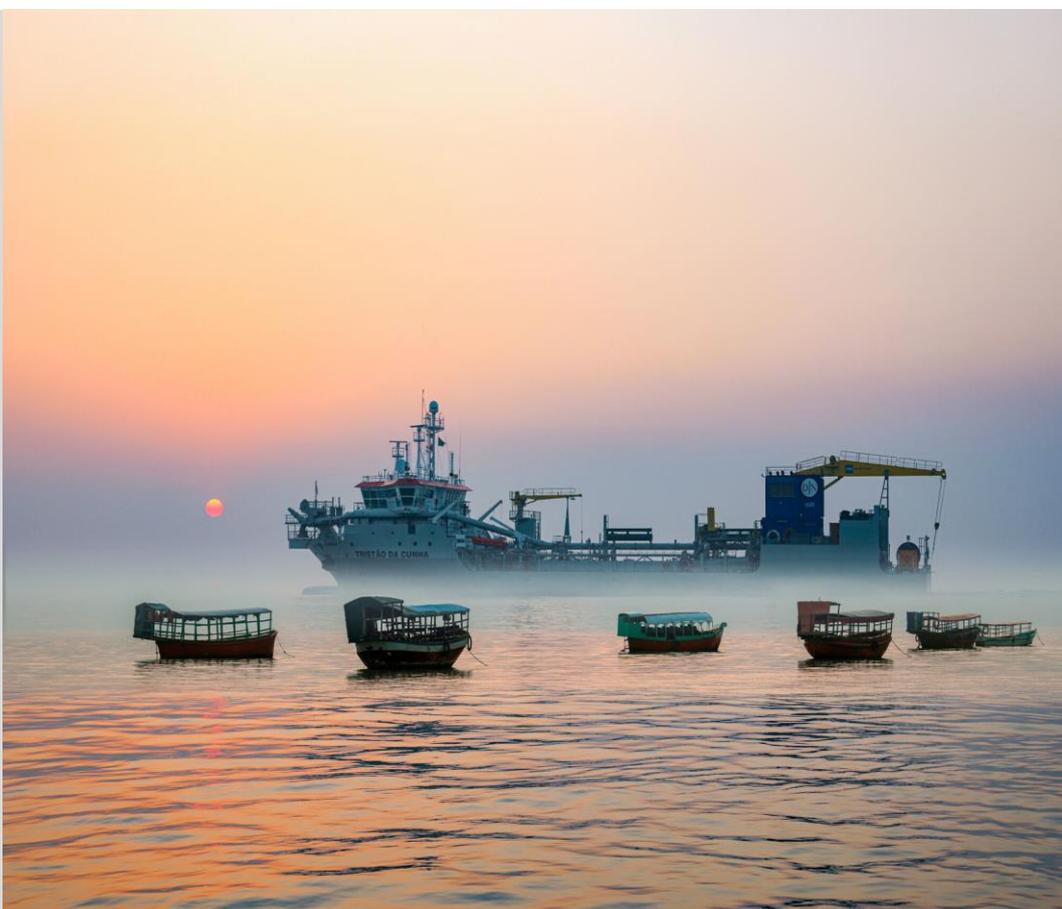


# PLAN D'ACTION DE GESTION ÉNERGÉTIQUE & RAPPORT D'ÉTAPE 2023 T1&T2



# Document control

## Document information

<b>Company name</b>	Jan De Nul - JDN		
<b>Document template</b>	Report		
<b>Document number</b>	JDN.EMAP & rapport d'étape		
<b>Language</b>	French - fr		
<b>Document revision</b>	0.0	<b>Complete revision</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Document title</b>	Plan d'action de gestion énergétique & rapport d'étape 2023 T1&T2		
<b>Initiating department</b>	QHSSE department		
<b>Field of application</b>	Jan De Nul Group		
<b>Knowledge area</b>	Energy – Emissions - Climate - EEC		

## Histoire de révision

Révision	Date	Description et location des changements
0.0	10/2023	Première version

## Reference documents

Reference	Titre
<b>Documents conservés par JDN</b>	
CBF_2023_(GROUP MACRO-MANUAL-OPERATIONAL)_r1	Database sur l'empreinte carbone contenant toutes les données d'émission et d'énergie pour 2023.
Financial year report 2022	Boundary financière et rapport annuel de 2022, vérifiés par Grant Thornton.
JDN.QP.13.01	Finding management
JDN.GF.01.40	Code of conduct
Sustainability report 2021 - 2022	Sustainability report 2021 - 2022

