



# Fondation Terre des hommes

## Rapport d'Empreinte Carbone 2024

Décembre 2025

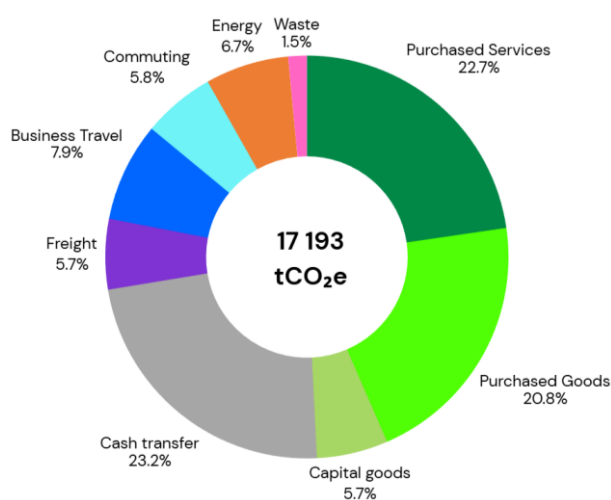
## Résumé exécutif

Terre des hommes (Tdh), organisation non gouvernementale internationale engagée pour la protection et les droits de l'enfant, poursuit depuis plusieurs années une démarche de transition écologique fondée sur la réduction de son empreinte environnementale. Dans un contexte humanitaire et de développement marqué par l'aggravation des risques climatiques et environnementaux, et en alignement avec la [Charte sur le climat et l'environnement pour les organisations humanitaires](#) signée en 2022, Tdh reconnaît la responsabilité de ses propres opérations et s'engage dans une trajectoire de décarbonation ambitieuse et scientifiquement alignée sur l'Accord de Paris.

Ce rapport d'empreinte carbone constitue une évaluation consolidée couvrant la plupart des activités opérationnelles de Tdh pour l'année 2024. Réalisé selon une méthodologie conforme au GHG Protocol et à la norme ISO 14064, il s'appuie sur les données collectées auprès des délégations et du siège, suivant les principes de pertinence, d'exhaustivité, de cohérence, de transparence et d'exactitude.

Les émissions totales de gaz à effet de serre (GES) de Tdh pour l'année 2024 s'élèvent à **17 193 tCO<sub>2</sub>e**. Comme dans l'ensemble du secteur humanitaire, les émissions sont fortement concentrées dans quelques catégories clés : achats de biens et services, cash transfer, déplacements professionnels, consommation énergétique et fret international.

### Répartition synthétique des principaux postes d'émission (2024)



Cette concentration des émissions est comparable aux tendances observées dans les organisations humanitaires internationales : une proportion élevée d'émissions indirectes du scope 3, souvent liées à l'externalisation de certains services, aux achats opérationnels et à la logistique humanitaire internationale.

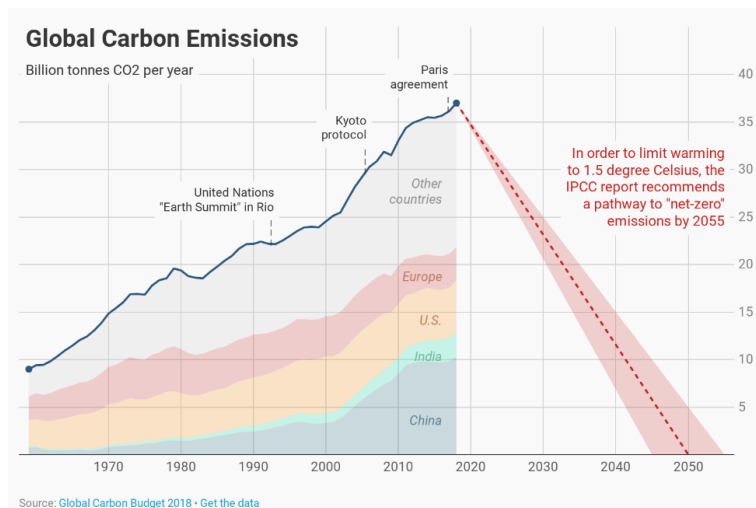
Au-delà de la quantification, ce rapport identifie des leviers majeurs d'amélioration de la qualité du reporting interne. Il appelle à renforcer la structuration des données, à consolider les processus de collecte et à établir des mécanismes de suivi permettant à Tdh de piloter efficacement sa trajectoire de réduction de 50% d'ici 2030, détaillée dans la [Feuille de route climat et environnement](#) de l'organisation.

## 1. Introduction

Fondée en 1960 à Lausanne, la Fondation Terre des hommes (Tdh) mène aujourd'hui des projets dans 27 pays, couvrant les thématiques de santé, migration, accès à la justice, protection de l'enfance, WASH et innovation numérique (ICT4D). Ses équipes constatent chaque jour l'impact croissant du changement climatique sur les conditions de vie, la santé et la protection des enfants. Près d'un milliard d'enfants vivent déjà dans des contextes exposés à des risques climatiques extrêmes.

Les aléas climatiques se superposent à d'autres crises (conflits, insécurité alimentaire, migrations forcées, etc.), créant des situations de vulnérabilité accrues. Dans ce contexte, les organisations humanitaires et de développement ont une triple responsabilité : réduire leurs propres impacts environnementaux (atténuation), renforcer la résilience des communautés (adaptation) et favoriser la prise de mesures politiques et économiques ambitieuses (plaidoyer). Ces principes sont repris et édictés dans la [Politique environnementale de Tdh](#).

En 2021, Tdh a rejoint le [Climate Action Accelerator](#) (initiative à but non lucratif visant à mobiliser une masse critique d'organisations d'intérêt général pour développer des solutions climatiques), et ce faisant a formalisé un engagement spécifique : réduire ses émissions de GES de 50% d'ici 2030. Cet objectif est aligné sur la science du climat et compatible avec une trajectoire visant à limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C.



Afin de limiter le réchauffement climatique à 1.5 degrés Celsius, le Groupe International d'Experts pour la recherche sur le Climat (GIEC) anticipe un besoin d'atteindre 0 émissions nettes d'ici à 2055. Pour ce faire, tous les secteurs de la société (y compris le secteur humanitaire et du développement) doivent se décarboner, et ce, dès aujourd'hui.

Les défis liés à la décarbonation dans le secteur sont considérables. Face à de fortes pressions, il devient de plus en

plus complexe de respecter les engagements pris. Cette difficulté s'explique notamment par le fait que la majorité des émissions proviennent des chaînes d'approvisionnement, sur lesquelles les ONGs disposent d'un levier d'action limité (ces enjeux sont clairement identifiés dans la [feuille de route sectorielle](#) publiée en 2024 par le Climate Action Accelerator). En parallèle, différents périmètres de comptabilisation des émissions se développent (par exemple, la décision récente de certaines ONGs faisant partie du [Réseau Environnement Humanitaire](#) de ne pas comptabiliser les émissions liées aux projets humanitaires dans leurs objectifs de réduction chiffrés), ce qui entraîne une certaine fragmentation au sein du secteur et complique les comparaisons.

A contre-courant de cette tendance, Terre des hommes a choisi de maintenir ses objectifs, malgré les obstacles. Avec humilité et en reconnaissant que l'organisation reste en phase d'apprentissage, nous affirmons que la mise en œuvre de mesures de mitigation pour offrir un environnement sain aux enfants et aux jeunes, ainsi que le respect de redevabilité et de « do no harm » envers les bénéficiaires, nous obligent à tenir nos engagements.

Ce rapport d'empreinte carbone 2024 constitue une étape essentielle dans la mise en œuvre de cet engagement, en fournissant des données consolidées, une analyse structurée et des recommandations d'amélioration du suivi. Il s'agit de la deuxième évaluation des émissions de gaz à effet de serre de Tdh, après un premier [Rapport d'empreinte carbone 2021](#).

## 2. Méthodologie

La méthodologie appliquée suit le cadre du *Greenhouse Gas Protocol* (GHG Protocol), référence internationale pour la comptabilité carbone organisationnelle, et s'appuie également sur les exigences de la norme ISO 14064.

### 2.1 Principes méthodologiques

Le GHG Protocol repose sur cinq principes fondamentaux appliqués dans cette étude :

- **Pertinence** : seules les sources d'émissions significatives pour Tdh, en regard de son modèle organisationnel, sont incluses.
- **Exhaustivité** : toutes les sources matérielles d'émissions ont été couvertes autant que possible, en tenant compte des limites actuelles de collecte.
- **Cohérence** : les données sont traitées selon des méthodes constantes, permettant une comparaison future.
- **Transparence** : les hypothèses, limites et méthodes de calcul sont explicités.
- **Exactitude** : les facteurs d'émission proviennent de bases reconnues compilées dans le *Humanitarian Carbon Calculator* (HCC)- outil de référence du calcul d'empreinte carbone du secteur humanitaire.

### 2.2 Approche de calcul

Les émissions ont été calculées selon la formule suivante :



Les **données d'activité** correspondent aux informations quantitatives qui dérivent des activités génératrices d'émissions de gaz à effet de serre au sein de l'organisation. Elles servent de base au calcul de l'empreinte carbone lorsqu'elles sont multipliées par les facteurs d'émissions (voir ci-dessous). Les exemples les plus courants pour Tdh sont :

- Montants financiers en CHF (pour les achats de biens et services)
- Unités (pour certains achats de biens capitaux)
- Litres de carburant
- KWh d'électricité
- Kilomètres parcourus (véhicule, avion, etc.)
- Tonnes (matériel transporté, déchets, etc.)

Un **facteur d'émission** est un coefficient qui permet de convertir une donnée d'activité en émissions de gaz à effet de serre. Il exprime la quantité de CO2 ou autre gaz à effet de serre émise par une unité d'activité, généralement en tonne par unité (kWh, litre, km, CHF, etc.). Dans le cadre de ce rapport, les facteurs d'émission utilisés proviennent de l'outil *Humanitarian Carbon Calculator* (HCC)<sup>1</sup>, développé pour le secteur humanitaire afin d'assurer des estimations cohérentes et adaptées. Cet outil est particulièrement pertinent pour les ONG car il prend en compte les spécificités des opérations humanitaires, comme les déplacements fréquents, la logistique, ou les contextes fragiles.

