



Terre des hommes

Rapport Empreinte Carbone 2021

Février 2023

ecoact
an Eviden business



Terre des hommes
Helping children worldwide.

Table des matières

Contents

Résumé	3
Introduction	4
Méthodologie	6
Qu'est-ce qu'un bilan de gaz à effet de serre (GES) ?	6
Méthodologie de calcul des émissions.....	6
Périmètres du calcul d'empreinte	7
Périmètre organisationnel.....	7
Périmètre opérationnel.....	8
Périmètre temporel.....	10
Empreinte carbone 2021 de Tdh	11
Empreinte carbone globale par scopes	11
Empreinte carbone globale par catégorie d'émissions.....	13
Détails des sources d'émission par catégorie	15
Emissions par régions	28
Incertitudes des mesures	29
Facteurs d'émission.....	29
Données d'activité	30
Extrapolations	30
Indicateurs de performance et repères	31
Repères	31
Recommandations	32
Suivi et amélioration continue de la mesure.....	32
Suggestions d'améliorations	32
Retour de l'enquête sur la collecte de données	33

Résumé

Terre des hommes (Tdh) est une organisation non gouvernementale internationale d'aide à l'enfance, engagée dans un fonctionnement et un modèle d'action durables sur le plan environnemental.

Le rapport d'empreinte ci-dessous, réalisé en partenariat avec Eco Act et selon un modèle fourni par le Climate Action Accelerator, quantifie les différentes sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dont Tdh est responsable. L'approche adoptée est conforme à la norme internationale en la matière (ISO 14064) et suit la méthodologie du GHG Protocol¹.

Ce bilan commence par présenter les engagements de Tdh et explore ses différentes activités pour estimer les émissions de CO_{2e} de l'organisation en 2021. Bien qu'incomplet à certains égards, le rapport peut néanmoins donner un aperçu des principales catégories d'émissions de Tdh. Il met notamment en évidence la part importante des déplacements professionnels et des achats de biens et de services dans les activités de l'organisation. Ceci est tout à fait compréhensible étant donné l'étendue géographique de l'organisation (plus de 30 pays).

Les émissions totales de gaz à effet de serre de Tdh en 2021 s'élèvent à 18'500 tCO_{2e}.

Quelques grands postes sont responsables de plus de la moitié de l'empreinte totale :

- Achat de services : 13% de l'empreinte globale, ou 2412 tCO_{2e}
- Déplacements professionnels en voiture : 12% de l'empreinte globale, ou 2279 tCO_{2e}
- Trajets domicile-travail en voiture : 9% de l'empreinte globale, ou 1678 tCO_{2e}
- Achat de mobilier, d'équipement et de matériel informatique : 12% de l'empreinte, ou 2196 tCO_{2e}
- Transport routier (fret) : 9% de l'empreinte globale, ou 1652 tCO_{2e}

Si l'on regarde de plus près, l'utilisation de la voiture pour le transport de marchandises et les voyages d'affaires représente à elle seule 4032 tCO_{2e}, soit 21% des émissions totales de Tdh (sans prendre en compte les déplacements domicile-travail).

En outre, le rapport d'empreinte présente également une répartition par régions d'intervention. En mettant ces données en perspective avec les contextes locaux, de nouvelles approches peuvent émerger quant à la manière dont les différentes délégations Tdh peuvent contribuer à la réduction des émissions. Le rapport explore également les limites de Tdh dans la collecte d'informations, et fournit des recommandations dans les derniers chapitres. En effet, il sera important d'améliorer le suivi et le reporting si Tdh veut suivre et améliorer son empreinte de manière précise et utiliser cet exercice pour développer sa feuille de route.

Les informations présentées ci-dessous ont pour but d'aider Tdh à guider son action environnementale, en travaillant avec les équipes pour trouver des solutions afin de réduire l'empreinte de l'organisation de 50% d'ici 2030, en ligne avec les Accords de Paris de 2015 sur le changement climatique. Elles sont le fruit de nombreux échanges avec des personnes du siège, du terrain et de l'extérieur de l'organisation, qu'il convient de remercier chaleureusement pour leur temps, leur patience et leurs efforts.

¹ [Greenhouse Gas Protocol | \(ghgprotocol.org\)](https://www.ghgprotocol.org/)

Introduction

Terre des hommes (Tdh) est une organisation non gouvernementale internationale d'aide à l'enfance fondée en 1960 à Lausanne, en Suisse. Aujourd'hui, l'ONG travaille dans plus de 30 pays, où elle déploie des programmes en matière de migration, de santé et d'accès à la justice, soutenus par une expertise transversale en matière de protection de l'enfance et de WASH.

Les collaborateurs de Tdh constatent quotidiennement que les crises climatiques et environnementales aggravent les menaces qui pèsent sur la protection des enfants et leurs droits fondamentaux. On estime qu'environ 1 milliard d'enfants sont exposés à un risque extrêmement élevé d'être affectés par un aléa climatique tel que la sécheresse, les vagues de chaleur ou les inondations². De plus, les changements climatiques et environnementaux agissent comme des "multiplicateurs de menace" qui se croisent avec d'autres crises telles que les conflits ou l'insécurité alimentaire, exacerbant ainsi les situations de vulnérabilité pour les enfants. Tout cela augmente considérablement le nombre d'enfants et de jeunes qui ont besoin d'une aide humanitaire.

Il est encore temps d'agir, mais la fenêtre d'opportunité se referme rapidement. C'est pourquoi Tdh est fermement déterminée à s'engager dans des actions rapides d'atténuation et d'adaptation dans le cadre de ses activités, et à plaider pour un plus grand engagement de la part des autres acteurs.

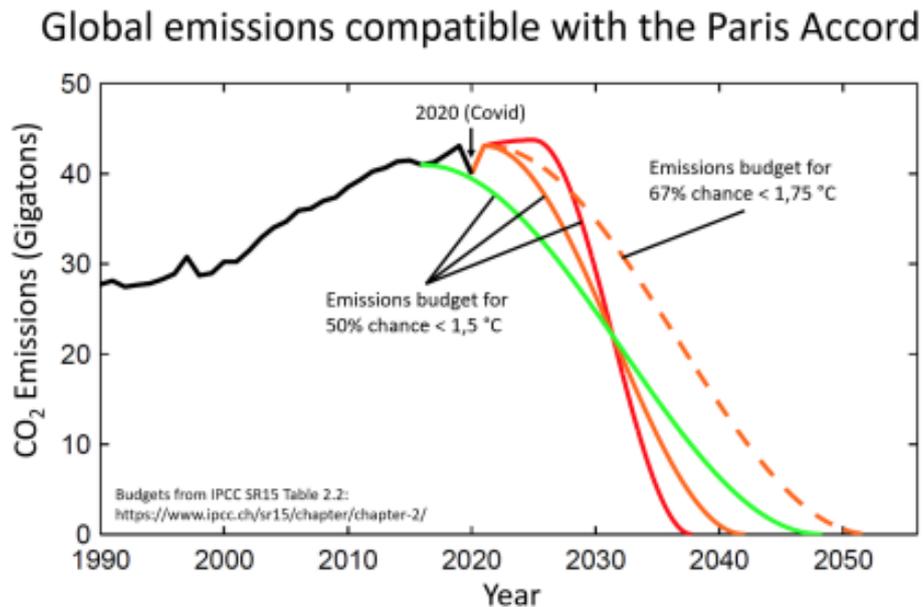
En 2021, l'organisation s'est engagée à réduire ses émissions de carbone de 50% d'ici 2030, conformément à l'accord de Paris, afin de contribuer à limiter la hausse des températures à 1,5 degré Celsius.

Cette étude vise à présenter une première empreinte complète de l'organisation. Sur une période de 6 mois, les données ont été collectées et analysées selon les principes du protocole des gaz à effet de serre (GES) du World Resources Institute (WRI).

² [Office of the Special Representative of the Secretary-General on Violence Against Children, 2022. The climate crisis and violence against children.](#)

Tdh s'engage sur des objectifs scientifiques compatibles avec l'Accord de Paris.

Le graphique ci-dessous rappelle les objectifs de l'Accord de Paris (COP21), à savoir la nécessité d'une réduction de 50% des émissions d'ici 2030 pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 afin de limiter le réchauffement climatique à moins de 1.5 °C. L'engagement de Tdh reflète cette ambition mondiale et l'urgence d'une réduction drastique des émissions.



Méthodologie

La méthodologie choisie pour cette évaluation de l'empreinte carbone de Tdh est conforme à la norme internationale en la matière (ISO 14064) et suit la méthodologie du GHG Protocol³, notamment en ce qui concerne la pertinence, l'exhaustivité, la cohérence, la transparence et l'exactitude. La réalisation d'un bilan GES permet à une organisation de :

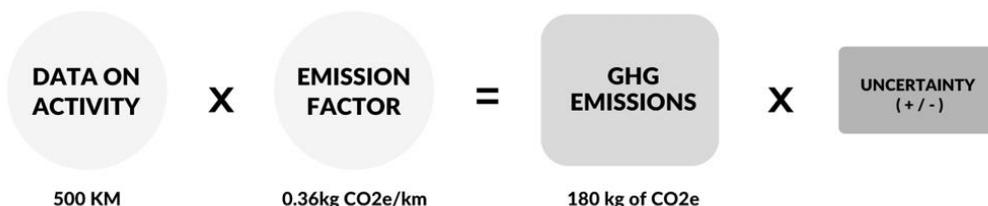
- Structurer sa politique environnementale
- Identifier des actions pour réduire ses émissions et sa facture énergétique
- Évaluer et suivre les efforts de décarbonisation réalisés
- Se démarquer par son exemplarité
- Se mettre en conformité avec une réglementation (si elle y est soumise)
- Impliquer les salariés ou les partenaires dans cet exercice et les sensibiliser

Qu'est-ce qu'un bilan de gaz à effet de serre (GES) ?

L'objectif principal d'un bilan GES est de donner une vision globale d'une activité avec un indicateur qui n'est pas économique (CHF, euros, \$), mais lié à sa contribution à la crise climatique (émissions de gaz à effet de serre exprimées en tonnes de CO₂). Les gaz à effet de serre et leurs impacts sont définis dans le protocole de Kyoto (CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆⁴). A ceux-ci s'ajoutent un certain nombre de gaz dits "non-Kyoto", dont les halocarbures (similaires aux HFC, PFC), que l'on trouve dans les systèmes de climatisation, dont certains sont ici pertinents car émis par les activités de Tdh.

Méthodologie de calcul des émissions

Pour calculer les émissions de GES de Tdh, nous avons collecté des données d'activité ou "brutes" (CHF, km parcourus, litres de carburant consommés, etc.) et les avons multipliées par un facteur d'émission standard⁵ pour calculer leur équivalence en termes de quantité de CO₂ émise⁶. Comme les différents gaz ont un potentiel de réchauffement global (PRG) différent, ils sont convertis en équivalents CO₂ afin de simplifier la rédaction des rapports.