## Standards

ISO 14064 - 1	Greenhouse gases — Part 1: Specification with guidance at the organization level for quantification and reporting of greenhouse gas emissions and removals
ISO 50001	Energy management systems – Requirements with guidance for use §6.2.3
CO <sub>2</sub> Performance ladder	CO <sub>2</sub> Performance Ladder Handbook 3.1

## Définitions

Définition	Signification
Carbon dioxide equivalent	Unité permettant de comparer le forçage radiatif d'un GES à celui du dioxyde de carbone.
GHG emission	Greenhouse gas emission. Libération d'un GHG dans l'atmosphère
GHG emission factor	Greenhouse gas emission factor. Coefficient reliant les données relatives à l'activité des GES aux émissions de GHG.
GHG removal	Élimination des gaz à effet de serre. Retrait d'un GES de l'atmosphère par les puits de GHG.
GHG removal factor	Élimination des gaz à effet de serre. Coefficient reliant les données relatives à l'activité des GES à l'élimination des GES.
GHG Source	Source de gaz à effet de serre. Processus qui libère un GES dans l'atmosphère.
Global warming potential	Indice, basé sur les propriétés radiatives des gaz à effet de serre, mesurant le forçage radiatif consécutif à l'émission d'une unité de masse d'un GES donné dans l'atmosphère actuelle, intégré sur un horizon temporel choisi, par rapport à celui du dioxyde de carbone.

## Abréviations

Abréviation	Signification
CO <sub>2e</sub>	Carbon dioxide equivalent
GHG	Greenhouse gas Constituant gazeux de l'atmosphère, à la fois naturel et anthropique, qui absorbe et émet des radiations à des longueurs d'onde spécifiques dans le spectre des radiations infrarouges émises par la surface de la terre, l'atmosphère et les nuages.
ICE	Indicateur de coût environnemental
SBTi	Science Based Targets initiative
TTW	Tank To Wheel
WTT	Well To Tank
WTW	Well To Wheel

# Table de matières

<b>1</b>	<b>Politique énergétique</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Boundary</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Energy audit</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Objectifs et mesures</b>	<b>8</b>
4.1	Objectifs, mesures et progrès T1 et T2 de 2023	8
4.1.1	Objectif 1 : Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> des bateaux-citernes pendant la réalisation du projet (Scope 1)	8
4.1.2	Objectif 2 : Réduction de la consommation de carburant des voitures de fonction du personnel (Scope 1)	9
4.1.3	Objectif 3 : Électricité renouvelable dans les bureaux, les ateliers et les entrepôts	9
4.1.4	Objectif 4 : Réduction des émissions dans les projets DBFM	10
4.2	Objectifs et mesures à long terme	10
4.2.1	Objectif 1 : Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> des bateaux-citernes pendant la réalisation du projet (Scope 1)	10
4.2.2	Objectif 2 : Réduction de la consommation de carburant des voitures de fonction du personnel (Scope 1)	11
4.2.3	Objectif 3 : Électricité renouvelable dans les bureaux, les ateliers et les entrepôts	11
4.2.4	Objectif 4 : Réduction des émissions dans les projets DBFM	11
<b>5</b>	<b>Évolution des émissions CO<sub>2e</sub></b>	<b>0</b>
<b>6</b>	<b>Constatations, mesures préventives et correctives</b>	<b>0</b>
<b>7</b>	<b>Émissions liées aux émissions</b>	<b>0</b>

# Préface

Jan De Nul est une entreprise moderne et innovante qui relève les défis complexes d'aujourd'hui. Nos collaborateurs talentueux développent des solutions durables qui contribuent à la transition énergétique et assurent l'avenir de la prochaine génération.

Notre expertise repose sur cinq activités principales : l'énergie offshore, le dragage et les services maritimes, la construction civile, les projets environnementaux et le développement de projets. Nous permettons la production d'énergie en mer et maintenons les voies navigables en profondeur. Nous construisons de nouveaux ports et créons des terrains supplémentaires. Nous réalisons des travaux d'infrastructure complexes et installons tout type de bâtiment. Nous nous attaquons à la pollution, quelle qu'en soit la forme. De la conception et de l'ingénierie à la mise en œuvre et à la maintenance, nous déchargeons nos clients en leur proposant des solutions globales qui combinent une, plusieurs ou même toutes les activités.