<sup>1</sup> L'Humanitarian Carbon Calculator (HCC) est accessible à l'adresse suivante : [Humanitarian Carbon Calculator - Climate Charter %](#)

Les résultats sont exprimés en **tonnes de CO2 équivalent (tCO2e)**, une unité basée sur l'indicateur du Potentiel de Réchauffement Global (PRG) défini par le 5<sup>ème</sup> rapport du GIEC, conformément aux normes actuelles. Le PRG mesure l'impact d'un gaz à effet de serre (GES) sur le réchauffement climatique par rapport au dioxyde de carbone (CO2), qui sert de référence. Cette approche permet d'agréger différents GES dans une seule unité commune – la tCO2e – afin de faciliter la comparaison et le calcul global des émissions. Exemple : 1 kg de CH4 = 28 kg CO2e.

## 2.3 Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 de Tdh

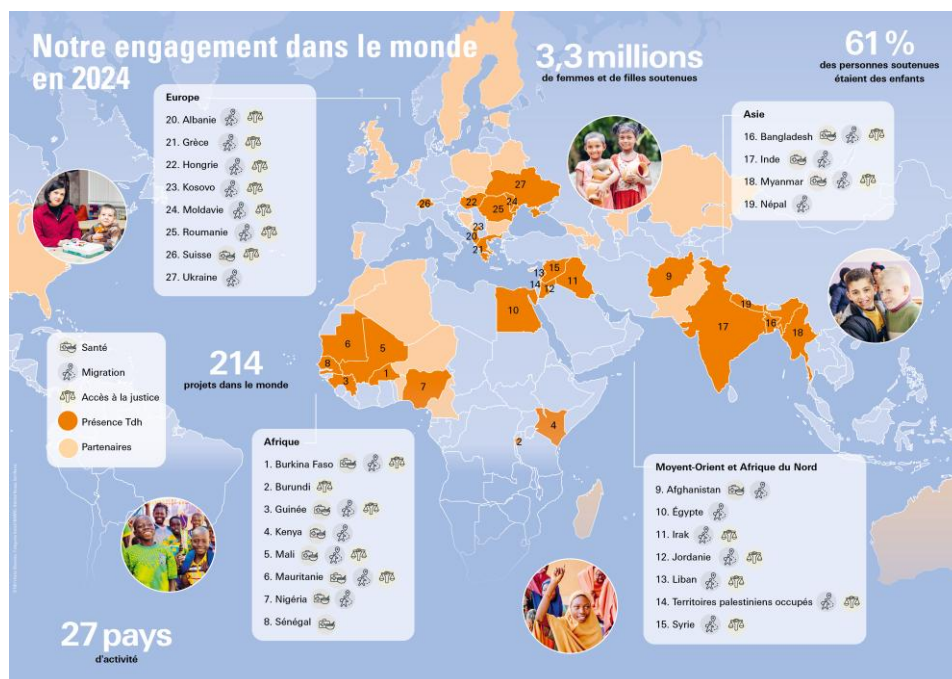
Pour chaque catégorie, le rapport propose une comparaison entre les résultats 2024 et ceux de l'empreinte carbone réalisée en 2021. Bien que ces comparaisons puissent être pertinentes et éclairantes dans certains cas (qui seront explicités plus loin), elles doivent être interprétées avec prudence. Les limites spécifiques seront détaillées dans la suite du rapport, mais de manière générale, on peut identifier les suivantes :

- 1) **Robustesse méthodologique** : Bien que l'outil HCC demeure la référence pour la collecte des données, certains ajustements méthodologiques dans la manière de collecter ou de classer les informations limitent la comparabilité des résultats d'une année à l'autre. Certains postes ayant été reclassés ou comptabilisés différemment selon les exercices, la comparaison est moins robuste.
- 2) **Approximations liées aux données financières** : Faut de comptabilité analytique, Tdh ne peut pas ventiler précisément ses coûts par activité ou projet, ce qui limite la précision des analyses d'une année à l'autre.
- 3) **Qualité des données collectées** : Des erreurs humaines et des approximations peuvent survenir, en raison d'un manque de robustesse méthodologique dans la collecte, transmission et vérification des informations.

## 3. Définition des périmètres

### 3.1 Périmètre organisationnel

Le périmètre inclut toutes les entités maîtrisées financièrement par Tdh (pays numérotés ci-dessous et colorés en orange foncé – à l'exception du Nigeria qui n'a pas été inclus dans l'empreinte 2024).



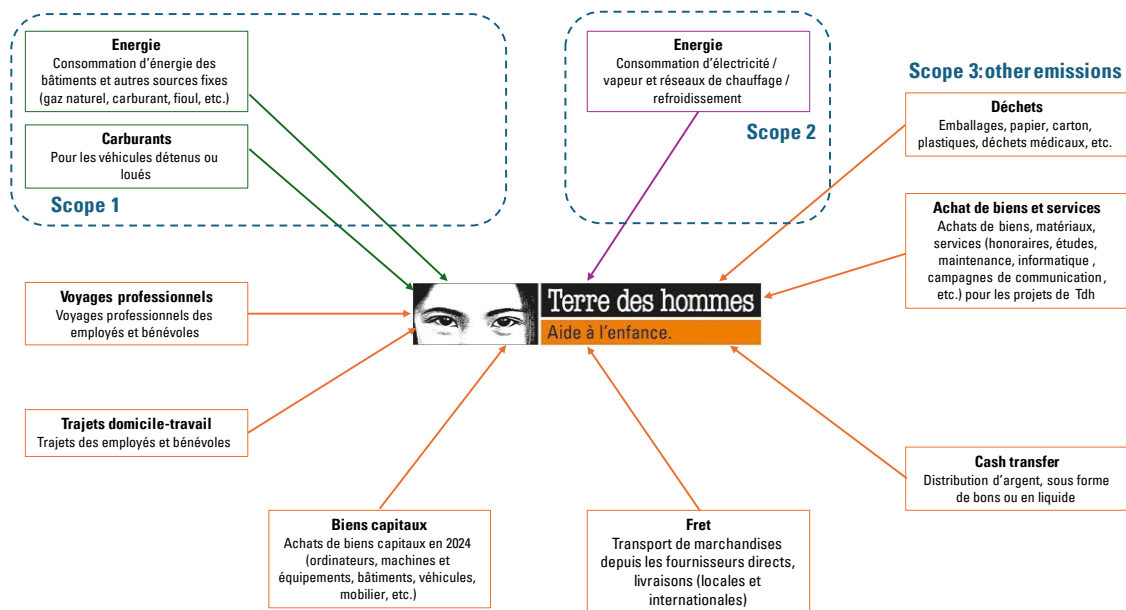
<b>Siège</b>	<b>Lausanne, Suisse</b>
<b>Délégations</b>	26 pays <sup>2</sup> : Albanie, Afghanistan, Bangladesh, Burkina Faso, Burundi, Egypte, Grèce, Guinée, Hongrie, Inde, Iraq, Jordanie, Kenya, Kosovo, Liban, Mali, Mauritanie, Moldavie, Myanmar, Népal, Palestine, Roumanie, Sénégal, Ukraine
<b>Staff</b>	2297
<b>Budget total</b>	100 Mio CHF

### 3.2 Périmètre opérationnel (Scopes)

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, divisées en trois « scopes », conformément au GHG Protocol :

- **Scope 1** : *Emissions directes*. Il s'agit des émissions produites directement par l'organisation, provenant de sources qu'elle possède ou contrôle (carburant consommé par les véhicules, générateurs diesel utilisés dans les bases, chauffage au fioul ou gaz dans les locaux).
- **Scope 2** : *Emissions indirectes liées à l'électricité achetée*. Il s'agit d'émissions indirectes, mais liées à la production d'électricité que consomme une organisation (électricité dans les bureaux, centres de santé, dépôts, etc.).
- **Scope 3** : *Autres émissions indirectes*. Il s'agit de tout ce qui est lié aux activités d'une organisation mais que celle-ci ne contrôle pas directement (achats, fret et transport, déplacements, déchets, cash transfer<sup>3</sup>)

Dans le cas de l'empreinte carbone de Tdh, le périmètre opérationnel peut être visualisé comme suit :



<sup>2</sup> Le Nigeria n'est pas inclus dans le périmètre car les conditions en 2024 n'étaient pas réunies pour mener une collecte de données.

<sup>3</sup> En raison du caractère controversé de la catégorie « cash transfer » sur le plan méthodologique, deux vues de l'empreinte carbone de Tdh seront proposées dans ce rapport : une incluant le cash transfer, et une l'excluant. Plus de détails sont disponibles dans la suite du rapport.

*Énergie*: consommation d'énergie sur les différents sites (bureaux, bases, centres de santé et autres sites de projet), sous forme d'électricité ou de combustibles pour sources fixes tels que le gaz naturel, le carburant, le fioul, ainsi que pour les générateurs.

*Achat de biens et services*:

- Biens : achats destinés aux bénéficiaires dans le cadre des projets, ainsi que pour le fonctionnement opérationnel de Tdh. Exemples : médicaments, kits d'urgence, engrais pour les projets agricoles, vêtements, matériel scolaire.
- Services : prestations nécessaires à la mise en œuvre des activités. Exemples : services de publication, assurances, consultances, production de matériel de visibilité, hébergement et restauration pour le personnel en mission.

*Biens capitaux*: achats de biens dont la durée de vie excède un an, nécessaires au fonctionnement de l'organisation. Exemples : véhicules, infrastructures, équipements lourds, machines, matériel informatique.

*Cash transfer*: sommes versées aux bénéficiaires dans le cadre des projets de transfert monétaire, sous forme de liquidités ou de bons, pour l'achat de biens de première nécessité. En raison du caractère controversé de la catégorie « cash transfer » sur le plan méthodologique, et du fait de la non-inclusion de cette catégorie dans l'empreinte 2021, deux vues de l'empreinte carbone de Tdh seront proposées dans ce rapport : une incluant le cash transfer, et une l'excluant. Plus de détails sont disponibles au point 5.5.