³ [Greenhouse Gas Protocol | \(ghgprotocol.org\)](https://www.ghgprotocol.org/)

⁴ Dioxyde de carbone (CO₂) ; méthane (CH₄) ; oxyde nitreux (N₂O) ; hydrofluorocarbures (HFC) ; perfluorocarbures (PFC) ; et hexafluorure de soufre (SF₆).

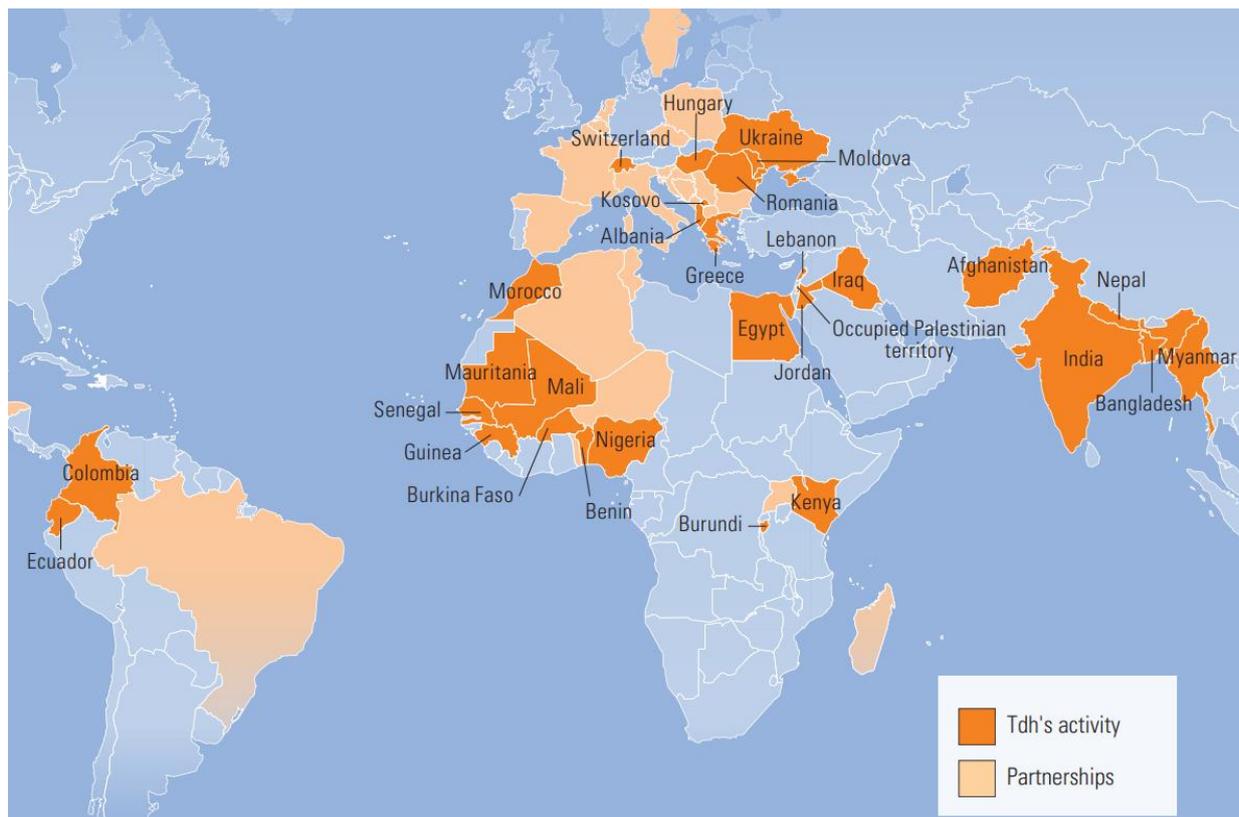
⁵ Les facteurs d'émission sont élaborés en mesurant les émissions du cycle de vie des produits ou des services, c'est-à-dire les émissions nécessaires à leur fabrication, leur fonctionnement et leur élimination.

⁶ Les émissions de GES sont toujours exprimées en kg ou en tonnes d'équivalent CO₂ (CO₂e).

Périmètres du calcul d'empreinte

La détermination du périmètre du calcul d'empreinte est une étape cruciale. Elle détermine la portée et l'exhaustivité de l'étude ainsi que la période couverte. Elle doit impérativement inclure toutes les entités et activités qui permettent à l'organisation de mener à bien sa mission sociale. Une fois le périmètre défini, il est validé par la direction de l'organisation.

Périmètre organisationnel



La mesure est appliquée à toutes les entités qui dépendent financièrement de Tdh (en 2021). Cela inclut le siège de Lausanne (y compris les autres bâtiments appartenant à Tdh en Suisse), le bureau de Zürich, ainsi que tous les pays où Tdh a une capacité opérationnelle (« Tdh's activity » dans la carte ci-dessus).

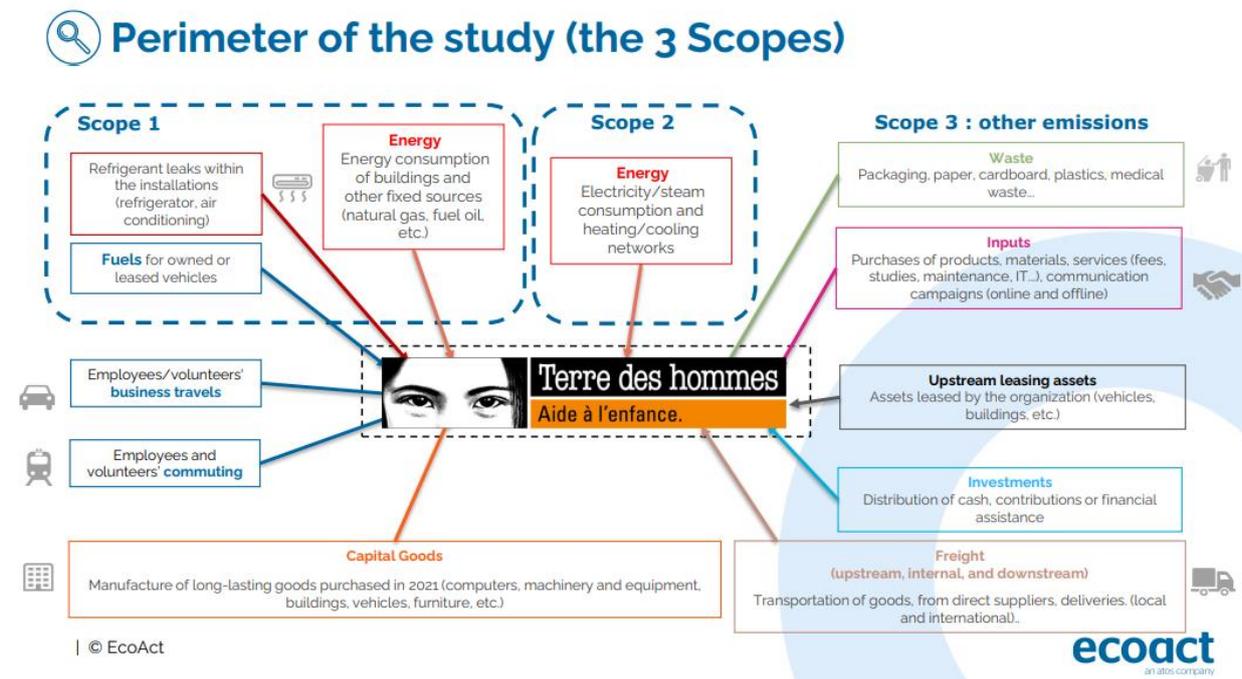
Siège	Lausanne, Suisse
Bureaux terrains	29 pays (Albanie, Afghanistan, Bangladesh, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Colombie, Equateur, Egypte, Grèce, Guinée, Hongrie, Inde, Iraq, Jordanie, Kenya, Kosovo, Liban, Mali, Maroc, Mauritanie, Moldavie, Myanmar, Népal, Nigéria, Palestine, Roumanie, Sénégal, Ukraine)
Employé.e.s	2190
Budget	97.9 mio CHF

Périmètre opérationnel

La comptabilité carbone internationale classe les émissions de GES en trois groupes :

- Scope 1 : émissions directes provenant de la combustion de combustibles fossiles (provenant d'installations fixes ou mobiles situées à l'intérieur du périmètre de l'organisation)
- Scope 2 : émissions indirectes associées à la consommation d'électricité achetée, au refroidissement et au chauffage
- Scope 3 : toutes les autres émissions indirectes

Le périmètre opérationnel définit les processus de l'organisation qui sont inclus dans la mesure. Il comprend toutes les activités pour lesquelles l'organisation est considérée comme responsable. Dans le cas de l'empreinte carbone de Tdh, le périmètre opérationnel peut être visualisé comme suit :



Dans le schéma ci-dessus, la case "investments" correspond à une estimation des émissions liées aux activités de nos partenaires opérationnels locaux dans la mise en œuvre des projets financés par Terre des hommes. Il s'agit de capturer uniquement les émissions au sens restreint, directement liées au projet. Il s'agit donc principalement d'émissions liées aux scopes 1 et 2 (consommation d'énergie) et parfois au scope 3 pour l'achat de biens spécifiques dans le cadre du projet. Nous reviendrons sur ce point dans l'analyse détaillée de cette catégorie (p.25).

Sources d'émission sélectionnées

Il a été décidé que toutes les sources importantes seraient incluses dans le champ d'application de l'étude.

- **Scope 1 et 2:**
 - Combustibles à usage stationnaire et mobile
 - Electricité achetée
 - Emissions fugitives des unités de climatisation

- **Scope 3:**
 - Biens et services achetés ("inputs")
 - Biens capitaux / immobilisations ("capital goods") acquis en 2021
 - Activités liées aux combustibles et à l'énergie non incluses dans les scopes 1 et 2
 - Transport et distribution (fret en amont, interne et en aval)
 - Déplacements professionnels ("business travel")
 - Déplacements domicile-travail ("commuting")
 - Déchets ("waste")
 - Partenaires opérationnels ("investments")

Principales limitations à propos de certaines catégories :

Parmi les catégories d'émissions incluses dans le scope 3, certaines ont fait l'objet de limitations importantes et ont nécessité des extrapolations (sur la méthodologie d'extrapolation, voir les détails dans la section "incertitudes des mesure").