## Nos valeurs, pierre angulaire du développement durable

Challenge, Connect, Focus, Respect. Sur la base de nos valeurs, Jan De Nul opte résolument pour un avenir durable. Nous nous engageons en faveur des personnes et de l'environnement. Nous travaillons en équipe et partageons nos connaissances et notre expertise. Nous nous engageons à trouver la solution la plus durable pour toutes les parties concernées. Nous relevons le défi de contribuer à la construction d'un avenir meilleur.

## Environnement

En tant qu'entrepreneur civil, maritime et offshore, Jan De Nul est dans la position idéale pour faire la différence pour un meilleur environnement. Nous contribuons activement à la transition énergétique, assainissons les sites pollués et protégeons les côtes de l'érosion. Dans le même temps, nous réduisons activement nos émissions, réutilisons autant de matériaux que possible et introduisons des solutions durables dans nos projets.

## Plan d'action de maîtrise de l'énergie

Ce rapport périodique contient le plan d'action de gestion de l'énergie (EMAP) conformément à la norme ISO 50001 et à l'échelle de performance CO2.

ISO 50001	CO <sub>2</sub> -Prestatieladder	Deming	Jan De Nul
§6.3 Energy audit	2A3	Plan	<p>L'inventaire des émissions est inclus dans le rapport sur les gaz à effet de serre et les rapports d'étape.</p> <p>De nouvelles opportunités d'économies sont examinées à la suite des audits énergétiques (externes) et de l'évaluation énergétique (externe), discutées dans les groupes de pilotage et de travail respectifs, discutées et établies dans la revue de direction et le plan d'action pour la gestion de l'énergie (EMAP).</p>

§6.2 Energy targets, targets and action plans	B, 2C2	Plan/Do	Déclaration de politique QHSE de JDN, Stratégie RSE de JDN telle que décrite dans le rapport de développement durable, Code de conduite de JDN, Plan d'action de gestion de l'énergie, Liste des mesures Site Web SKAO
§6.3 Monitoring, measurement and analysis	3C1, 4B2, 5B2 in 5C3	Check	Mise à jour semestrielle de l'empreinte CO2 et des rapports d'avancement. Réalisation d'audit interne et externe (énergie), auto-évaluation, consultation du comité de travail et de pilotage, revue de direction.
§6.3 Deviations, corrections, corrective and preventive measures	Continuous improvement	Act	Si des écarts sont détectés, le référent CO2PL coordonnera les ajustements par : - l'organisation de réunions de pilotage et de groupe de travail en coordonnant les actions décrites dans la liste d'actions ; - rédaction de conclusions dans le cadre du processus d'audit interne ; - la revue de direction annuelle. Si nécessaire, des ajustements sont apportés à <> et/ou <> ou aux documents système pertinents du système de gestion CO2PL.

Dans ce rapport, nous décrivons également comment Jan De Nul Group atteint les objectifs et les mesures de réduction de CO<sub>2</sub>, tels que fixés par la direction, dans le cadre de sa certification d'échelle de performance CO<sub>2</sub>.

# 1 Politique énergétique

**Jan De Nul Group a des ambitions durables.** Mais comment met-on cela en pratique ? Notre programme commercial **Code Zero** réunit toutes les initiatives de développement durable sous quatre piliers : zéro émission, zéro accident, zéro déchet, zéro infraction. L'introduction de ce programme est une étape importante plutôt qu'un point de départ.

## Zéro émissions

Le changement climatique mondial menace notre mode de vie. En maintenant notre empreinte écologique au strict minimum et en fixant des objectifs clairs, nous voulons contribuer à un monde plus durable. Chez Jan De Nul, ce n'est pas un objectif lointain : nous sommes pleinement engagés dans l'utilisation de biocarburants et d'autres carburants et avec nos navires ULEv à émissions extrêmement faibles, nous sommes un pionnier absolu dans notre secteur.