*Voyages professionnels*: Déplacements internes ou internationaux du personnel pour se rendre sur les lieux ou projets. Cette catégorie inclut les déplacements quotidiens (bureau-base) et ponctuels (visites terrain, missions), réalisés par différents moyens de transport tels que la voiture, la moto, l'avion ou les transports publics.

*Trajets domicile-travail*: Déplacement entre le lieu de domicile et le lieu de travail des employés de Tdh. Selon une enquête menée en 2024, les moyens de transports privilégiés sont la voiture, la moto, les transports publics, et la mobilité douce.

*Fret*: acheminement des biens depuis les sites de production ou de stockage vers les sites de projet, par divers modes de transport, principalement par camion, avion ou cargo.

*Déchets*: déchets générés par les activités de Tdh, évacués par différents moyens tels que le recyclage ou l'élimination. La gestion des déchets fait l'objet de projets pilotes dans certains contextes spécifiques (Bangladesh, Burkina, Nepal) et n'est que partiellement abordée dans ce rapport, en raison de sa complexité et de sa forte dépendance au contexte.

### 3.3 Périmètre temporel

Le rapport d'empreinte porte sur l'année civile : **1er janvier – 31 décembre 2024**.

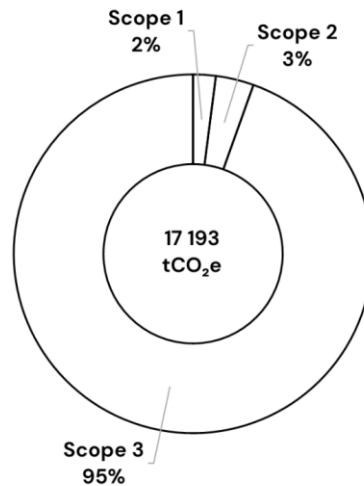
#### **Evaluer l'empreinte carbone des partenaires de Tdh ?**

Contrairement à l'exercice réalisé en 2021, le calcul de l'empreinte carbone 2024 n'inclut pas l'évaluation des émissions des partenaires de mise en œuvre. Cette exclusion s'explique principalement par l'absence, à ce jour, de méthodologie robuste identifiée par Tdh pour ce type d'analyse. Cependant, compte tenu de l'importance accordée par Tdh à une mise en œuvre localisée de ses interventions via des partenaires, ainsi que la part significative du budget transférée à ces derniers pour des activités opérationnelles (13,1 millions CHF en 2024, soit environ 13% du budget total), l'organisation s'engage à identifier et appliquer des méthodologies adaptées lors du prochain exercice.

## 4. Résultats globaux

### 4.1 Résultats par scope

En 2024, les émissions de gaz à effet de serre de Tdh s'élevaient à **17'193 tCO<sub>2</sub>e**. Comme pour la majorité des ONG internationales, les émissions de Tdh proviennent très majoritairement du scope 3 (plus de 90%).



**Scope 1 : 2%, soit 329 tCO<sub>2</sub>e.** Ce périmètre couvre les émissions produites directement par l'organisation, principalement par la combustion de combustibles fossiles. Ces émissions sont relativement faibles, car Tdh possède peu d'actifs lourds (bâtiments, véhicules) comparé à son activité globale.

**Scope 2 : 4%, soit 556 tCO<sub>2</sub>e.** Ce périmètre regroupe les émissions directes liées à la production d'électricité consommée par Tdh.

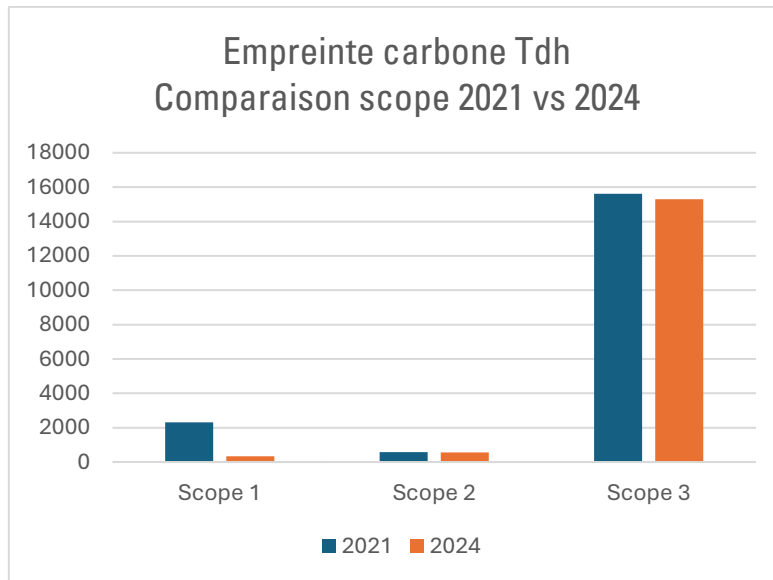
**Scope 3 : 94%, soit 15'298 tCO<sub>2</sub>e.** Ce périmètre englobe toutes les émissions induites par les activités de Tdh, mais générées par des tiers. C'est de loin le plus important, notamment en raison de l'achat de biens et services, des cash transfer, et des déplacements professionnels (voir les détails dans la suite du rapport).

#### *Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 de Tdh :*

Globalement, l'empreinte carbone de l'organisation reste relativement stable par rapport à 2021 (18'500 tCO<sub>2</sub>e), avec une légère baisse apparente (-7%). Toutefois, cette diminution doit être interprétée avec prudence : un pays (le Nigeria) n'ayant pas été inclus dans le périmètre en 2024 en raison de facteurs contextuelles empêchant la collecte de données, il est probable que l'empreinte soit en réalité légèrement supérieure.

Ces évolutions semblent en partie cohérentes avec les réalités opérationnelles, mais elles méritent une analyse approfondie. En effet, le budget total de l'organisation est passé de 98 millions CHF en 2021 à 100 millions CHF en 2024. Dans ce contexte, une empreinte carbone stable, voire en légère augmentation, apparaît logique au regard de cette faible croissance budgétaire, ainsi qu'au regard du nombre limité d'action de décarbonation ayant pu être mises en place.

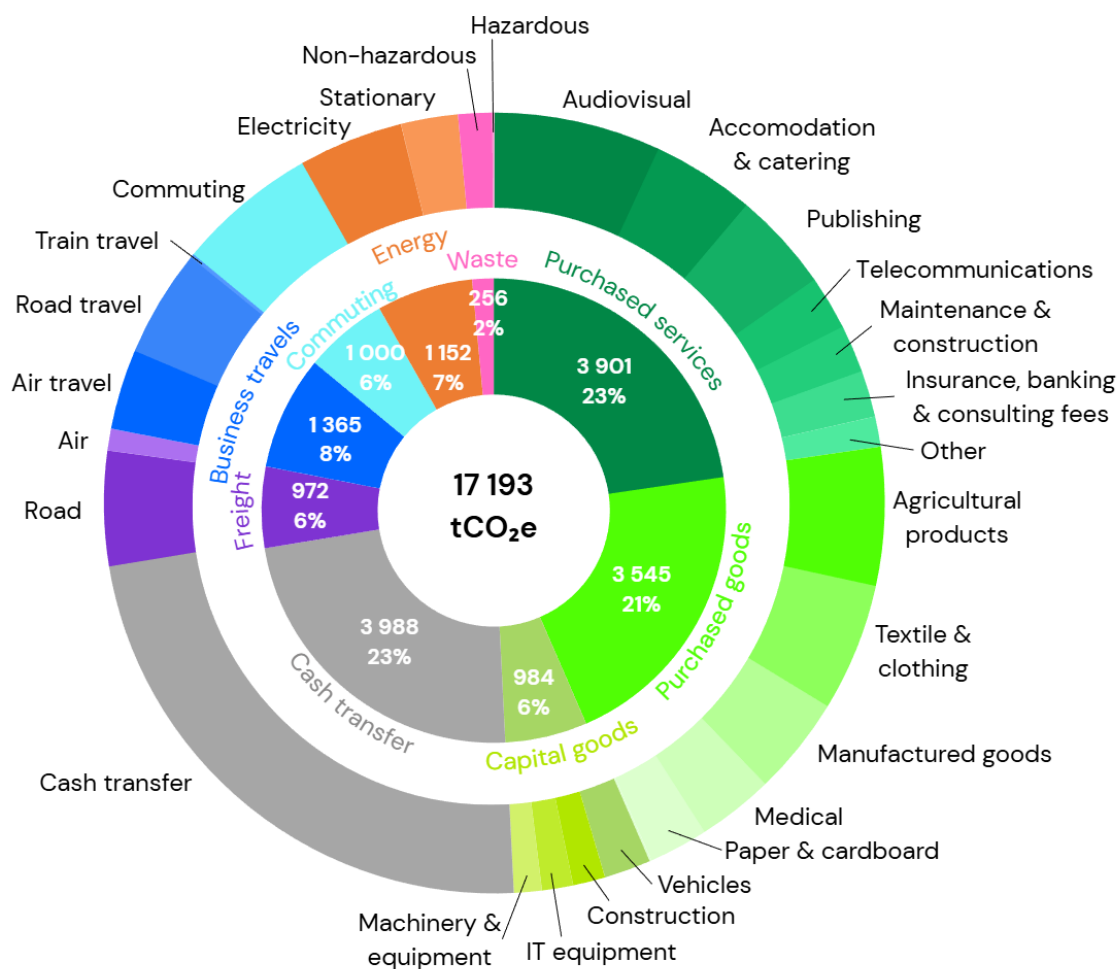
Au niveau de la répartition, le scope 1 connaît une chute marquée, principalement liée à la baisse apparente de la consommation de carburant des véhicules appartenant à Tdh.