- *Biens et services* ("inputs") : les données disponibles pour cette catégorie étaient incomplètes et presque toujours communiquées sous la forme de données financières, ce qui génère un niveau d'incertitude particulièrement élevé.
- *Déplacements professionnels* ("business travel") : les données disponibles pour cette catégorie sont souvent incomplètes, en raison de l'absence de suivi systématique des voyages (distance parcourue en km, moyen de transport, motif du voyage). En l'absence de telles données, il a souvent été nécessaire de recourir à des données financières, ce qui génère un niveau d'incertitude élevé.
- *Fret* : les données disponibles pour cette catégorie sont souvent incomplètes, en raison de l'absence de suivi systématique du transport de marchandises (distance en km, moyen de transport, poids (kg) ou quantité (unités) de marchandises transportées, fret amont/interne/aval). En l'absence de telles données, il a souvent été nécessaire de recourir à des données financières, ce qui génère un niveau d'incertitude élevé.
- *Déplacements domicile-travail* ("commuting") : pour évaluer les émissions liées aux déplacements domicile-travail, les données ont été collectées par le biais d'une enquête distribuée à l'ensemble du personnel de Tdh. Le taux de réponse obtenu (environ 15%) nous a obligé à recourir à des extrapolations importantes, accompagnées d'un taux d'incertitude élevé.
- *Déchets* ("waste") : les émissions liées aux déchets ont été principalement extrapolées, en utilisant différentes manières d'évaluer la production de déchets au niveau de chaque délégation. Il n'existe actuellement aucun outil de suivi des déchets produits et de leur traitement. Les données relatives aux déchets s'accompagnent donc d'un fort taux d'incertitude.
- *Partenaires opérationnels* ("investments") : l'objectif de cette catégorie était d'évaluer les émissions des partenaires opérationnels de Tdh dans le cadre de la mise en œuvre des projets financés par Tdh sur le terrain. Cependant, la confusion sur ce qu'est un partenaire opérationnel, les données à sélectionner et un manque général d'information nous amènent à remettre en question les résultats obtenus pour cette catégorie.

Périmètre temporel

La mesure porte sur l'ensemble de l'année 2021, afin de définir une mesure de référence pour Tdh. Ce choix est basé sur la disponibilité des données et leur facilité d'accès par les différents acteurs impliqués dans la collecte des données. Il faut noter ici que la nature particulière de l'année 2021 a été prise en compte, car elle a été fortement impactée par la pandémie de COVID-19, réduisant drastiquement les voyages aériens en particulier.

Empreinte carbone 2021 de Tdh

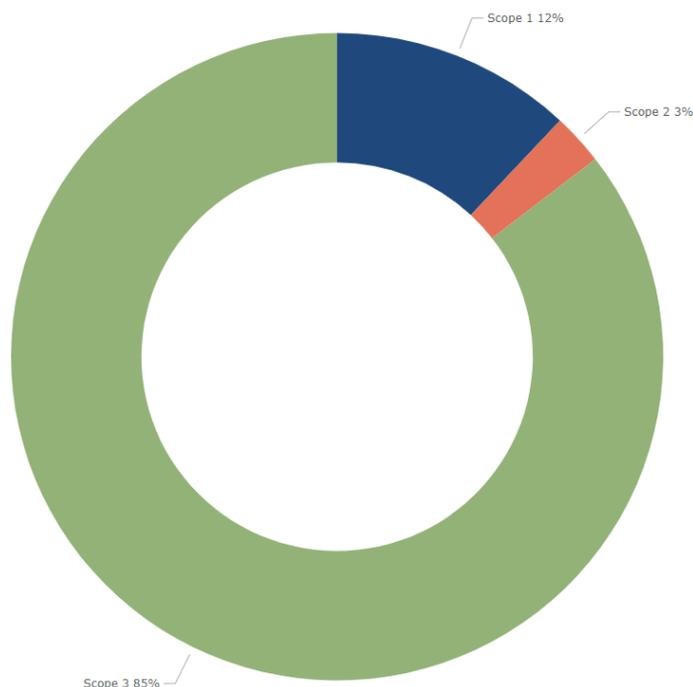
Le résultat de ce bilan carbone sera présenté sous deux formes :

1. Une analyse des scopes 1, 2 et 3 conformément au GHG Protocol
2. Une analyse par catégories d'émissions : l'analyse par catégories et sous-catégories sera plus détaillée

Empreinte carbone globale par scopes

Les émissions de gaz à effet de serre de Tdh en 2021 s'élèvent à 18'500 tonnes d'équivalent CO₂, comme le montre le graphe ci-dessous. Les émissions directes du scope 1 représentent 12% de l'empreinte totale. Les émissions du scope 2 représentent 3%, et enfin, les émissions du scope 3 représentent 85%.

Le niveau d'incertitude du calcul d'empreinte s'élève à 43%. Cela signifie que l'empreinte carbone totale peut être inférieure ou supérieure, allant de 10'545 à 26'455 tonnes de CO₂e. Ce pourcentage est élevé mais correspond aux taux d'incertitude constatés dans le calcul des premiers bilans carbone dans d'autres organisations comparables. Le premier exercice sert souvent à identifier les limites et les besoins de suivi dans certaines catégories, et l'on s'attend donc à ce que le taux d'incertitude diminue au fur et à mesure que des mécanismes de suivi seront mis en place et que le personnel sera mieux formé à la méthodologie de collecte des données.⁷



@EcoAct

⁷ Le calcul des émissions comporte un certain niveau d'incertitude, lié à : 1) la fiabilité qualitative ou quantitative des données relatives à l'activité ; 2) le niveau d'incertitude du facteur d'émission choisi (données disponibles dans la base de données carbone). Le niveau d'incertitude est estimé et exprimé en % de l'empreinte totale. Une empreinte avec un niveau d'incertitude de 40 % signifie que le total peut être supérieur ou inférieur de 40 % aux émissions fournies dans l'empreinte.

Scope 1 : 12%, soit 2'304 tCO2e

Ce périmètre représente les émissions directes de l'organisation générées par la combustion de combustibles fossiles, tels que le pétrole ou le gaz pour le chauffage ou le carburant des véhicules appartenant à l'organisation. Les sources d'émissions de Tdh dans le scope 1 sont principalement composées de la combustion de carburant dans les véhicules, des émissions résultant du chauffage des locaux et des émissions fugitives.

Scope 2 : 3%, soit 576 tCO2e

Le scope 2 comprend les émissions indirectes liées à la consommation d'énergie achetée : dans ce cas, la consommation d'électricité du réseau. Comme Tdh n'utilise pas de réseau de vapeur ou de refroidissement, les sources d'émissions du scope 2 de Tdh consistent exclusivement en l'achat d'électricité.

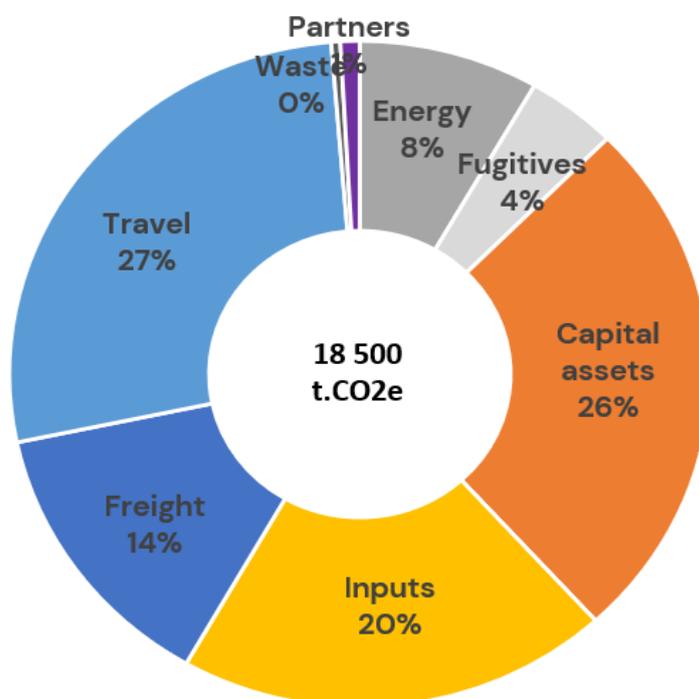
Scope 3 : 85%, soit 15'620 tCO2e

Le scope 3 comprend toutes les autres émissions indirectes induites par l'activité de l'organisation, telles que les émissions provenant des biens et services achetés, des voyages d'affaires et des déplacements des employés. Les postes d'émissions du champ d'application 3 sont les suivants :

- Achat de biens et services
- Achat de biens capitaux
- Déplacements professionnels
- Fret
- Déchets
- Partenaires opérationnels ("investments")
- Déplacements domicile-travail

Les émissions liées aux activités de Tdh sont fortement dépendantes du scope 3. Une description plus détaillée de chaque catégorie d'émission est fournie dans la section « Détails des sources d'émissions par catégorie ». Cette brève analyse nous permet déjà d'identifier les activités qui sont les sources d'émissions de carbone les plus importantes.

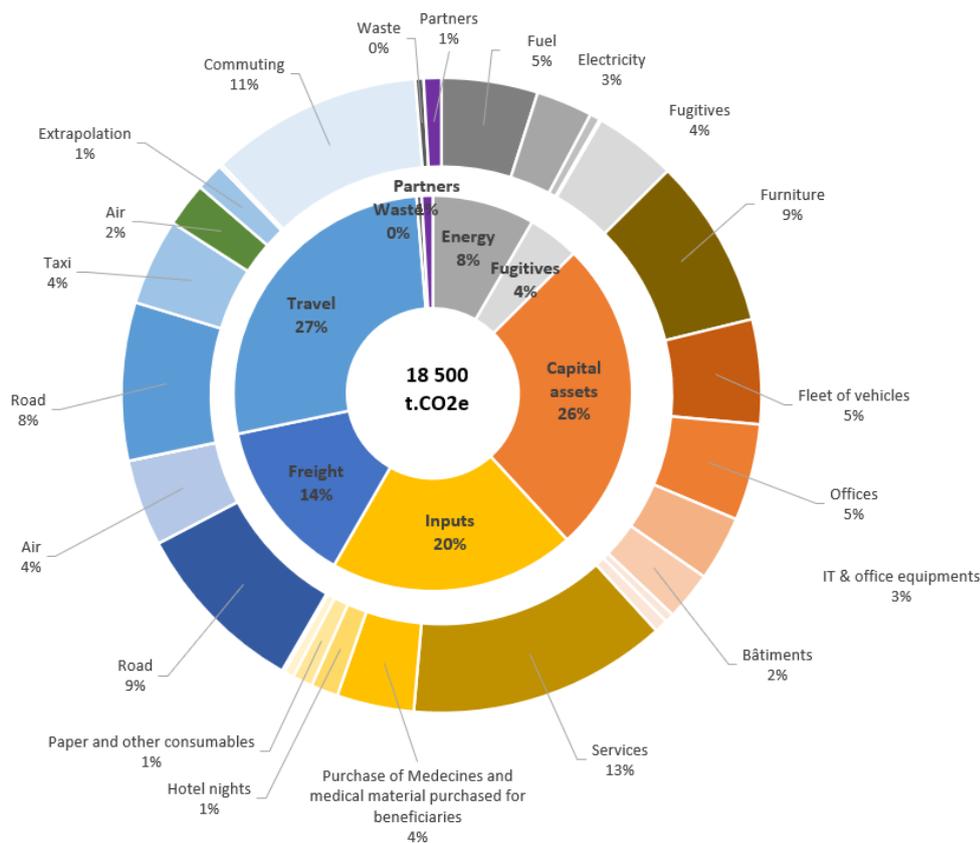
Empreinte carbone globale par catégorie d'émissions



Cette répartition permet d'avoir une vision plus opérationnelle de la composition de l'empreinte carbone de Tdh. **L'empreinte carbone de Tdh est particulièrement concentrée sur trois catégories d'émissions : les déplacements – « travel » (27%), l'achat de biens capitaux – « capital assets » (26%) et l'achat de biens et services – « inputs » (20%).** Ces catégories représentent près de 75% des émissions totales de l'organisation. Le **fret (14%)** et la **consommation d'énergie et d'émissions fugitives⁸ (12%)** sont les deux autres catégories d'émission importantes.