Les ambitions de Jan De Nul Group ont été validées par l'initiative **Science Based Targets (SBTi)**. Le SBTi encourage le secteur privé à la fois à fixer des ambitions climatiques et à prendre des mesures pour le climat. Ils sont la première ONG à examiner et valider les ambitions climat des affaires. De cette façon, il est vérifié de manière indépendante que les ambitions et les actions des entreprises sont conformes aux objectifs de l'accord de Paris sur le climat. L'initiative Science Based Targets est une collaboration entre le CDP, le Pacte mondial des Nations Unies, le World Resources Institute (WRI) et le World Wildlife Fund (WWF).

Grâce, entre autres, à l'échelle de performance CO<sub>2</sub>, nous nous concentrons sur le "**zéro émissions**" dans lequel nous réduisons notre empreinte écologique. Tous **les travaux de dragage, civils et environnementaux de Jan De Nul Group au Benelux** sont certifiés selon l'**échelle de performance CO<sub>2</sub>**, un instrument pour stimuler les réductions de CO<sub>2</sub>. Nous atteignons toujours le niveau 5 le plus élevé.

Dans le cadre de notre **déclaration de politique QHSSE**, signée par la direction, nous nous engageons à protéger l'environnement et le climat et à prévenir la pollution. Nous nous efforçons constamment **d'utiliser moins d'énergie et d'émettre moins de gaz à effet de serre**. Dans la mesure du possible, nous optons pour **l'énergie verte**.

La [Déclaration de politique QHSSE](#), le [sustainability report \(2021-2022\)](#) et le [annual report 2022](#) peuvent être consultés via le site Web.

## 2 Boundary

Figure 1: Boundary CO2 Performance Ladder Certificate 2022 Boundary visualise en bleu les activités de Jan De Nul Group qui sont certifiés selon le système de gestion CO2 Performance Ladder. Cette limite comprend toutes les activités de dragage, civiles et environnementales au Benelux.

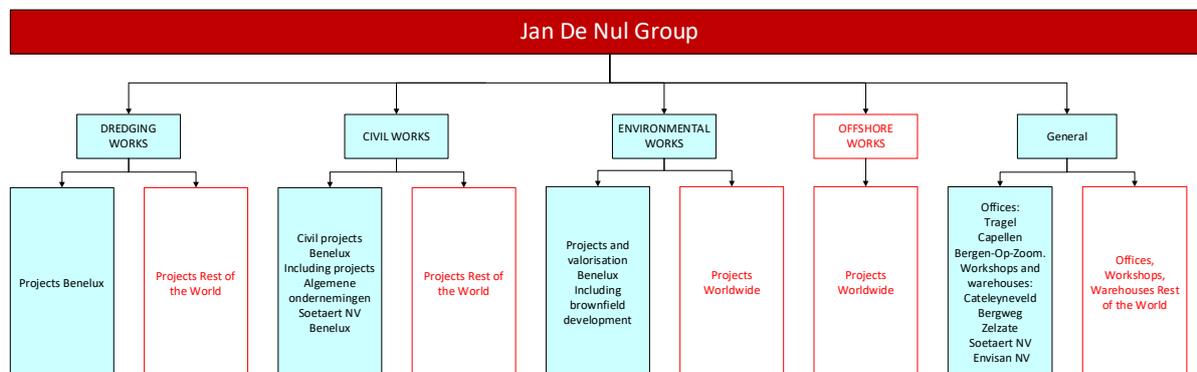


Figure 1: Boundary CO<sub>2</sub> Performance Ladder Certificate 2022

## 3 Energie audit

Les actions issues des audits énergétiques et des bilans énergétiques sont suivies dans groupes de travail et de pilotage pertinents. Ces revues et audits comprennent :

- L'audit énergétique des grandes entreprises peu énergivores du 20/11/2019, ce sera mis à jour au 2023Q4.
- Bilan énergétique au moyen d'enquête auprès de tous les employés de JDN dans le monde, la référence devient faite après la Energy Cup qui a été organisée en 2022.
- Évaluation énergétique des projets bénéficiant d'un avantage d'attribution.
- Scans photos Engie organisés en 2020.
- Audits thermiques des installations de combustion réalisée courant 2018 ;

## 4 Objectifs et mesures

Nos ambitions portent à la fois sur les émissions directes (scope 1) et indirectes (scope 2 et 3) et ont été validées par SBTi. Jan De Nul Group s'engage à :

- Réduire de 40 % d'ici 2035 les gaz à effet de serre absolu scope 1 et 2 par rapport à l'année de référence 2019.
- Réduire de 20 % les émissions absolues de gaz à effet de serre scope 3 provenant des biens et services achetés et des activités liées au carburant et à l'énergie dans le même délai.