Trois facteurs principaux peuvent expliquer cette baisse :

- Réduction du volume opérationnel : Contexte financier tendu, fermeture de plusieurs délégations en 2023-24).
- Changement de modèle pour la mobilité : Service de location plutôt qu'achat de véhicule, réduction de la flotte, émissions reportées vers le scope 3 dans les catégories « biens et services » et « déplacements professionnels »).
- Limite dans la collecte des données : Absence d'outil systématique de suivi de la distance et de la consommation d'essence, données incomplètes, difficulté d'attribution des dépenses en raison de contrats de services incluant souvent un tarif global (carburant, usure, chauffeur, etc.), imputé dans les « services » plutôt que dans le scope 1.

## 4.2 Résultats par catégorie d'émissions (avec cash transfer)



Les postes les plus émetteurs sont donc :

- **Achats de biens & services** : 49%
- **Cash transfer** : 23%
- **Déplacements** : 14%
- **Fret** : 6%
- **Énergie** : 7%
- **Déchets** : 1,5%

Une analyse par « sous-catégorie » permet par ailleurs de mettre en avant les principales sources d'émission de Tdh de manière plus détaillée :

L'ensemble des **achats représente 49% de l'empreinte** totale, soit 8459 tCO<sub>2</sub>e :

- Les **achats de biens et services** représentent 43% de l'empreinte, soit 7475 tCO<sub>2</sub>e. Cela représente près de 20 millions de CHF dépensés. Cette catégorie comprend notamment l'achat d'équipements médicaux, d'autres biens de soutien aux projets, et de fournitures de bureau, tandis que les services couvrent les émissions provenant de services fournis par des prestataires externes.

- Les **achats de biens capitaux** représentent 6% de l’empreinte, soit 984 tCO<sub>2</sub>e. Il s’agit de l’achat de biens immobiliers, constructions, véhicules, matériel informatique, et équipement pendant l’année de référence, et dont la « durée de vie » est supérieure à 1 an.

Les **cash transfer** représentent **23% de l’empreinte**, soit 3988 tCO<sub>2</sub>e. Cela équivaut à 2.75 millions de CHF distribués sur l’année 2024.

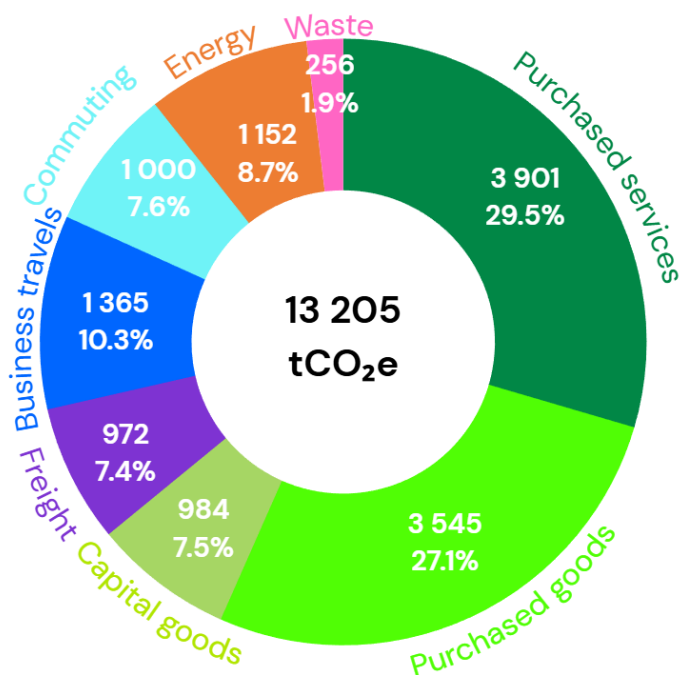
L’ensemble des **transports** représente **20% de l’empreinte**, soit 3337 tCO<sub>2</sub>e :

- Les **voyages** représentent 14% de l’empreinte, soit 2365 tCO<sub>2</sub>e. Il s’agit principalement des voyages professionnels, en particulier routiers et aériens, ainsi que des déplacements domicile-travail. Par la route, ce sont près de 3.5 millions de kilomètres qui ont été parcourus. Par avion, 3.15 millions de kilomètres ont été parcourus sur l’année.
- Le **fret** représente 6% de l’empreinte, soit 972 tCO<sub>2</sub>e.

Les émissions liées à la **consommation d’énergie** représentent **7% de l’empreinte**, soit 1152 tCo<sub>2</sub>e. 986'098 kWh et 120'213 litres d’essence ont été consommés en 2024.

Les émissions liées aux **déchets** représentent **1.5% de l’empreinte**, soit 256 tCo<sub>2</sub>e.

#### 4.3 Résultats par catégorie d’émissions (sans cash transfer)



En enlevant la catégorie cash transfer, l’empreinte carbone et la répartition des catégories les plus émettrices changent naturellement : Au total, Tdh aurait émis 13'205 tCO<sub>2</sub>e en 2024, soit environ 30% de moins qu’en 2021, principalement à travers ses achats de biens et services (57% de l’empreinte), ses déplacements (18%), sa consommation d’énergie (9%), ses achats de biens capitaux (7.5%) et son fret (7.5%). Les déchets, eux, passent à 2%. Ainsi, trois blocs constitueraient l’essentiel de l’empreinte : le bloc « achats » (biens, biens capitaux, services) avec 64%, le bloc « déplacements » (voyages, trajets domicile-travail, fret) avec 25% et le bloc « énergie » avec 9%.

### *Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :*

#### Analyse générale des variations :

Bien que l'empreinte globale affiche une baisse modérée de -7% (et, comme évoqué auparavant, certainement surévaluée), cette stabilité apparente masque des écarts très importants entre catégories. Ces disparités sont généralement un signal d'alerte, car elles peuvent indiquer des changements méthodologiques ou des incohérences dans la collecte de données. Les variations détaillées entre 2021 et 2024, ainsi que les hypothèses explicatives, sont présentées dans les sections suivantes.

Si l'on exclut la catégorie « cash transfer » (comme lors du calcul de l'empreinte 2021), la baisse observée est bien plus marquée, atteignant plus de 30%. Cette réduction provient principalement de diminutions significatives au niveau des catégories des biens capitaux (-3'765 tCO<sub>2</sub>e), des voyages (-2'674 tCO<sub>2</sub>e) et du fret (-1'509). Cette tendance suggère que certains efforts de décarbonation, combinés à des facteurs conjoncturels, ont eu un impact réel sur l'empreinte environnementale de Tdh. Toutefois, l'ampleur des écarts soulève des interrogations : il est probable que des erreurs se soient glissées, soit dans l'année de référence, soit dans les données 2024. Par exemple, la baisse drastique des achats de biens capitaux peut s'expliquer en partie par des changements opérationnels, mais pas entièrement, ce qui laisse supposer des incohérences méthodologiques.

En conclusion, cette vue de l'empreinte met en évidence des réductions importantes, mais qui devront être confirmées lors du prochain exercice afin de déterminer s'il s'agit d'effets liés à des ajustements méthodologiques ou si, sans actions à l'échelle globale, Tdh est déjà parvenu à réduire son empreinte de 30% grâce à des mesures légères et des bonnes pratiques ciblées dans certains contextes.

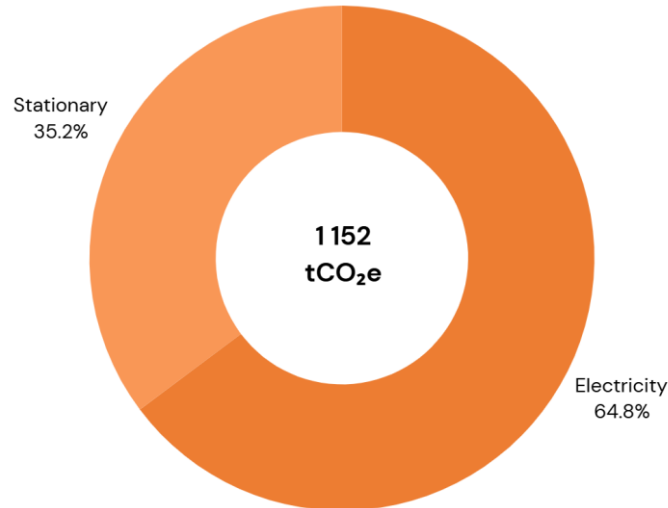
#### Baisse vs décarbonation :

D'autre part, il est essentiel également de souligner que les baisses observées ne reflètent pas nécessairement des actions volontaires de réduction des émissions. Dans la majorité des cas, elles semblent également liées à des facteurs conjoncturels (réduction d'activité, contexte géopolitique, contraintes budgétaires) plutôt qu'à des mesures structurées de décarbonation. En pratique, Tdh n'a mis en œuvre qu'un nombre limité d'initiatives concrètes pour réduire ses émissions, ce qui renforce l'hypothèse que la baisse constatée est principalement conjoncturelle.

## 5. Analyse détaillée par catégorie

### 5.1 Énergie et émissions fugitives

Émissions totales : **1 152 tCO<sub>2</sub>e** (7% de l'empreinte – 4<sup>ème</sup> catégorie la plus émettrice)



Principaux postes :

- Électricité : 746 tCO<sub>2</sub>e (65%), ce qui représente 986'098 kWh consommés.
- Combustibles : 406 tCO<sub>2</sub>e (35%), provenant principalement de 120'213 litres d'essence consommés pour les générateurs.
- Fuites frigorifiques : estimées à ~200 tCO<sub>2</sub>e mais non incluses dans l'empreinte, nécessitant un renforcement du suivi.

*Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :*

Globalement, on observe une réduction d'environ 50%, mais il est important de noter que les périmètres en 2021 et 2024 ne couvrent pas exactement les mêmes éléments.

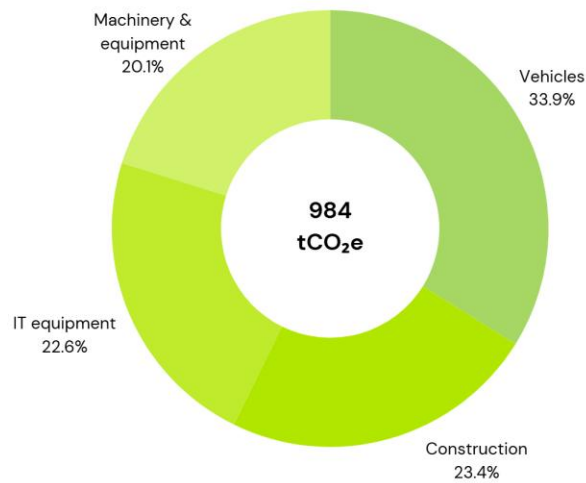
Sur la consommation d'électricité, on constate une légère hausse entre 2024 (986'098 kWh) et 2021 (734'601 kWh), ce qui semble cohérent avec une transition vers des sources électriques observée dans plusieurs pays d'intervention (facteur conjoncturel).