Le graphique de la page suivante donne un aperçu plus détaillé de chacune de ces catégories ; les sous-catégories de chaque catégorie, qui correspondent également aux sources d'émissions et aux points de données collectées, sont indiquées.

⁸ Les émissions fugitives sont des fuites et d'autres rejets irréguliers de gaz ou de vapeurs à partir d'une enceinte de confinement sous pression - comme des appareils, des réservoirs de stockage, des pipelines ou d'autres pièces d'équipement. Outre le coût économique, les émissions fugitives contribuent à la pollution atmosphérique locale et peuvent causer d'autres dommages à l'environnement. Les gaz industriels courants comprennent notamment les réfrigérants et les gaz naturels.



- **L'ensemble des achats représente 46% de l'empreinte totale, soit 8346 tCO_{2e}.**
 - *Les achats de biens et services représentent 20% de l'empreinte totale, soit 3687 tCO_{2e}.* Les biens comprennent notamment les équipements médicaux et autres équipements de soutien aux programmes, ainsi que les fournitures de bureau, tandis que les services couvrent les émissions provenant des services fournis par des prestataires externes.
 - *Les achats de biens capitaux représentent 26% de l'empreinte totale, soit 4749 tCO_{2e}.* Il s'agit d'éléments tels que le mobilier, les véhicules et les bâtiments (construction, rénovation ou location) achetés durant l'année de référence, et dont la durée de vie est supérieure à 1 an.
- **L'ensemble des transports représente 41% de l'empreinte totale, soit 7520 tCO_{2e}.**
 - *Les déplacements représentent 27% de l'empreinte, soit 5039 tCO_{2e}.* Il s'agit principalement de déplacements professionnels, en particulier routiers et aériens, ainsi que de déplacements domicile-travail.
 - *Le fret représente 14% de l'empreinte, soit 2481 tCO_{2e}.*
- **L'énergie et les émissions fugitives représentent ensemble 12% de l'empreinte totale, soit 2303 tCO_{2e}.**
- **Les déchets représentent moins de 1% (77 tCO_{2e}) et les partenaires opérationnels 1% (165 tCO_{2e}).**

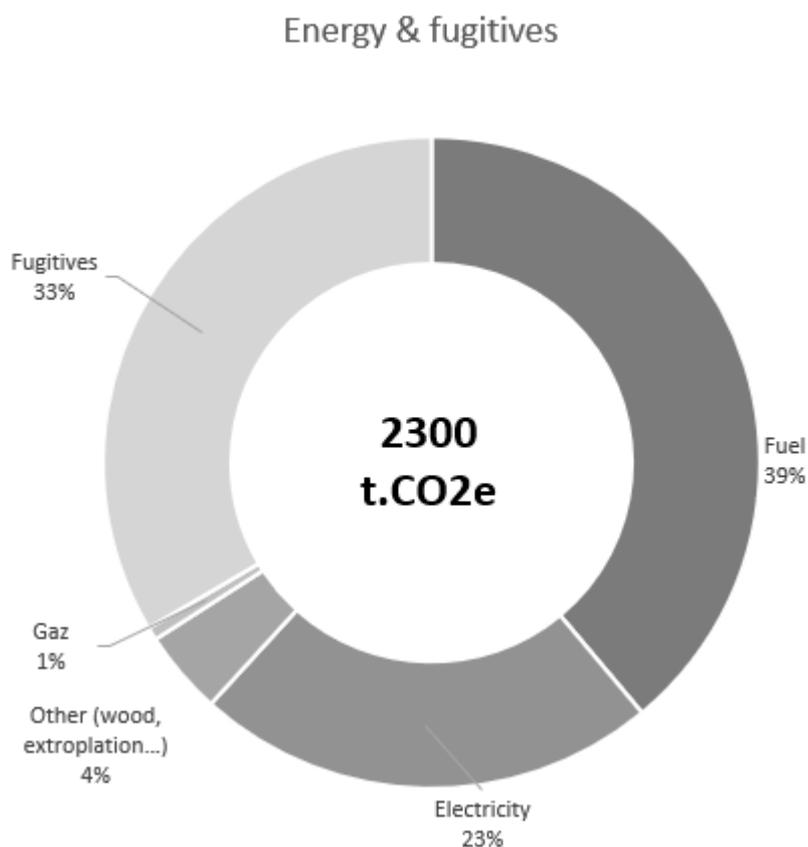
Détails des sources d'émission par catégorie

Les catégories ci-dessous sont traitées en détail, dans l'ordre où elles apparaissent dans le diagramme de l'empreinte (dans le sens des aiguilles d'une montre) :

Page 16	ENERGIE ET EMISSIONS FUGITIVES
Page 17	BIENS CAPITAUX
Page 19	BIENS ET SERVICES (INPUTS)
Page 21	FRET
Page 23	DEPLACEMENTS
Page 26	DECHETS
Page 27	PARTENAIRES OPERATIONNELS (INVESTMENTS)

Energie et émissions fugitives

Les émissions relatives à l'énergie représentent 12% de l'empreinte totale avec 2300 tonnes de CO₂e.



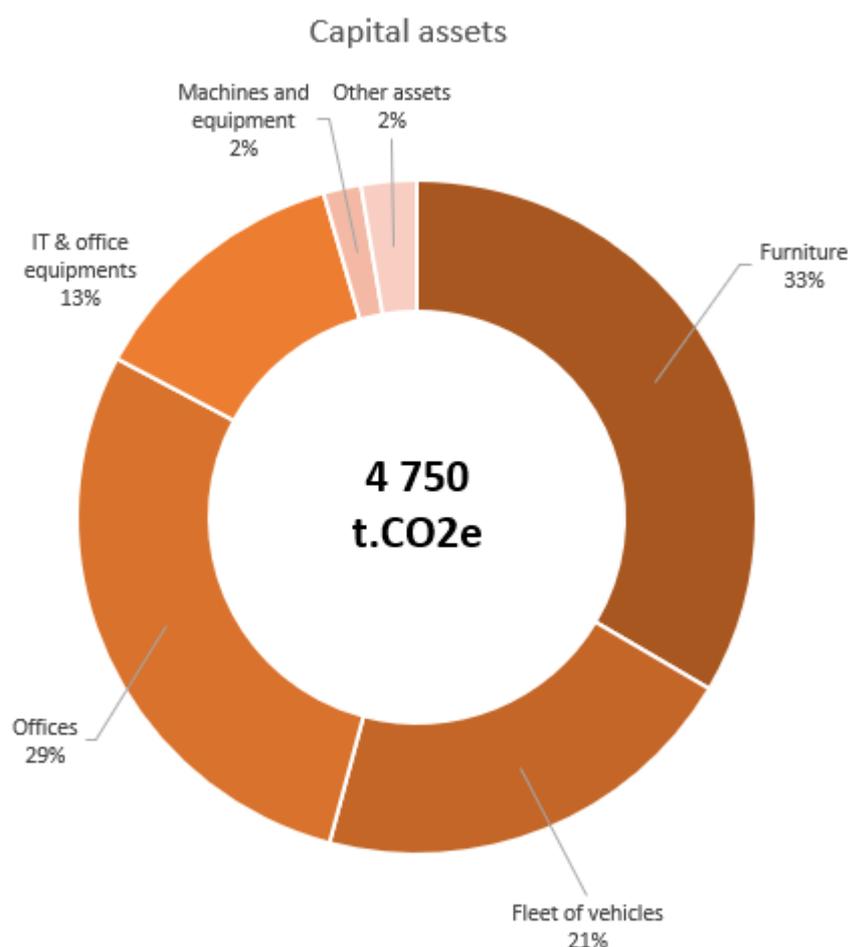
Analyse :

L'énergie et les émissions fugitives, avec 12% des émissions totales, soit 2303 tCO₂e, constituent la **cinquième** source d'émission de GES de l'organisation. Cette catégorie d'émissions représente notamment les combustibles et l'électricité consommés par le siège de l'organisation et ses 29 bureaux locaux.

- Les combustibles représentent 39% de cette catégorie (896 tCO₂e)
- L'électricité représente 23% de cette catégorie (525 tCO₂e)
- Les émissions fugitives (fuites de réfrigérants) représentent 33% de cette catégorie (770 tCO₂e)

Biens capitaux

Les achats de biens capitaux représentent 26% de l'empreinte totale avec 4750 tCO₂e.



Analyse :

Les achats de biens capitaux représentent 26% des émissions avec 4750 tCO₂e. Il s'agit du **deuxième** poste d'émissions le plus important de Tdh.

Principaux postes d'émissions pour l'achat de biens capitaux par ordre d'importance :

- **Mobilier** : 1591 tCO₂e, soit 33% des biens capitaux. Cette sous-catégorie couvre l'achat de mobilier (bureaux, tables, chaises, étagères) pour les bureaux ou autres bâtiments pour l'année considérée.
- **Flotte de véhicules** : 980 tCO₂e, soit 21 % des biens capitaux. Cette sous-catégorie couvre l'achat de véhicules (fourgonnette, petite voiture, voiture compacte, voiture familiale, camion, SUV) pour l'année considérée.