Ces ambitions climatiques validées se traduisent en 4 objectifs concrets pour les activités dans le périmètre du certificat échelle de performance CO<sub>2</sub>. Ces objectifs sont formulés sur la base des réductions possibles qui sont déterminées dans les audits énergétiques internes et externes et déterminées dans la revue de direction.

Pour les projets bénéficiant d'un avantage d'attribution, des objectifs et des mesures spécifiques au projet peuvent être formulés dans le cadre du projet respectif. Celles-ci sont documentées au niveau du projet et regroupées dans le dossier de projet.

### 4.1 Objectifs, mesures et progrès T1 et T2 de 2023

#### 4.1.1 Objectif 1 : Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des bateaux-citernes pendant la réalisation du projet (Scope 1)

##### Objectif :

Réduction absolue de 30% des émissions de CO<sub>2e</sub> des dragues dans le Benelux au cours de la période 2022-2030 par rapport à l'année de référence 2019.

##### Part des émissions par rapport à l'empreinte CO<sub>2</sub> :

Les émissions des navires représentent 24% de toutes les émissions de scope 1 et 2 au Benelux au premier semestre de 2023.

##### Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :

- Augmentation de l'efficacité énergétique
- Optimisation des mesures opérationnelles grâce à une surveillance continue
- Utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone
- Utilisation de plans de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP)

##### Évaluation de l'objectif :

Une réduction de 59% a été obtenue par rapport à l'année de référence 2019.

#### **4.1.2 Objectif 2 : Réduction de la consommation de carburant des voitures de fonction du personnel (Scope 1)**

##### **Objectif :**

Réduction de 50 % des émissions par kilomètre de la flotte du personnel d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

##### **Part des émissions par rapport à l'empreinte CO<sub>2</sub> :**

Les émissions des voitures de société représentent 13% de toutes les émissions de scope 1 et 2 dans le Benelux.

##### **Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :**

- Remplacement des véhicules à combustibles fossiles par des véhicules hybrides et électriques
- Si des voitures à combustibles fossiles sont encore achetées, achat de voitures économes en carburant (< 80 gr CO<sub>2e</sub>/km)
- Promouvoir l'utilisation de la bicyclette
- Sensibilisation

##### **Évaluation de l'objectif :**

L'émission moyenne par voiture de société était de 4,82T CO<sub>2e</sub>.

#### **4.1.3 Objectif 3 : Électricité renouvelable dans les bureaux, les ateliers et les entrepôts**

##### **Objectif :**

100% d'électricité renouvelable d'origine locale avec au moins 10% d'énergie autoproduite dans tous les bureaux, ateliers et entrepôts d'ici 2030.

##### **Part des émissions par rapport à l'empreinte CO<sub>2</sub> :**

Les émissions d'électricité provenant des bureaux, des ateliers et des entrepôts représentent 0% de toutes les émissions des champs d'application 1 et 2 dans le Benelux. Les émissions sont de 0 tonne de CO<sub>2e</sub> parce que l'électricité renouvelable locale a une émission de 0 tonne de CO<sub>2e</sub> dans la phase d'utilisation. La consommation d'électricité des bureaux, ateliers et entrepôts représente 26% de la consommation totale d'électricité dans le Benelux.

##### **Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :**

- Réduire la consommation d'énergie
- Produire de l'électricité renouvelable
- Acheter de l'électricité renouvelable d'origine locale

##### **Évaluation de l'objectif :**

En 2023 T1 & T2, 99,96% de l'électricité achetée pour les bureaux, les ateliers et les entrepôts dans le Benelux était verte et d'origine locale. Et 13% de la consommation d'électricité pour les bureaux, les ateliers et les entrepôts a été autogénéré.