En revanche, la consommation d'essence mentionnée chute drastiquement, ce qui laisse penser que le périmètre de l'empreinte 2024 n'est pas similaire à l'empreinte 2021. Principalement, c'est probablement la consommation d'essence par les véhicules qui a été comptabilisée différemment entre 2024 et 2021, ce qui laisse penser :

- Changement de modèle pour la mobilité (service de location plutôt qu'achat de véhicule, réduction de la flotte, émissions reportées vers le scope 3 dans les catégories « biens et services » et « déplacements professionnels »).
- Problèmes dans la collecte des données (absence d'outil systématique de suivi de la distance et de la consommation d'essence, données incomplètes, difficulté d'attribution des dépenses en raison de contrats de services incluant souvent un tarif global (carburant, usure, chauffeur, etc.), imputé dans les « services » plutôt que dans le scope 1).

## 5.2 Biens capitaux

Émissions totales : **984 tCO<sub>2</sub>e** (6% de l’empreinte – 5<sup>ème</sup> catégorie la plus émettrice)



Principaux postes :

- Véhicules : 333 tCO<sub>2</sub>e (34%), soit 20 véhicules achetés.
- Construction / immobilier : 230 tCO<sub>2</sub>e (23%)
- Équipement informatique : 222 tCO<sub>2</sub>e (23%)
- Machines & équipements : 198 tCO<sub>2</sub>e (20%)

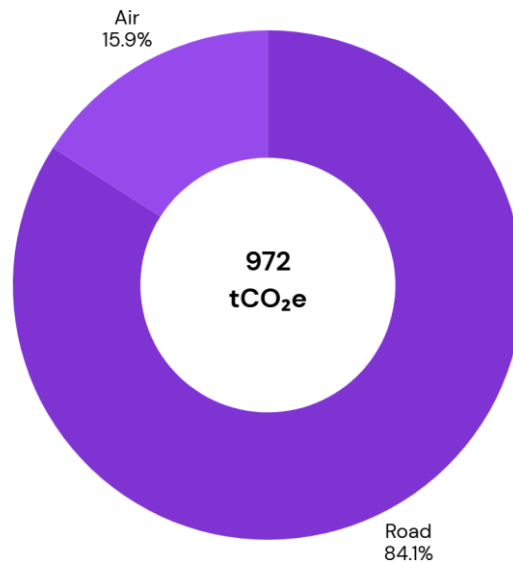
*Comparaison avec l’empreinte carbone 2021 :*

Forte baisse dans cette catégorie (-79% d’émissions par rapport à l’empreinte 2021) : Il est probable que certains éléments comptabilisés en 2021 aient été incorrectement renseignés (surestimation et mauvaise compréhension de l’information attendue), ce qui explique une partie de la différence. Les résultats 2024 semblent plus cohérents en comparaison avec l’empreinte d’autres organisations au profil similaire que les résultats 2021. Néanmoins, quelques pistes d’explications peuvent être avancées pour cette baisse :

- Moins de véhicules achetés en 2024 (20) vs 2021 (plus de 70) : cela reflète des réalités opérationnelles fluctuantes, notamment un budget plus limité et un moindre renouvellement de flotte, avec un recours accru à la location.
- Construction d’infrastructures : trois grandes structures ont été construites en 2021, contre très peu en 2024, ce qui accentue l’écart.
- Matériel IT : les achats sont en baisse en 2024, notamment pour les téléphones portables, car 2021 avait connu des acquisitions importantes liées à un projet de santé digitale.

### 5.3 Fret

Émissions totales : **972 tCO<sub>2</sub>e** (6% - 6<sup>ème</sup> catégorie la plus émettrice)



Principaux postes :

Fret routier : 817 tCO<sub>2</sub>e (84%)

Fret aérien : 155 tCO<sub>2</sub>e (16%)

*Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :*

Réduction significative du fret : on observe une baisse d'environ 60% entre 2021 et 2024. Le fret aérien est divisé par deux et le routier par cinq. Parmi les explications pour cette tendance, on peut citer :

- Diminution du volume opérationnel : moins d'achats internationaux, notamment de médicaments pour le programme Santé (notamment au Burkina Faso).
- Evolution des pratiques logistiques : recours accru aux achats locaux réduisant les besoins de transport international, et possible ajustements dans la planification des approvisionnements

Cependant, ces facteurs ne permettent pas d'expliquer la baisse, notamment du fret routier. On peut en effet signaler les points d'attention suivants :

- Collecte de données insuffisante : pas de suivi systématique des livraisons, contrats de service souvent globaux (incluant carburant, chauffeur, usure), imputés en « biens et services » plutôt qu'en « fret ».
- Nature des opérations de Tdh : faible volume d'achat international qui explique qu'une partie du matériel est transporté par le personnel lors des déplacements, ce qui échappe au suivi.

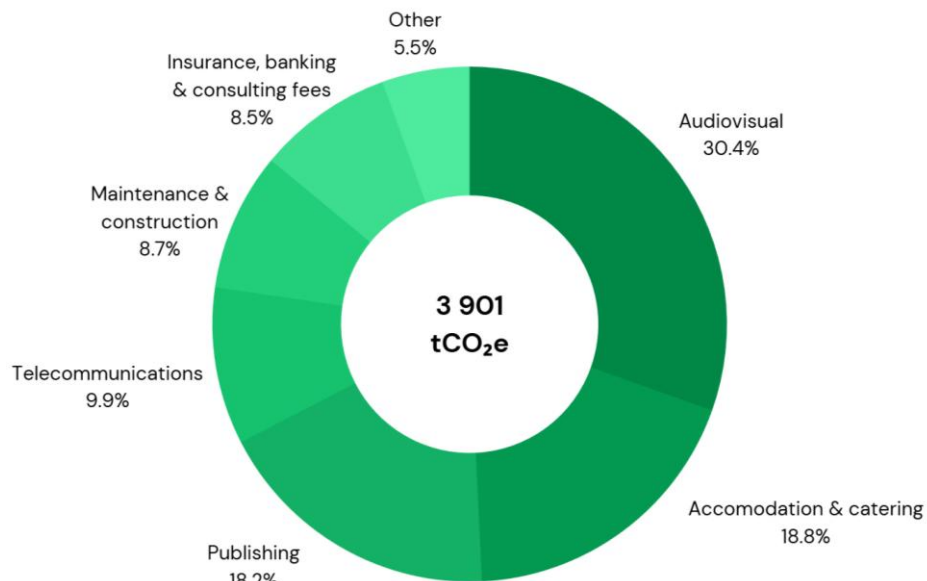
Ces éléments suggèrent une probable sous-évaluation des émissions liées au fret.

A noter l'absence du fret maritime en 2024 : si cette non-utilisation du fret maritime est avérée, il s'agit certainement d'une piste stratégique à explorer pour décarboner les activités liées au fret, notamment aérien.

## 5.4 Biens et services

Émissions totales : **7 475 tCO<sub>2</sub>e** (43% - 1<sup>ère</sup> catégorie la plus émettrice)

**Achat de services** (52% de cette catégorie – 3 901 tCO<sub>2</sub>e) :



Principaux postes :

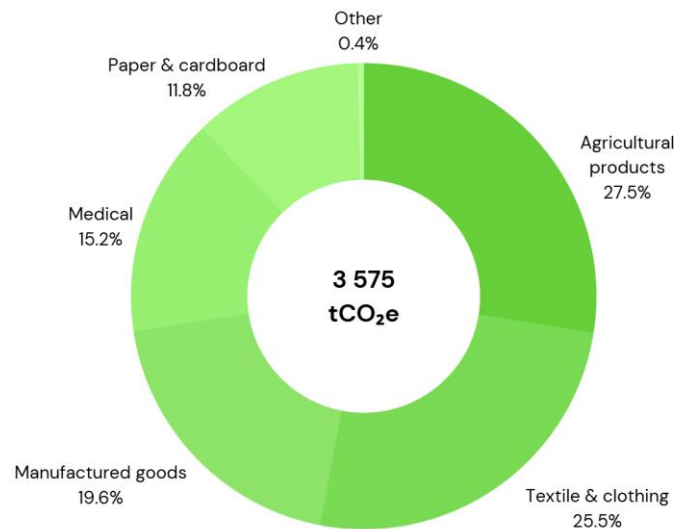
- Production audiovisuelle : 1 187 tCO<sub>2</sub>e
- Hébergement / restauration : 734 tCO<sub>2</sub>e
- Édition : 709 tCO<sub>2</sub>e
- Télécommunications : 385 tCO<sub>2</sub>e
- Maintenance / construction : 339 tCO<sub>2</sub>e
- Assurance, banque, consultance : 332 tCO<sub>2</sub>e

### *Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :*

La hausse des services reflète à la fois une transformation structurelle du modèle opérationnel et des limites méthodologiques qui compliquent l'interprétation. En 2024, les dépenses en services atteignent plus de 15 millions CHF, soit une hausse de 62 % par rapport à 2021. Cette tendance s'explique principalement par l'évolution du modèle opérationnel : Tdh investit de moins en moins dans des projets infrastructurels ou dans l'achat direct de biens, et privilégie la contractualisation de services externes pour de nombreuses tâches. Ce choix, courant dans le secteur humanitaire, s'accroît dans un contexte marqué par des contraintes financières et sécuritaires. L'augmentation des services est ainsi observée dans la quasi-totalité des pays.