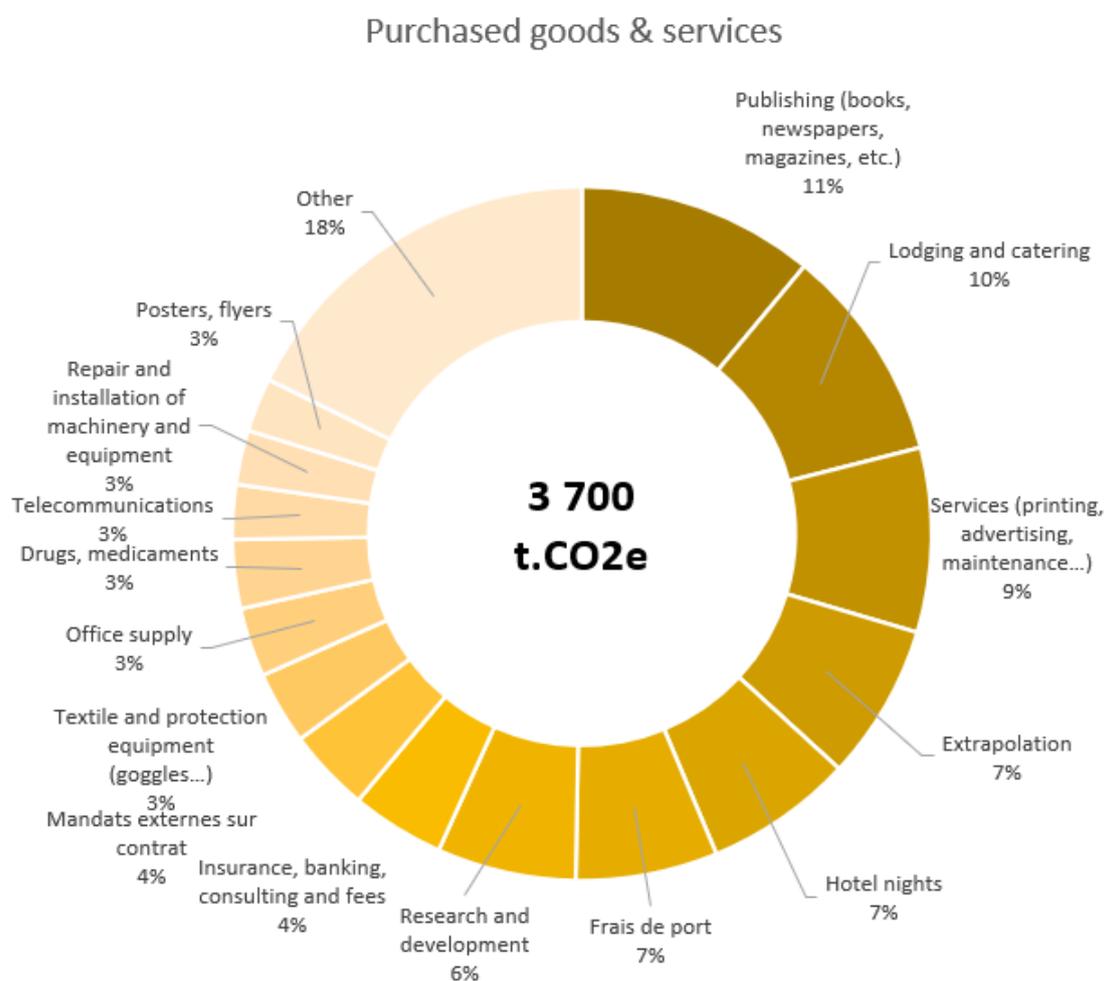
- **Construction et location de bureaux** : 1360 tCO₂e, 29% des biens capitaux. Cette sous-catégorie vise à évaluer les émissions liées à la construction, à l'achat, à la location neuve ou à des travaux de rénovation importants de bâtiments et de parkings pour l'année considérée. Pour 2021, deux constructions ont été signalées par les délégations, expliquant le pourcentage relativement élevé attribué à cette sous-catégorie.
- **Matériel informatique et de bureau** : 607 tCO₂e, 13% des biens capitaux. Cette sous-catégorie couvre l'achat de matériel informatique et d'autres équipements connexes (ordinateurs, ordinateurs portables, écrans, téléphones, disques durs, GPS, combinés, imprimantes, photocopieuses, commutateurs, etc.) pour l'année considérée.
- **Machines et équipements** : 85 tCO₂e, 2 % des biens capitaux. Cette sous-catégorie couvre l'achat d'autres machines et équipements tels que les systèmes de climatisation, les réfrigérateurs, les machines à café, etc.).
- **Autres biens** : 125 tCO₂e, 3 % des biens capitaux.

Point d'attention : La méthodologie du GHG Protocol comptabilise toutes les émissions liées à l'achat de biens capitaux dans l'année où ils sont achetés, sans répartir les émissions sur la "durée de vie" du bien. Par conséquent, un achat important tel qu'un nouveau bâtiment aura un impact très important sur l'empreinte carbone de l'organisation pour l'année au cours de laquelle il a été construit.

Cela semble avoir été le cas pour Tdh en 2021, puisque deux délégations ont déclaré avoir entrepris une nouvelle construction ou loué de nouveaux espaces à partir de cette année-là. Ceci explique la part importante attribuable à la sous-catégorie « Construction et location de bureaux » ("Offices").

Biens et services (inputs)

Les achats de biens et services représentent 20% de l'empreinte totale avec 3700 tCO₂e.



Analyse :

Les achats de biens et services représentent 20% des émissions de CO₂e avec 3700 tCO₂e. Il s'agit de la **troisième** source d'émissions la plus importante de Tdh.

Les achats de services représentent 76% des émissions liées à cette catégorie (13% des émissions totales de Tdh), soit 2416 tCO₂e, les sous-catégories les plus émissives étant l'édition, l'hébergement et la restauration, suivies par les autres activités de services.

Les achats de biens représentent 24% des émissions liées à cette catégorie (5% des émissions totales de Tdh), soit 904 tCO₂e. Les biens achetés les plus émetteurs sont ceux destinés aux activités médicales (médicaments, équipement, fournitures), qui représentent près de 80% des émissions liées aux biens achetés (717 tCO₂e).

Principaux postes d'émission pour les **achats de services** par ordre d'importance :

- Edition (magazines, journaux, livres, etc.) : 11% des émissions pour cette catégorie (405 tCO2e)
- Hébergement et restauration : 10% des émissions pour cette catégorie (369 tCO2e)
- Autres services (impression, publicité, maintenance) : 9% des émissions (317 tCO2e)
- Nuits d'hôtel : 7% des émissions (253 tCO2e)
- Frais de port : 7% des émissions (242 tCO2e)
- Recherche et développement : 6% des émissions (237 tCO2e)
- Frais d'assurance, de banques, de conseil : 4% des émissions (159 tCO2e)
- "Mandats externes sur contrat" (consultants): 4% des émissions (142 tCO2e)
- Textile et équipement de protection : 3% des émissions (124 tCO2e)
- Télécommunications : 3% des émissions (93 tCO2e)

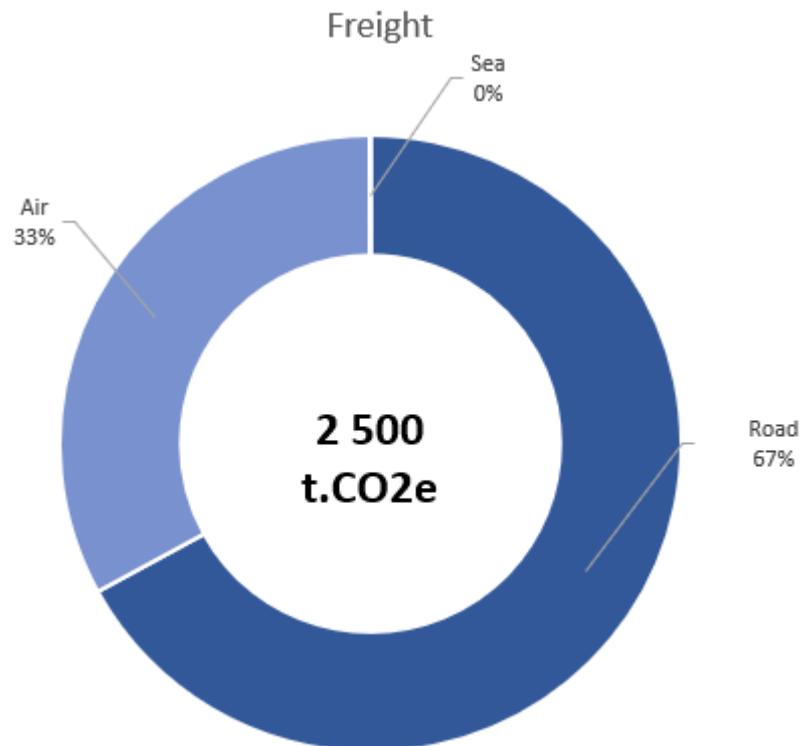
Il est important de noter ici que la plupart des émissions liées aux services sont liées au siège à Lausanne. Par exemple, le siège représente plus de 95% des émissions liées à la catégorie de service « édition ».

Principaux postes d'émission pour les **achats de biens** par ordre d'importance :

- Médicaments et consommables médicaux : 5% des émissions pour cette catégorie (169 tCO2e)
- Fournitures de bureau : 4% des émissions pour cette catégorie (141 tCO2e)
- Affiches, prospectus : 2% des émissions (92 tCO2e)
- Repas préparés ou achetés : 2% des émissions (92 tCO2e)
- Nutrition (aliments prêts à l'emploi) : 1% des émissions (53 tCO2e)
- Matériel d'éducation et de formation : 1% des émissions (36 tCO2e)
- Notebooks : moins de 1% des émissions (28 tCO2e)
- Kits d'hygiène : moins de 1% des émissions (27 tCO2e)
- Filtres : moins de 1% des émissions (25 tCO2e)
- Kits vestimentaires : moins de 1% des émissions (21 tCO2e)
- Kits de cuisine / cuisson : moins de 1% des émissions (20 tCO2e)
- Stylos, crayons : moins de 1% des émissions (18 tCO2e)
- Autres articles : 5% des émissions (182 tCO2e)

Fret

Le fret représente 14% de l’empreinte totale avec 2’481 tCO₂e,



Analyse :

Le fret est responsable de 2’500 tCO₂e, soit 14% des émissions totales de Tdh. Il s’agit de la **quatrième** source d’émissions de GES la plus importante de l’organisation. Les plus grandes sources d’émissions du fret sont le fret routier (1’697 tCO₂e) qui représente 67% des émissions de cette catégorie, puis le fret aérien (783 tCO₂e) avec 33%, et le fret maritime (1 tCO₂e) avec moins de 1%.

Deux sources de données ont été utilisées pour estimer le fret : les envois effectués par le siège et le fret organisé directement par les délégations. Les émissions du fret sont probablement légèrement sous-estimées car il n’est pas toujours possible d’isoler les émissions liées au fret. Une partie des émissions est parfois comptabilisée sous d’autres postes (achat de services de transport, combustion de carburant des véhicules de Tdh, etc.).