#### 4.1.4 Objectif 4 : Réduction des émissions dans les projets DBFM

##### Objectif :

Réduction minimale de 30 % de l'ICE\* et de 10 % de l'impact CO<sub>2e</sub> au moyen du TOTEM\*\* pour un projet d'infrastructure et un projet de bâtiment respectivement, par rapport à la conception standard d'ici à 2025, avec des objectifs intermédiaires correspondants :

- Réduction minimale de 30 % de la valeur de l'ICE\* par rapport à la conception standard pour un projet d'infrastructure attribué ou mis en œuvre en 2023.
- Réduction minimale de 10 % de l'impact CO<sub>2e</sub> au moyen de TOTEM \*\* par rapport à la conception standard pour un projet de bâtiment attribué ou réalisé en 2024.
- Réduction minimale de 30 % de la valeur de l'ICE\* pour un projet d'infrastructure et réduction minimale de 10 % de l'impact sur le CO<sub>2e</sub> au moyen de TOTEM\*\* pour un projet de bâtiment par rapport à la conception standard attribuée ou mise en œuvre en 2025.\*

\* Réduction minimale de 30 % de la valeur ICE du béton et de l'acier utilisés pour réaliser les travaux d'infrastructure.

\*\* Une réduction minimale de 10 % de l'impact CO<sub>2e</sub> des matériaux utilisés pour la structure extérieure du bâtiment sera réalisée, à l'exclusion de la finition intérieure. Cette réduction sera réalisée au moyen d'une analyse totem par rapport à la conception standard.

##### Part des émissions par rapport à l'empreinte CO<sub>2</sub> :

Pour T1 et T2 de 2023, il n'est pas possible de déterminer la part des émissions par rapport à l'empreinte CO<sub>2</sub>. Une mise à jour sera fournie dans le rapport annuel de 2023.

##### Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :

- Conception : utiliser moins d'acier, de béton ou de moyens de transport
- Utiliser de l'acier, du béton ou des transports à faible teneur en carbone

##### Évaluation de l'objectif :

Même s'il n'est pas possible d'évaluer cet objectif sur une base semestrielle, on s'attend à ce que les objectifs fixés soient atteints.

## 4.2 Objectifs et mesures à long terme

### 4.2.1 Objectif 1 : Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des bateaux-citernes pendant la réalisation du projet (Scope 1)

##### Objectif :

Réduction absolue de 30% des émissions de CO<sub>2e</sub> des dragues dans le Benelux au cours de la période 2022-2030 par rapport à l'année de référence 2019.

##### Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :

- Augmentation de l'efficacité énergétique
- Optimisation des mesures opérationnelles grâce à une surveillance continue
- Utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone
- Utilisation de plans de gestion de l'efficacité énergétique des navires (SEEMP)

#### 4.2.2 Objectif 2 : Réduction de la consommation de carburant des voitures de fonction du personnel (Scope 1)

##### Objectif :

Réduction de 50 % des émissions par kilomètre de la flotte du personnel d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019.

##### Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :

- Remplacement des véhicules à combustibles fossiles par des véhicules hybrides et électriques
- Si des voitures à combustibles fossiles sont encore achetées, achat de voitures économes en carburant (< 80 gr CO<sub>2</sub>e/km)
- Promouvoir l'utilisation de la bicyclette
- Sensibilisation

#### 4.2.3 Objectif 3 : Électricité renouvelable dans les bureaux, les ateliers et les entrepôts

##### Objectif :

100% d'électricité renouvelable d'origine locale avec au moins 10% d'énergie autoproduite dans tous les bureaux, ateliers et entrepôts d'ici 2030.

##### Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :

- Réduire la consommation d'énergie
- Produire de l'électricité renouvelable
- Acheter de l'électricité renouvelable d'origine locale

#### 4.2.4 Objectif 4 : Réduction des émissions dans les projets DBFM

##### Objectif :

Réduction minimale de 30 % de l'ICE\* et de 10 % de l'impact CO<sub>2</sub>e au moyen du TOTEM\*\* pour un projet d'infrastructure et un projet de bâtiment respectivement, par rapport à la conception standard d'ici à 2025, avec des objectifs intermédiaires correspondants :

- Réduction minimale de 30 % de la valeur de l'ICE\* par rapport à la conception standard pour un projet d'infrastructure attribué ou mis en œuvre en 2023.
- Réduction minimale de 10 % de l'impact CO<sub>2</sub>e au moyen de TOTEM \*\* par rapport à la conception standard pour un projet de bâtiment attribué ou réalisé en 2024.
- Réduction minimale de 30 % de la valeur de l'ICE\* pour un projet d'infrastructure et réduction minimale de 10 % de l'impact sur le CO<sub>2</sub>e au moyen de TOTEM\*\* pour un projet de bâtiment par rapport à la conception standard attribuée ou mise en œuvre en 2025.\*

\* Réduction minimale de 30 % de la valeur ICE du béton et de l'acier utilisés pour réaliser les travaux d'infrastructure.