Cependant, cette évolution est amplifiée par des limites méthodologiques. La collecte des données reste peu robuste : certaines activités sont classées différemment selon les délégations, et des catégorisations génériques comme « autres » demeurent fréquentes, ce qui réduit la précision de l'analyse. De plus, certaines dépenses liées à des déplacements ou à des services énergétiques sont comptabilisées comme « services » alors qu'elles devraient figurer dans d'autres catégories. Enfin, le suivi des services repose uniquement sur la masse monétaire dépensée, un indicateur très volatil et sensible à des facteurs externes. L'absence de comptabilité analytique chez Tdh accentue cette difficulté, limitant la visibilité sur la nature exacte des services contractés.

## Achats de Biens (48% de cette catégorie – 3 574 tCO<sub>2</sub>e)



### Principaux postes :

- Produits agricoles : 983 tCO<sub>2</sub>e
- Textiles : 912 tCO<sub>2</sub>e
- Biens manufacturés / mobilier : 700 tCO<sub>2</sub>e
- Médicaments & consommables médicaux : 543 tCO<sub>2</sub>e
- Papier et carton : 423 tCO<sub>2</sub>e

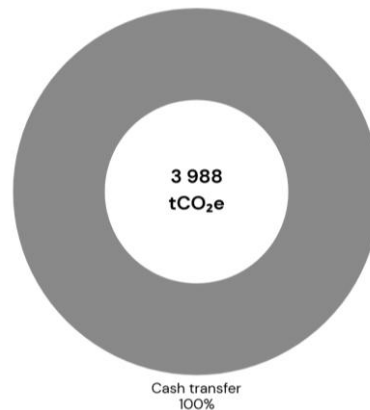
### Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :

L'achat de biens reste relativement stable, avec quelques évolutions spécifiques. En 2024, Tdh a consacré environ 5 millions CHF à l'achat de biens (environ 4 millions en 2021). Les tendances sont contrastées :

- Les médicaments et autres biens médicaux restent globalement stables, avec une légère baisse dans certains pays, notamment au Burkina Faso, ce qui semble cohérent avec l'évolution opérationnelle.
- On observe une forte augmentation de la consommation de papier, un point à surveiller.
- Les biens d'investissement (capital goods), notamment le mobilier, affichent des montants comparables à ceux de 2021, bien que légèrement inférieurs.
- Enfin, certaines catégories ont été reclassées : par exemple, les dépenses liées à l'hébergement et aux repas, présentes en 2021, sont désormais comptabilisées comme des services.

## 5.5 Cash transfer

En 2024, l'empreinte carbone liée aux activités de cash transfer chez Tdh s'élève à 3990 tCO<sub>2</sub>e, soit 23% de l'empreinte globale. Cette proportion élevée s'explique par l'intégration dans l'empreinte, contrairement à 2021, des programmes de cash transfer, désormais considérés comme un pilier des interventions humanitaires et de développement, en particulier dans les contextes de crise où la flexibilité et la rapidité sont essentielles. En 2024, Tdh a versé plus de 2.75 millions de CHF à ses bénéficiaires via ces projets. Il est important de noter qu'en 2021, Tdh menait déjà des activités incluant des cash transfer, mais celles-ci n'avaient pas été comptabilisées dans l'empreinte carbone. Cela indique que l'empreinte 2021 a probablement été sous-estimée pour ce poste d'émissions.



L'inclusion du cash transfer dans l'empreinte carbone 2024 de Tdh reflète une volonté d'améliorer la transparence et de capturer l'impact indirect des flux financiers sur les chaînes d'approvisionnement et la consommation finale. Le calcul de l'empreinte carbone des cash transfer repose sur des facteurs d'émission indirects, estimant les émissions générées par les dépenses des bénéficiaires (alimentation, biens de consommation, services). Cette approche soulève cependant plusieurs limites :

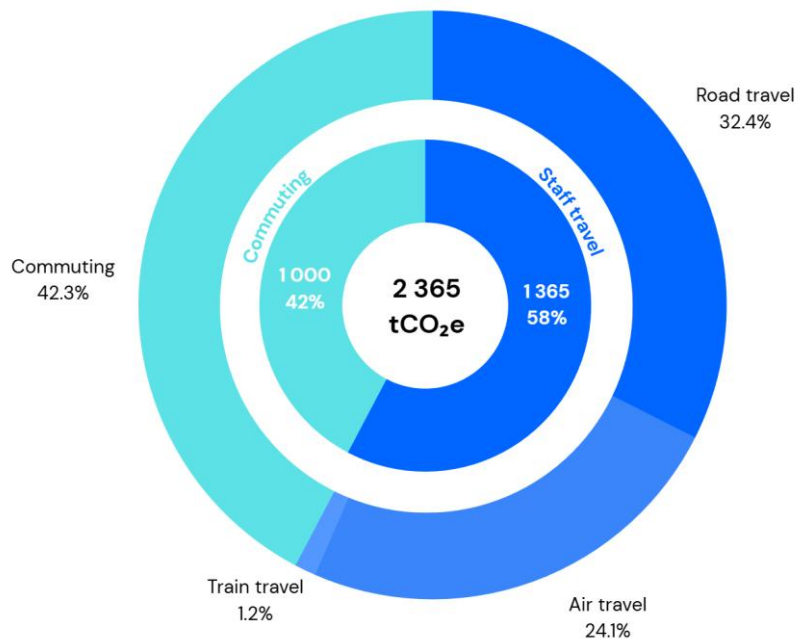
- Manque de standardisation : il n'existe pas de consensus international sur la méthode. Les outils comme le HCC s'appuient sur des hypothèses générales, souvent dérivées de moyennes sectorielles.
- Biais liés aux comportements des bénéficiaires : les dépenses varient fortement selon le contexte (achat de nourriture locale vs produits importés, services vs biens durables), ce qui rend les estimations incertaines.
- Facteurs d'émission controversés : certaines études (ICRC 2023, WWF 2022, ACF 2024) soulignent que les coefficients appliqués peuvent surestimer l'impact réel, faute de données empiriques robustes.

Les travaux récents convergent donc vers un point : l'empreinte carbone des cash transfer est significative mais très dépendante des hypothèses méthodologiques. Certains plaident pour des approches hybrides combinant données de consommation réelle et coefficients sectoriels, afin de réduire l'incertitude.

L'inclusion des cash transfer dans l'empreinte carbone est donc une avancée importante pour refléter la réalité des opérations humanitaires. Toutefois, les résultats doivent être interprétés avec prudence et considérés comme des ordres de grandeur, non des valeurs absolues. A l'avenir, il sera crucial de développer des facteurs d'émission spécifiques basés sur des enquêtes de terrain, harmoniser les méthodologies au niveau sectoriel (via le GHG Protocol ou l'outil HCC), et documenter les hypothèses pour garantir la transparence et la comparabilité.

## 5.6 Voyages professionnels et déplacements domicile-travail

Émissions totales : 2 365 tCO<sub>2</sub>e (14% - 3<sup>ème</sup> catégorie la plus émettrice)



Principaux postes :

- **Voyages professionnels** : 1 365 tCO<sub>2</sub>e
  - Route : 767 tCO<sub>2</sub>e
  - Avion : 570 tCO<sub>2</sub>e
  - Train : 28 tCO<sub>2</sub>e
- **Trajets domicile-travail** : 1 000 tCO<sub>2</sub>e
  - Voiture : 26%
  - Bus : 19%
  - Train : 11%

### Comparaison avec l'empreinte carbone 2021 :

Globalement, la catégorie « voyages et déplacements » affiche une réduction importante d'environ 75 %, mais cette baisse doit être interprétée avec prudence : les périmètres ne sont pas strictement comparables entre 2021 et 2024.

Voyages aériens : Les émissions liées aux vols sont en légère hausse : 415 tCO<sub>2</sub>e en 2021 contre 570 tCO<sub>2</sub>e en 2024. La distance parcourue en 2024 atteint 3,315 millions de km (contre 3,139 millions de km en 2021<sup>4</sup>). Cela peut être dû au fait que l'année 2021 a vu la pandémie de COVID-19 réduire drastiquement le nombre de voyages internationaux.

Déplacements routiers : Situation plus complexe : en 2024, la distance parcourue par route est estimée à 3,5 millions de km, soit trois fois moins qu'en 2021. Cette baisse peut s'expliquer par :

- Réduction du volume opérationnel (fermeture de délégations, contexte budgétaire tendu).

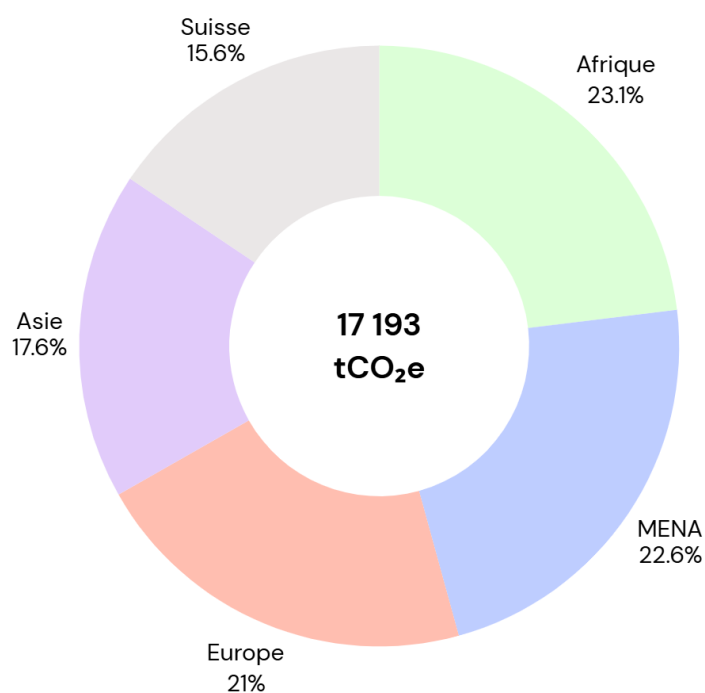
<sup>4</sup> L'année 2021 ne constituant pas une année représentative de l'activité normale, les données 2021 des vols ont été ajustées pour mieux refléter la réalité. La méthodologie de calcul est documentée et disponible sur demande.