Comparaisons entre les émissions et les volumes transportés par km :

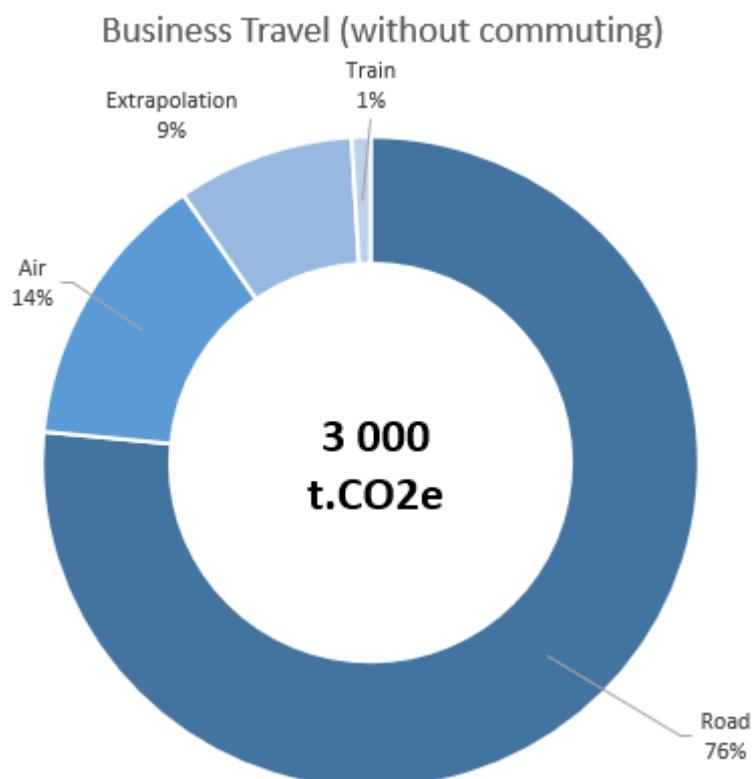
- Les voitures et les camions constituent le principal mode de transport de marchandises, puisque le transport routier représente 97 % des volumes transportés par km et 68 % des émissions de cette catégorie.
- Le transport aérien représente 32% des émissions de cette catégorie mais seulement 2% du volume. Le fret aérien a émis 783 tCO₂e, c'est-à-dire qu'il est responsable de 4% des émissions totales de CO₂ de Tdh pour 2% des volumes transportés.
- Le transport maritime représente moins de 0,5% des émissions de cette catégorie, et 0,4% du volume transporté. Le transport de marchandises par voie maritime est responsable de 1 tCO₂e.

On peut également distinguer et analyser 3 types de fret :

- Le fret amont (tous les mouvements de marchandises des fournisseurs vers les sites de Tdh) représente 592 tCO₂e, soit 24% des émissions de cette catégorie.
- Le fret aval (tous les mouvements de marchandises des sites de Tdh vers les bénéficiaires) représente 518 tCO₂e, soit 21% des émissions de cette catégorie.
- Le fret interne (tous les mouvements de marchandises entre les sites et les bases de Tdh) est estimé à 1356 ktCO₂e, soit 55% des émissions pour cette catégorie de Tdh. Le fret interne peut cependant être sur ou sous-estimé car il n'est actuellement pas possible de distinguer les véhicules utilisés pour les mouvements de passagers et de fret. Une partie des émissions a donc pu être comptabilisée dans la combustion des véhicules de Tdh.

Déplacements

Les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail représentent 27 à 30% de l'empreinte globale de Tdh, soit 5000 à 5739 tCO₂e.



Analyse :

Les déplacements constituent la première source d'émissions de GES de l'organisation, représentant 27% à 30% des émissions totales avec 5000 à 5739 tCO₂e (en incluant les trajets domicile-travail).

Les déplacements professionnels représentent à eux seuls 16% de l'empreinte totale de Tdh, avec 3000 tCO₂e.

Les déplacements domicile-travail représentent 11% à 14% de l'empreinte totale de Tdh, avec 2000 à 2742 tCO₂e en fonction des différentes méthodologies d'extrapolation (point développé ci-dessous).

Principales émissions liées aux déplacements :

- **Déplacements routiers** : 76% des émissions liées aux déplacements professionnels, avec 2279 tCO₂e (12% de l'empreinte totale de Tdh). Cela représente près de 13 millions de kilomètres parcourus tout au long de l'année. Ce poste d'émissions concerne exclusivement les sites de terrain et se compose de la consommation de carburant des véhicules de Tdh ainsi que du carburant acheté pour les véhicules qui n'appartiennent pas à Tdh. Les émissions liées à la consommation des véhicules loués ainsi que des taxis ont également été incluses dans cette sous-catégorie.
- **Voyages aériens** : 14% des émissions de la catégorie déplacements professionnels, avec 415 tCO₂e (2% de l'empreinte totale de Tdh). Cela représente près de 2,5 millions de kilomètres parcourus. L'intensité carbone élevée des voyages en avion explique pourquoi le pourcentage d'émissions reste relativement élevé par rapport à la distance parcourue en avion. Une étude des détails des voyages aériens réservés par le siège montre que près de 80% de ces émissions proviennent de vols long-courriers (plus de 3500 km).

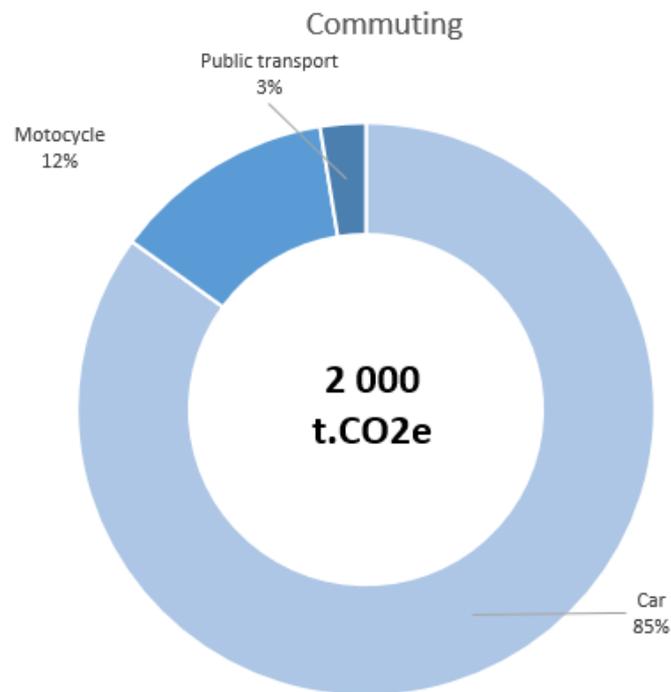
Point d'attention : les résultats pour les voyages aériens sont particulièrement bas par rapport à d'autres organisations. A Tdh, les voyages en avion représentent 14% de la catégorie "voyages", et 2% de l'empreinte globale de l'organisation. Chez MSF OGC, par exemple, les déplacements professionnels en avion représentent 13% de l'empreinte globale, et dans le cas de Tdh Suisse, ce pourcentage s'élève à 25% de l'empreinte globale. **Il est donc très probable que les émissions liées aux voyages en avion aient été sous-estimées.**

Cela peut s'expliquer de plusieurs manières, notamment parce que les données collectées sur les voyages aériens étaient dans la plupart des cas des données financières. Or, les facteurs d'émission liés aux données financières sur les vols présentent un niveau d'incertitude très élevé. Par exemple, dans certains cas, les données financières minimisent les distances parcourues jusqu'à 50 %. Le point important à retenir ici est qu'il est crucial de collecter plus systématiquement des données sur les déplacements, en unités physiques, notamment sur la distance parcourue (en km), qui, combinée au moyen de transport, reste la manière la plus précise d'évaluer l'émission de carbone liée aux déplacements.

Une autre explication à considérer est que l'année de référence utilisée pour ce bilan carbone (2021) était encore une année marquée par la pandémie de COVID et que les voyages en avion à Tdh ont été plus faibles qu'à l'accoutumée, en particulier sur les vols courts et moyens courriers. En effet, nous avons vu que les billets d'avion achetés en 2021 sont inférieurs de près de 40% aux billets achetés en 2022 en nombre.

- **Train** : moins de 1% de la catégorie déplacements professionnels avec 28 tCO₂e

- **Déplacements domicile-travail : 11% à 14% de l’empreinte totale de Tdh avec 2000 à 2742 tCO₂e**



Principaux moyens de transport en termes d'émissions :

- **Voiture** : 85% des émissions liées aux déplacements domicile-travail, soit 1600 tCO₂e
- **Motocycle** : 13% des émissions liées aux déplacements domicile-travail, soit 247 tCO₂e
- **Transports publics** : 3 % des émissions liées aux déplacements domicile-travail, soit 50 tCO₂e

Pour évaluer les émissions liées aux déplacements domicile-travail, les données ont été collectées par le biais d'une enquête distribuée à l'ensemble du personnel de Tdh. Le taux de réponse obtenu (environ 15%) nous a obligé à recourir à des extrapolations importantes, accompagnées d'un taux d'incertitude élevé.

La marge présentée dans les résultats (11 à 14%) provient du fait que deux évaluations distinctes des déplacements domicile-travail ont été réalisées :

- L'une par Eco Act, qui a abouti à une part de 14% des déplacements professionnels dans l'empreinte globale de Tdh
- L'autre (présentée ci-dessus) par le Climate Action Accelerator, qui a abouti à une part de 11% des déplacements professionnels dans l'empreinte globale de Tdh.

Ces différences peuvent s'expliquer par l'utilisation de méthodologies différentes dans l'extrapolation des résultats.

Point d'attention : Dans les deux cas, ces résultats concernant les déplacements domicile-travail sont assez élevés par rapport à d'autres organisations. A Tdh, les déplacements représentent presque la moitié des émissions de la catégorie "voyages", alors que pour MSF OGC, par exemple, il s'agit plutôt de 5%. Il sera nécessaire de réévaluer ce chiffre à l'avenir, en obtenant une meilleure participation à l'enquête, notamment de la part des terrains.