\*\* Une réduction minimale de 10 % de l'impact CO2e des matériaux utilisés pour la structure extérieure du bâtiment sera réalisée, à l'exclusion de la finition intérieure. Cette réduction sera réalisée au moyen d'une analyse totem par rapport à la conception standard.

**Les mesures principales de réduction prises pour atteindre cet objectif :**

- Conception : utiliser moins d'acier, de béton ou de moyens de transport
- Utiliser de l'acier, du béton ou des transports à faible teneur en carbone

## 5 Évolution des émissions CO<sub>2e</sub>

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des émissions de CO<sub>2e</sub> pour les activités de Jan De Nul dans le Benelux. Les années précédentes sont recalculées chaque année en fonction de l'évolution des facteurs d'émission.

**Table 1: Évolution de CO<sub>2e</sub> émissions (Ton CO<sub>2e</sub>)**

		2019	2020	2021	2022	S1 2023
<b>Scope 1</b>	Carburant navires	28,004	39,757	38,019	10,823	3,505
	Diesel	6,530	10,890	9,408	14,847	7,941
	Gaz naturel	1,279	1,207	1,348	1,160	683
	Carburant voitures de société	2,805	576	3,607	3,604	1,843
<b>Scope 1 Total</b>		<b>38,617</b>	<b>52,430</b>	<b>52,382</b>	<b>30,434</b>	<b>13,972</b>
<b>Scope 2</b>	Electricité	1,841	728	212	370	381
	Récupération de la chaleur	23	26	27	18	14
<b>Scope 2 Total</b>		<b>1,864</b>	<b>754</b>	<b>240</b>	<b>389</b>	<b>395</b>
<b>Grand Total (s1+s2)</b>		<b>40,481</b>	<b>53,184</b>	<b>52,621</b>	<b>30,822</b>	<b>14,367</b>
		<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>S1 2023</b>
<b>Scope 3</b>	Voyage d'affaires	1,076	2,152	2,364	2,323	1,152
	Biens et services achetés	/	/	/	36,487	18,244
	Activités liées aux combustibles et à l'énergie	/	/	/	8,268	4,134
	Employee commuting	603	1,207	1,369	1,688	844
	Carburant du voitures privé	56	112	89	/	/
	Béton	10,581	21,161	28,565	/	/
	Acier	4,687	9,374	27,437	/	/



	Transport de sol	4,208	8,415	8,418	/	/
<b>Scope 3 Total</b>		<b>21,211</b>	<b>42,421</b>	<b>68,242</b>	<b>48,766</b>	<b>24,374</b>
<b>Grand Total (s1+s2+s3)</b>		<b>61,692</b>	<b>95,605</b>	<b>120,863</b>	<b>79,094</b>	<b>38,741</b>

## 6 Constatations, mesures préventives et correctives

Si des écarts sont identifiés, le groupe de discussion coordonnera l'ajustement énergétique, des émissions et du climat par :

- Les groupes de pilotage et de travail organisés périodiquement en coordonnant des actions spécifiques
- Gestion des trouvailles (JDN.QP.13.01)
- La revue de direction annuelle

Si nécessaire, des ajustements sont apportés aux documents système du système de gestion de l'échelle de performance CO<sub>2</sub>.

## 7 Émissions liées aux émissions

Jan De Nul participe activement aux groupes de travail et aux initiatives liées au CO<sub>2</sub> au sein du secteur et reste ainsi informé des possibilités de réduction. D'une part, l'entreprise participe à des initiatives et, d'autre part, elle-même initie des initiatives. La participation est décrite dans "Aperçu des initiatives et des programmes de réduction".

En outre, Jan De Nul s'est également abonné à diverses publications professionnelles et réseaux sociaux afin de rester informé des initiatives liées au CO<sub>2</sub>. L'état des initiatives en cours est discuté au sein des groupes de pilotage et de travail opérationnels concernés. Des décisions sont également prises au sein de ces groupes sur d'éventuelles nouvelles initiatives.