- Changement de modèle de mobilité : recours accru à la location de véhicules plutôt qu'à l'achat, entraînant un report des émissions vers le Scope 3 (« biens et services »).
- Limites méthodologiques : absence d'outil de suivi systématique, données incomplètes, difficulté d'attribution des dépenses (contrats globaux incluant carburant, chauffeur, etc.).

Au niveau des trajets domicile-travail, les émissions s'élèvent à 1 000 tCO<sub>2</sub>e, en baisse par rapport à 2021. Les données semblent plus plausibles cette année, mais restent à interpréter avec prudence : elles proviennent d'un questionnaire avec 30 % de taux de réponse, et une forte disparité entre pays.

En résumé, la baisse globale des déplacements ne reflète pas nécessairement une réduction réelle des émissions, mais plutôt des facteurs contextuels et des lacunes méthodologiques. Les voyages aériens restent stables, tandis que la baisse des déplacements routiers est probablement surestimée. Enfin, les données domicile-travail sont indicatives, mais non exhaustives.

## 6. Résultats par régions

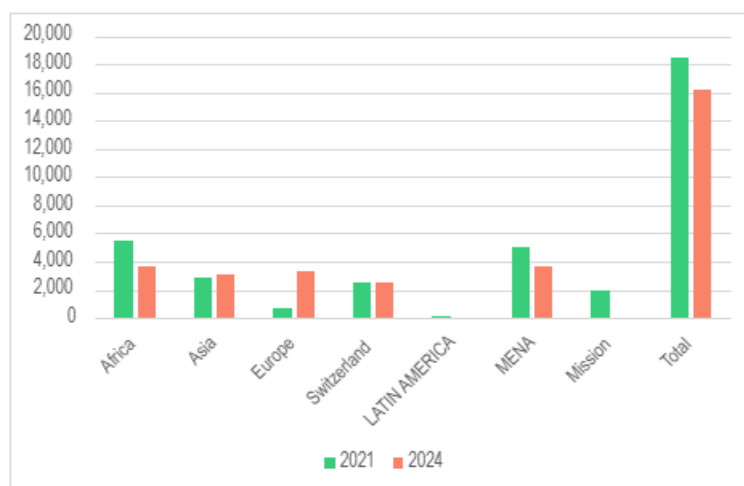


La méthodologie adoptée sur la collecte des données permet également une analyse au niveau régional. En 2024, la répartition des émissions par région est la suivante :

Région	tCO <sub>2</sub> e <sup>5</sup>	Budget (M CHF)	Ratio
Afrique	3687	26.4	139.7
MENA	3619	23.8	152.1
Europe	3362	18.3	183.7
Asie	3035	11.9	255
Suisse (siège)	2491	19,6	127.1

<sup>5</sup> A noter que les émissions liées aux trajets domicile-travail (1000 tCO<sub>2</sub>e) n'apparaissent pas dans ce tableau.

Comparaison avec l’empreinte carbone 2021 :



Entre 2021 et 2024, l’empreinte carbone globale de Tdh diminue d’environ 7%, mais cette réduction n’est pas homogène selon les régions. On observe une baisse significative en Afrique et dans la zone MENA, tandis que les émissions augmentent en Europe et en Asie, et restent relativement stables au siège (Suisse). Il est important de souligner que l’empreinte réelle est probablement plus élevée que le chiffre présenté, car un pays d’intervention, le Nigeria, n’a pas pu être inclus dans le périmètre de calcul.

Ces évolutions semblent en partie cohérentes avec les réalités opérationnelles, mais méritent une analyse approfondie. Alors que le budget total de l’organisation est passé de 98 millions CHF en 2021 à 100 millions CHF en 2024, une empreinte carbone stable ou en légère hausse apparaît logique au regard de cette très légère croissance budgétaire. En effet, il convient de noter que Tdh n’a pas été en mesure de mobiliser les moyens nécessaires pour mettre en œuvre sa feuille de route de décarbonation, ou seulement de manière très limitée, ce qui explique également l’absence de baisse plus marquée.

En **Europe**, la hausse s’explique notamment par l’inclusion en 2024 de la délégation Ukraine, absente en 2021, devenue aujourd’hui l’une des plus importantes de Tdh et fortement engagée dans les activités de cash transfer, parmi les plus émissives dans l’empreinte 2024. Cette évolution se reflète également dans le budget régional (Europe), qui a augmenté de 7 millions CHF en 2024 par rapport à 2021.

En **Asie**, la croissance est liée à l’expansion des délégations Myanmar, avec une intensification des activités de cash transfer. Le budget régional (Asie) a progressé d’environ 1 million CHF entre 2021 et 2024, ce qui corrobore cette tendance.

A l’inverse, l’**Afrique** enregistre une baisse significative, avec une diminution de plus de 6 millions CHF du budget total entre 2021 et 2024, notamment en raison d’une forte réduction des activités au Burkina Faso, ce qui semble modifier profondément la répartition des émissions à l’échelle régionale.

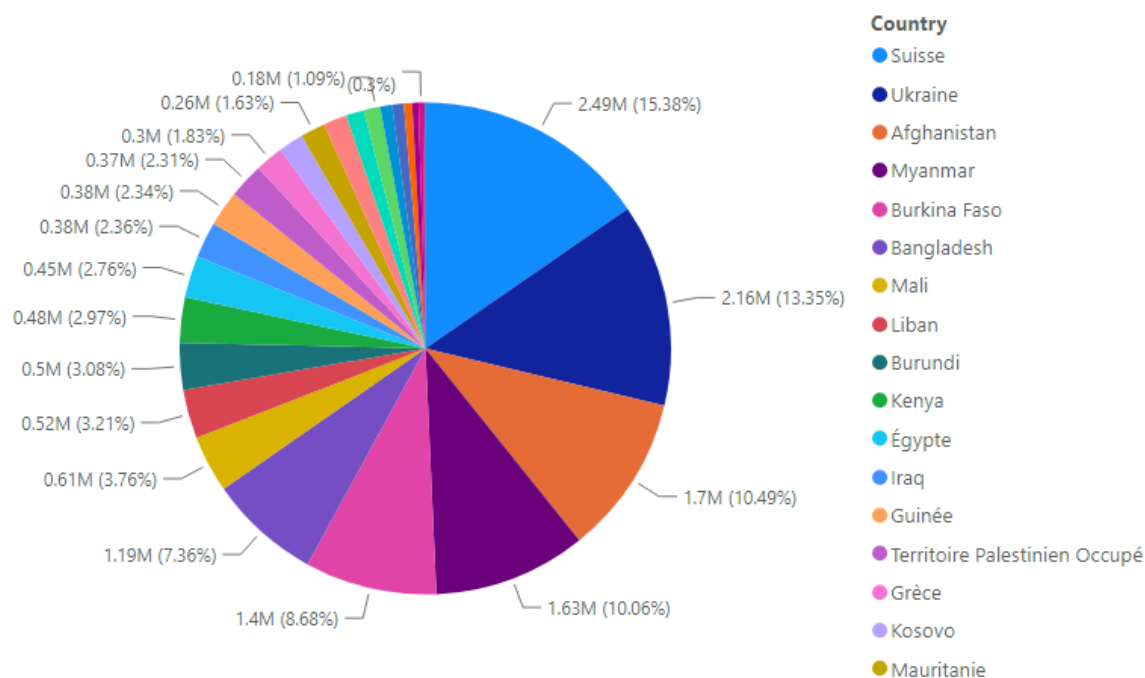
Les tendances observées pour la région **MENA** appellent une analyse nuancée. Bien que le budget ait augmenté d’environ 2,2 millions CHF entre 2021 et 2024, la baisse des émissions semble liée à l’évolution des activités. La création du bureau régional à Amman en 2024, dans le cadre de la stratégie de décentralisation, a généré des coûts initiaux sans impact significatif sur les émissions. Par ailleurs, la délégation Iraq, moteur régional en 2021 avec des projets de grande envergure, a vu son budget fortement réduit et s’est concentrée sur des projets de protection de l’enfance, généralement moins émetteurs.

Ces observations soulignent l’importance de relier les variations d’empreinte aux dynamiques opérationnelles et budgétaires pour interpréter correctement les résultats, et de poser une perspective critique sur ceux-ci.

## 7. Résultats par pays

### Carbon Footprint

BY COUNTRY



Les 12 pays affichant l’empreinte la plus importante sont les suivants :

Pays	Empreinte 2024 (tCO2e) <sup>6</sup>	Budget 2024 (millions CHF)	Ratio
Suisse (siège)	2490	19.5	127.7
Ukraine	2160	5.4	400
Afghanistan	1700	2.8	607.1
Myanmar	1630	3.7	440.5
Burkina Faso	1400	9.8	142.9
Bangladesh	1190	5.9	201.7
Mali	610	4.6	132.6
Liban	520	6.2	83.9
Burundi	500	1.3	384.6
Kenya	480	3.5	137.1
Égypte	450	3.7	121.6
Iraq	236	1.8	131.1

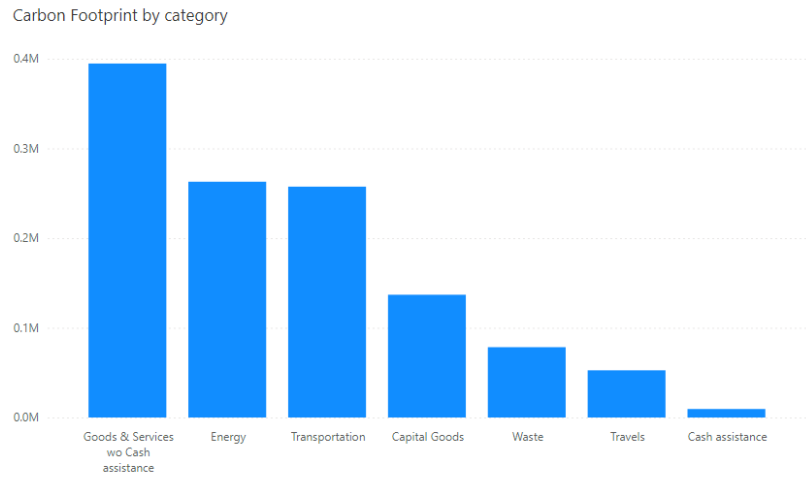
*Comparaison avec l’empreinte carbone 2021 :*

En 2021, les données collectées ne permettaient qu’une analyse au niveau régional, sans distinction par pays. L’empreinte carbone 2024 marque une avancée importante : chaque pays peut désormais consulter sa propre empreinte et analyser ses émissions spécifiques.