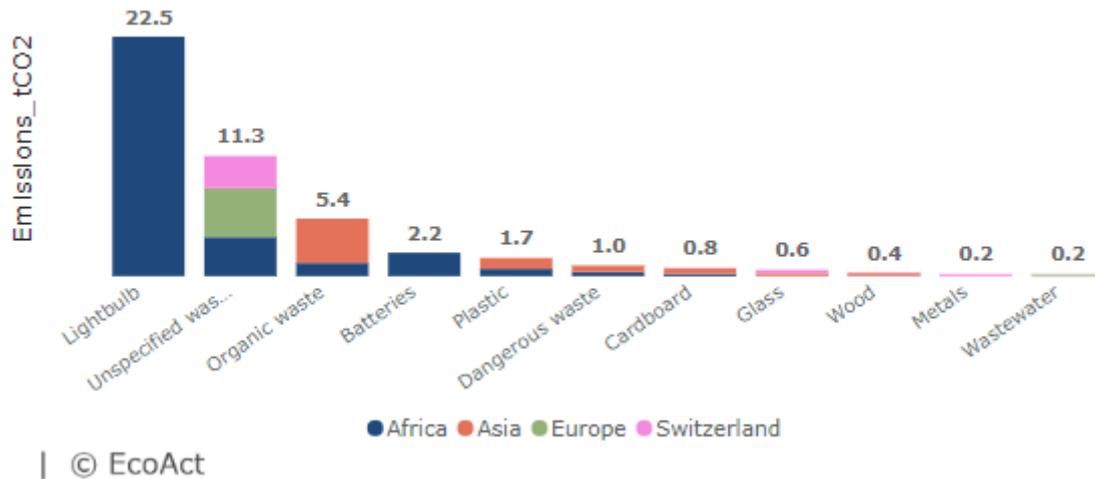
Déchets

Les émissions liées aux déchets sont estimées à 77 tCO₂e, soit 0,4 % de l'empreinte totale.

Cette estimation ne prend en compte que l'impact "climatique" des déchets et non l'impact environnemental (pollution des sols, particules fines, etc.), qui n'entre pas dans le champ d'application d'une étude sur le carbone.

Les émissions de déchets ont été principalement extrapolées, en utilisant différentes méthodes pour évaluer la production de déchets au niveau de chaque délégation. Il n'existe actuellement aucun outil de suivi des déchets produits et de leur traitement. Ce chiffre est donc une estimation appliquée aux délégations en fonction du nombre d'équivalents temps plein et ne tient pas compte des spécificités opérationnelles de chaque délégation et des projets menés.

Il n'est pas possible aujourd'hui d'avoir une idée précise de la composition et répartition de ces déchets (médicaux, plastiques, recyclables, etc.). L'estimation faite ici est approximative car elle est basée sur le peu d'informations actuellement disponibles.



Point d'attention : les résultats obtenus confirment les lacunes du système de suivi des déchets. De plus, nous constatons qu'une erreur a certainement été commise dans la collecte des données concernant les ampoules électriques (qui arrivent en première position) : en effet, cette catégorie ne peut raisonnablement pas constituer la source de déchets la plus importante au niveau mondial pour Tdh.

Partenaires opérationnels ("investments")

L'objectif de cette catégorie était d'évaluer les émissions des partenaires opérationnels de Tdh dans le cadre de la mise en œuvre des projets financés par Tdh sur le terrain. Il s'agit de capturer uniquement les émissions au sens restreint, directement liées au projet. Il s'agit donc principalement d'émissions liées aux scopes 1 et 2 (consommation d'énergie) et parfois au scope 3 pour l'achat de biens spécifiques dans le cadre du projet.

Selon les données extraites, plus de 10mio. CHF a été "investis" par Tdh pour mettre en œuvre des projets à travers des partenaires opérationnels sur le terrain, et la région MENA est celle qui a investi le plus.

En termes d'émissions, les investissements représenteraient à peine 1% des émissions totales de Tdh, soit 165 tCO₂e. Au-delà de ces premières indications, il est difficile d'aller plus loin à ce stade.

Cependant, la confusion sur ce qu'est un partenaire opérationnel, les données à sélectionner et le manque général d'informations nous amènent à remettre en question les résultats de cette catégorie. De plus, la méthodologie utilisée pour évaluer les émissions des partenaires opérationnels n'est pas encore complète, ce qui pourrait être une des raisons du chiffre très bas pour cette catégorie.

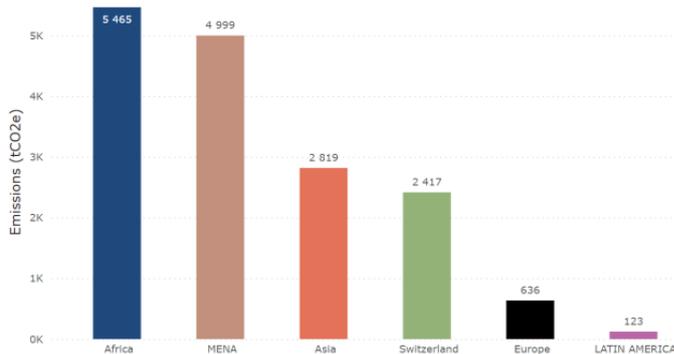
En tout état de cause, il sera nécessaire de trouver de meilleures méthodes d'estimation, mais surtout d'impliquer directement les partenaires opérationnels dans les efforts de calcul de leurs émissions et d'atténuation de leur impact environnemental. C'est pourquoi certaines organisations comme le Climate Action Accelerator travaillent à développer des approches spécifiques à destination des partenaires opérationnels, afin de mieux les impliquer à l'avenir.

Emissions par régions

Carbon Footprint 2021

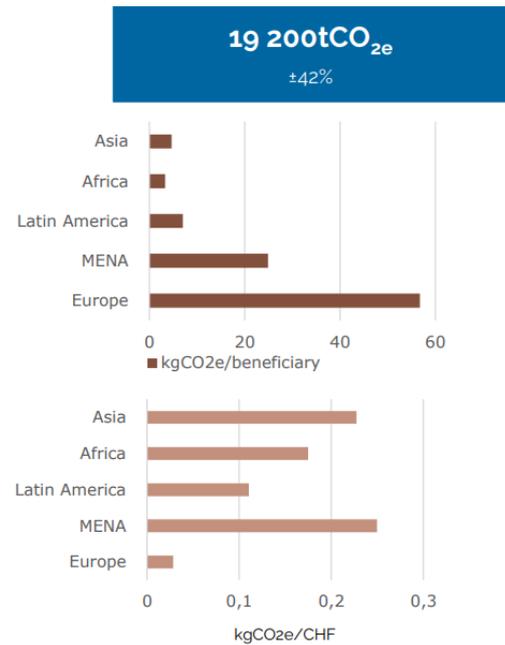
Results* by region

Africa and MENA account for almost 2/3 of the TDH's GHG emissions. Europe and MENA are the most carbon intensive regions. The regional intensities vary significantly from <3kgCO₂e/beneficiary to >57kgCO₂e/beneficiary.



© EcoAct

*General emissions excluded: T&D losses / commuting



ecoact
an atos company

La collecte des données s'est faite par région, ce qui nous permet de les comparer sur certains aspects. Il faut cependant noter que ces comparaisons doivent être prises avec précaution, car certaines régions d'activité sont plus importantes que d'autres en termes de volume, de budget, d'employés, etc. A l'avenir, l'objectif sera de calculer l'empreinte au niveau de chaque pays d'activité, afin d'obtenir des informations plus précises permettant d'orienter les efforts de décarbonisation.

Les tendances observées sont les suivantes :

- **Afrique** : région la plus émettrice, puisqu'elle représente près de 33% des émissions totales de Tdh (5465 tCO₂e). 75% des émissions proviennent des catégories voyages (1128 tCO₂e), fret (1044 tCO₂e), inputs (1000 tCO₂e) et biens capitaux (993 tCO₂e).
- **MENA** : cette région est la deuxième plus émettrice, avec 30% des émissions totales de Tdh (4999 tCO₂e). 85% des émissions proviennent des biens capitaux (1905 tCO₂e, en raison d'un nouveau bâtiment signalé dans un pays), des voyages (1353 tCO₂e) et du fret (1024 tCO₂e).
- **Asie** : troisième région la plus émettrice, avec 17% des émissions totales de Tdh (2819 tCO₂e). Les biens capitaux sont responsables de plus de 60% des émissions de cette région, principalement en raison d'un nouveau bâtiment signalé dans un pays.
- **Suisse (HQ)** : quatrième région la plus émettrice, avec 15% des émissions mondiales de Tdh (2417 tCO₂e). Ceci est principalement dû à l'achat de services principalement acquis au siège.
- **Europe** : cinquième région la plus émettrice avec 4% de l'empreinte globale (636 tCO₂e). Les inputs, les déplacements et l'énergie sont les catégories les plus émissives.
- **Amérique latine** : sixième région la plus émettrice avec moins de 1% de l'empreinte mondiale. En raison de l'insuffisance des données, les émissions de toutes les catégories dans cette région ont été extrapolées.

Incertitudes des mesures

Le niveau d'incertitude du calcul d'empreinte s'élève à 43 %. Cela signifie que l'empreinte carbone totale peut être inférieure ou supérieure, allant de 10'545 à 26'455 tonnes de CO₂e. Les incertitudes se situent principalement dans le scope 3. Cela peut s'expliquer par le fait que les émissions du scope 3 sont largement dérivées de données financières, ce qui signifie que les incertitudes peuvent atteindre 80 % dans certains cas. Les niveaux d'incertitude par catégorie sont répartis comme suit :

- Énergie : ±7% (faible niveau d'incertitude car la plupart des données ont été collectées en unités physiques (kwh, litres, etc.) plutôt qu'en unités financières).
- Déplacements professionnels : ±27 %.
- Transport de marchandises : ±32 %.
- Trajets domicile-travail : ±41 %.
- Achat de biens capitaux : ±51 %.
- Achat de biens et de services (inputs) : ±81%

On constate donc qu'il subsiste de nombreuses incertitudes à différents niveaux. Certaines de ces incertitudes peuvent être améliorées par Tdh, en travaillant sur le processus de collecte des données et donc sur la qualité des données, mais d'autres sont inhérentes au processus de mesure des émissions de carbone. Cela nous invite à prendre du recul par rapport aux chiffres. Si l'on peut analyser et décomposer les tCO₂e exactes de chaque activité, il est également important de réfléchir à ces chiffres en termes d'**ordres de grandeur et de proportions qu'ils indiquent plutôt qu'en termes de valeur absolue des émissions de carbone.**

Facteurs d'émission⁹

Une partie de l'incertitude provient également de l'unité utilisée lors de la collecte des données. Comme nous l'avons vu, pour de nombreuses catégories, les données n'étaient disponibles qu'en unités financières. **Les incertitudes peuvent être améliorées en utilisant des facteurs d'émission avec des unités plus précises** (unités physiques). Par exemple, en utilisant le nombre d'écrans d'ordinateurs achetés plutôt que le volume des dépenses en écrans, l'incertitude du facteur diminuerait.

Bien qu'abondamment documentés et relativement fiables, **les facteurs d'émission eux-mêmes présentent un certain degré d'incertitude.** Certains postes d'émission, comme l'intensité en carbone de l'électricité d'un pays par exemple, peuvent être mesurés de manière assez précise. Dans ce cas, par exemple, il est possible d'obtenir une valeur d'équivalent carbone avec une incertitude inférieure à 5 %. En revanche, les activités qui dépendent de nombreux facteurs génèrent plus d'incertitude. Par exemple, le transport d'une tonne de marchandises par avion sur une distance donnée dépend du taux d'occupation de l'avion, des conditions météorologiques (température, pression), du type de moteur de l'avion et de nombreux autres facteurs. L'incertitude à ce niveau peut facilement atteindre 50 %. Pour des secteurs spécifiques, il est également difficile d'obtenir des valeurs fiables. Par exemple, pour les médicaments, il n'existe actuellement aucun facteur d'émission permettant de déterminer les émissions de médicaments sur la base de données physiques telles que le poids et le volume. Il n'est possible de mesurer l'empreinte carbone des médicaments que sur la base de leur prix, en appliquant un facteur d'émission à une moyenne, ce qui entraîne une incertitude pouvant aller jusqu'à 80 %.

⁹ Les facteurs d'émission sont des valeurs représentatives qui permettent de convertir une unité en équivalent carbone. Cette quantité permet donc de transformer un volume de carburant, une distance ou un produit en équivalent carbone. C'est en quelque sorte le pont entre les données de l'organisation et son empreinte carbone.

Données d'activité

Le niveau d'incertitude est également lié à la **disponibilité et à la qualité des données collectées**. Ces incertitudes **peuvent être améliorées par la mise en place d'outils de collecte de données plus fiables et plus complets**.

Les données d'activité sont les informations dont dispose Tdh sur le contenu de ses activités. Ce sont ces données qui sont multipliées par les facteurs d'émissions pour obtenir la mesure de l'empreinte carbone.

Comme déjà mentionné dans le document, ces données sont souvent imparfaites, ce qui est compréhensible. Actuellement, il n'est pas possible d'obtenir des données précises sur la consommation électrique de toutes les infrastructures de Tdh dans le monde, ni le volume total de carburant consommé par tous les véhicules au cours de l'année 2021. Ces données demandent beaucoup de travail pour être collectées sur le terrain et ne sont, dans de nombreux cas, pas utilisées par l'organisation pour d'autres raisons.

Si l'on évalue la qualité des données collectées et leur fiabilité, un niveau d'incertitude non négligeable existe donc à ce stade. De nombreux postes d'émission ne sont pas contrôlés, comme les informations sur le fret interne ou les déchets. Dans ces cas, il est très difficile d'avoir une idée précise du volume dépendant de la délégation, et les estimations sont donc très incertaines.

Extrapolations

L'extrapolation fait référence au processus utilisé lorsque les données sont manquantes. Si un pays n'a pas accès aux données d'une catégorie, il faut tout de même ajouter une valeur pour cette catégorie dans le calcul de l'empreinte, sous peine de minimiser fortement l'impact carbone de la catégorie en question. Pour ce faire, nous devons procéder à une extrapolation. Les extrapolations sont définies en utilisant des données collectées par d'autres pays que nous considérons comme "comparables" (situés dans la même région, par exemple). Ces données sont ensuite ajustées en fonction des caractéristiques de la délégation considérée (taille, budget, nombre d'employés, espace de bureau, bénéficiaires, etc.) **L'extrapolation introduit donc inévitablement une incertitude et des erreurs potentielles dans le calcul de l'empreinte.**

Les émissions de certains pays ont été entièrement extrapolées par manque de données (Bénin, Nigeria, Sénégal, Moldavie, Roumanie, Ukraine, Maroc, Pakistan, Colombie, Equateur). La liste des extrapolations utilisées pour chaque catégorie et région est disponible sur demande.

Indicateurs de performance et repères

Ce calcul de l'empreinte carbone de Tdh permet de produire un certain nombre d'indicateurs qui permettront à terme de suivre l'intensité carbone de l'organisation.

Indicateur de performance	Valeur	Unité
Par employé (ETP)	8,5	tCO ₂ eq/FTE
Par CHF dépensé	0,19	kgCO ₂ eq/CHF

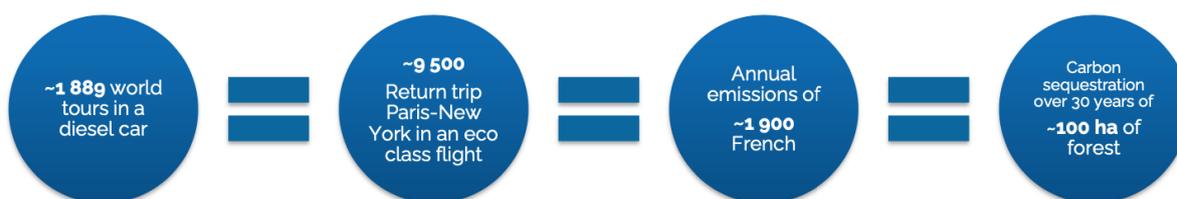
Repères

A titre de réflexion, voici quelques indicateurs d'émissions dans le secteur de l'aide. Il est important d'être critique : comme toutes les organisations n'ont pas évalué exactement le même champ d'activités, les facteurs d'émission utilisés peuvent différer et les activités en question ne sont pas nécessairement les mêmes. Ces comparaisons ont donc leurs limites.

Indicateur	Tdh	MSF OCG	ALIMA	ACTED	ICRC	Tdh CH	Unité
Par employé	8,8	10,26	6,74	10,36	58,54	10,44	tCO ₂ eq/FTE
Par CHF	0,19	0,26	0,21	0,23	0,6	0,13	kgCO ₂ eq/CHF

Il est parfois difficile d'appréhender les indicateurs d'émissions de GES en tonnes ou en kilogrammes de CO₂e.

Pour illustrer les volumes obtenus dans le bilan carbone de Tdh, soit 18'500 tonnes de CO₂e, voici quelques comparaisons utiles (ordres de grandeur) :



Recommandations

Suivi et amélioration continue de la mesure

Le processus de mesure des émissions de GES de Tdh est un exercice à long terme, débutant en 2021 avec le premier rapport d'empreinte de l'organisation. **L'étude de l'évolution des émissions de l'organisation devrait être répétée régulièrement** (tous les deux ans, à partir de 2023), afin d'assurer une amélioration continue et une lecture précise des réductions. Cela permettra de déterminer les décisions et la stratégie de l'organisation de manière cohérente, mais aussi de contrôler l'impact des actions mises en œuvre dans le cadre de la feuille de route environnementale.

Le suivi soutient un processus d'amélioration continue. Ce dernier a les fonctions essentielles suivantes :

- Permettre à l'organisation d'améliorer progressivement la qualité et l'exhaustivité des données collectées
- Faciliter, voire automatiser, le processus de collecte
- Evaluer les succès et les lacunes du processus d'évaluation des émissions mais aussi des actions de décarbonisation mises en place
- Permettre à Tdh de développer une "culture climatique" au sein de l'organisation, qui encouragera la mise en œuvre d'actions d'atténuation.

Suggestions d'améliorations

Cette mesure souffre avant tout d'un **manque de données** :

- Concentrer les efforts de collecte de données sur les catégories les plus importantes, dans le cas de Tdh : les voyages, les achats de biens et services (inputs) et les achats de biens capitaux.
- Adapter les processus existants ou développer des outils intermédiaires pour collecter des données, en gardant à l'esprit quelles sont les informations importantes nécessaires :
 - Pour les déplacements professionnels, collecter des informations sur les kilomètres parcourus, le moyen de transport et la raison du voyage (visite de terrain, formation, atelier, visite du siège, etc.)
 - Pour le fret, recueillir des informations sur le poids ou le volume des marchandises transportées, les kilomètres parcourus (départ / destination) et le moyen de transport.
 - Pour l'achat de biens et de services (inputs), essayer de collecter les données en unités physiques et non en unités financières afin d'améliorer la précision. Pour les services, contrôler plus systématiquement les dépenses.
 - Pour les biens capitaux : mettre en place un enregistrement précis des quantités et des spécificités des équipements achetés (véhicules, générateurs, matériel informatique, etc.).
- Améliorer et systématiser la collecte des données pour les émissions de scope 1 et 2, dont Tdh est directement responsable (consommation d'électricité en kwh, consommation de carburant des véhicules et des générateurs en litres avec la répartition pour chacun d'entre eux, etc.).

- Commencer à collecter des informations pour les catégories pour lesquelles il n'existe pas de système de suivi, comme par exemple :
 - Déplacements domicile-travail : participer à des enquêtes et suivre les habitudes de déplacement au niveau des délégations.
 - Déchets : mettre en place un système de reporting pour estimer le volume des déchets et leur traitement.

En outre, un effort sur la **qualité des données** doit également être fait, en se concentrant sur l'unité utilisée :

- Recueillir des données physiques (tonnes, unités, km, etc.) plutôt que des données financières, en particulier pour les catégories des biens achetés, des voyages et du fret, afin de réduire l'incertitude.

Enfin, il est nécessaire de **renforcer les capacités** du personnel en ce qui concerne la collecte des données et, plus généralement, le processus de calcul de l'empreinte carbone :

- Nommer des "points focaux pour l'empreinte carbone" dans chaque délégation.
- Soutenir les points focaux en leur offrant des sessions de formation spécifiques, un accompagnement et un document de soutien.
- Mieux communiquer et partager les informations sur le projet et sur la situation climatique/environnementale mondiale afin de sensibiliser et d'améliorer l'engagement.
- Offrir plus d'espace de discussion pour mieux prendre en compte les points de vue des points focaux et améliorer les outils et les conseils disponibles.

Retour de l'enquête sur la collecte de données

Après la première collecte de données, une enquête a été distribuée à toutes les personnes impliquées dans l'exercice, tant sur le terrain qu'au siège. 23 réponses ont été obtenues, ce qui permet de tirer les conclusions suivantes :

- La plupart des personnes impliquées sont issues des secteurs de la logistique et de la finance.
- Les principales raisons expliquant les difficultés rencontrées sont le manque de préparation, de sensibilisation et d'information avant la collecte des données ; le manque d'outils de suivi de certaines données ; le manque de temps et de ressources ; le manque de représentativité de l'année sélectionnée (2021).
- Les principales mesures à mettre en place pour faciliter le processus comprennent le développement d'outils de collecte intermédiaires pour chaque catégorie d'émission ; la mise en œuvre d'outils de collecte "au fur et à mesure", c'est-à-dire qui permettent de collecter des données tout au long de l'année ; un meilleur soutien par le biais de formations individuelles pour les points focaux.
- D'autres recommandations portent sur l'allocation de ressources financières et humaines spécifiques pour soutenir le processus, et sur la nécessité de laisser plus de place à la discussion sur les données les plus importantes pour le calcul, afin de concentrer les efforts.

Ces résultats importants permettront à l'équipe du projet de mieux se préparer pour le prochain exercice de collecte de données.

Ce rapport est basé sur un modèle fourni par le Climate Action Accelerator.

Question ?

Veillez contacter louis.mauler@tdh.ch (Climate Change Project Manager) ou johann.hervoche@tdh.ch (Head of Logistic)