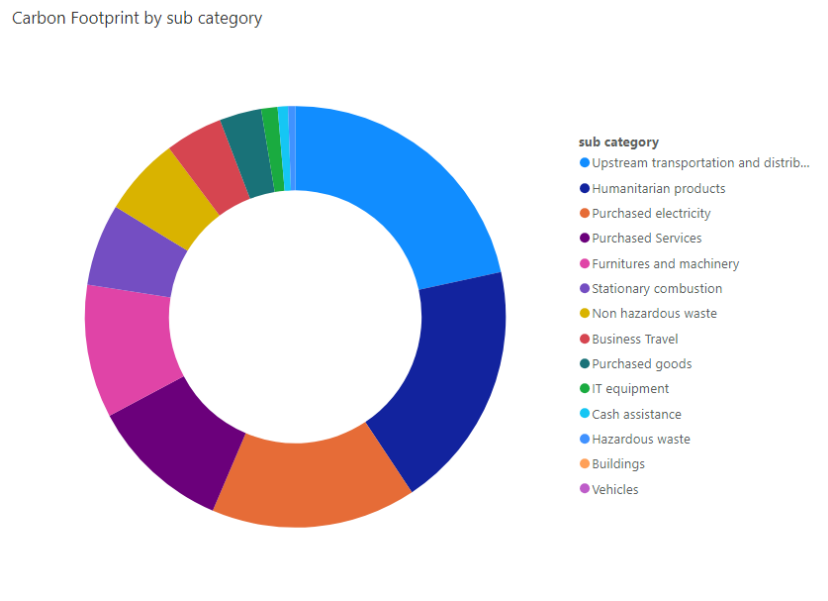
<sup>6</sup> A noter que les émissions liées aux trajets domicile-travail (1000 tCO2e) n’apparaissent pas dans ce tableau.

### Exemple : Bangladesh

L'empreinte carbone du Bangladesh s'élève à 1192 tCO<sub>2</sub>e, avec une répartition détaillée par catégorie (voir graphique ci-dessous) :



Le système de collecte mis en place permet également une analyse par sous-catégorie, offrant une vision fine des postes les plus émetteurs (voir graphique ci-dessous) :



Cette granularité ouvre la voie à des actions ciblées. Pour le Bangladesh, par exemple, les principaux leviers d'action identifiés sont :

- Le fret routier, notamment pour l'acheminement du matériel entre Chittagong et Cox's Bazar, Ukhiya et Teknaf.
- Les achats de biens, en particulier à destination des centres de santé à Cox's Bazar.
- La consommation énergétique des bases et structures de santé.

Cette approche permet aux délégations de prioriser leurs efforts de réduction en fonction de leurs réalités opérationnelles, renforçant ainsi l'efficacité des stratégies de durabilité.

## 8. Limites, incertitudes et besoins d'amélioration

Ce bilan met en évidence plusieurs limites méthodologiques courantes dans le secteur, également applicables à Tdh :

### Collecte de données :

- Dépendance aux données financières pour certaines catégories (notamment les achats), ce qui limite la précision des estimations.
- Manque de rigueur et de contrôle qualité dans la collecte de données primaires (quantités physiques) dans plusieurs pays.
- Suivi insuffisant des déplacements internes dans certaines délégations : les résultats partiels sur les déplacements routiers et le transport de matériel révèlent l'absence d'outils et d'approches adaptés pour un suivi détaillé.
- Manque d'information sur la nature des cash transfers (contexte, enquête sur l'utilisation, etc.), un point crucial à renforcer compte tenu de leur poids dans l'empreinte carbone de Tdh.
- Couverture partielle des partenaires opérationnels : alors que Tdh recourt de plus en plus à des partenaires pour la mise en œuvre des projets, il sera essentiel de développer des méthodologies permettant d'évaluer également leur impact environnemental.

De manière générale, le renforcement du monitoring, du reporting et des processus de vérification apparaît comme une priorité pour améliorer la précision des projections et, par conséquent, le pilotage des actions de réduction.

### Méthodologie :

- Evolutions méthodologiques rendant la comparaison difficile d'une année à l'autre.
- Révision de certains facteurs d'émission dans l'outil HCC compliquant également certaines comparaisons.
- Absence d'outil interne permettant une mise à jour régulière de l'empreinte carbone et la visualisation des évolutions « en direct ».
- Manque de méthodologie sectorielle harmonisée pour certains postes comme les cash transfers ou les partenaires opérationnels.
- Périmètres variables selon les organisations, rendant les discussions et comparaisons systématiques de plus en plus complexes. Par exemple, plusieurs organisations françaises ont récemment décidé d'exclure certaines catégories du scope 3 de leur empreinte carbone. Si Tdh adoptait cette approche, son empreinte chuterait drastiquement. Cependant, convaincus de l'importance de décarboner les chaînes d'approvisionnement, nous avons choisi de maintenir le scope 3 dans notre bilan.

De manière générale, une méthodologie interne plus robuste incluant un processus amélioré de collecte, vérification, traitement et visualisation des données, ainsi qu'un cadre de suivi régulièrement actualisable, constitue une priorité pour renforcer la qualité de l'exercice, la fiabilité des projections, et, in fine, le pilotage des actions de réduction.

## 9. Récapitulatif des principaux résultats et conclusion

Le tableau ci-dessous synthétise les indicateurs quantitatifs clés actuellement disponibles, qui constituent le principal cadre de suivi et évaluation des performances environnementales de Tdh. Ce dispositif doit permettre de mesurer les progrès réalisés par rapport aux cibles définies dans la feuille de route. A partir de 2026, chaque pays doit rapporter sur cette liste d'indicateurs afin d'assurer un suivi régulier et homogène.

Catégorie	Indicateur	Objectif	Résultat 2021	Résultat 2024	Tendance	Commentaire
<b>IMPACT</b>						
Général	Emissions (tCO2e)	-50% d'ici 2030	18'500	17'193	-7%	Probablement plus élevé (1 pays exclu)
<b>INDICATEURS</b>						
Voyages avion	Distance parcourue (km)	-20% d'ici 2025 ; -35% d'ici 2030	3'139'402 <sup>7</sup>	3'314'200	+6%	Reprise post-covid, peu de mesures
Voyages route	Consommation fioul (l)	-15% d'ici 2025 ; -30% d'ici 2030				Suivi à instaurer
Voyages route	Distance parcourue (km)	tbc		3'565'179		
Fret	Biens transportés par avion (t.km)	-30% d'ici 2025	619'518	238'771	-60%	Réduction fret médicaments
Achats / approvisionnement	Emissions liées aux achats de biens (tCO2e)	-5% d'ici 2025 ; -35% d'ici 2030	904	3'574	+295%	Sous-estimation 2021, périmètre modifié
Energie et bâtiments	Consommation électricité (kWh)	-20% d'ici 2025 ; -40% d'ici 2030	734'601	986'098	+34%	Report lié à électrification
Energie et bâtiments	Electricité produite par renouvelable (kWh)	30% d'ici 2025 ; 90% d'ici 2030				Suivi à instaurer
Energie et bâtiments	Consommation fioul générateurs (l)	tbc	206'585	120'213	-42%	Baisse cohérente (électricité)
Déchets	Nombre de pays munis de plans de gestion des déchets	10 pays d'ici 2025 ; tous les pays d'ici 2026	0	3	-	Plans appliqués (BFA, BGD, NPL)
Evaluation du risque et impact environnemental	Proportion de nouveaux projets intégrant une EIA (%)	30% d'ici 2024 ; 100% d'ici 2025	0	8 projets WASH concernés		Indicateur à ajuster

Les comparaisons avec l'empreinte 2021 et les tendances observées doivent être interprétées avec prudence, pour les raisons détaillées dans ce rapport.

<sup>7</sup> L'année 2021 ne constituant pas une année représentative de l'activité normale, les données 2021 des vols ont été ajustées pour mieux refléter la réalité. La méthodologie de calcul est documentée et disponible sur demande.

En conclusion, deux constats majeurs se dégagent. D'une part, renforcer la qualité du suivi des indicateurs est indispensable pour garantir la fiabilité et la robustesse des données nécessaires au calcul de l'empreinte carbone. D'autre part, les résultats observés sont contrastés : certains indicateurs, tels que les déplacements routiers, le fret ou la consommation d'essence des générateurs, montrent des évolutions encourageantes et alignées avec les objectifs de décarbonation. À l'inverse, d'autres catégories, notamment les voyages aériens et les achats de biens et services, affichent une tendance à la stagnation, voire à la forte hausse. Pour certains indicateurs, comme la production d'énergie renouvelable via nos installations solaires, l'absence de données fiables pour 2021 et 2024 rend l'analyse plus complexe. Un troisième exercice sera nécessaire pour confirmer les tendances et distinguer les effets méthodologiques des impacts réels. Enfin, il convient également de rappeler que les trajectoires de décarbonation sont progressives et non linéaires : un délai peut exister entre la mise en œuvre des solutions et leur traduction en baisse d'empreinte carbone. Certaines interventions n'ont probablement pas encore été capturées par les indicateurs.

Ces écarts illustrent la difficulté à déployer des mesures structurelles à l'échelle globale de l'organisation. Malgré des initiatives ponctuelles à saluer dans certains pays, la masse critique nécessaire pour amorcer un changement systémique ne semble pas encore atteinte. Cette situation s'explique par des ressources limitées pour mettre en œuvre la stratégie de décarbonation. Un effort supplémentaire sera indispensable pour enclencher une dynamique de réduction significative.

Enfin, il est essentiel de reconnaître et de valoriser les efforts déployés par de nombreux collaborateurs et collaboratrices pour faire progresser la durabilité environnementale au quotidien et assurer le suivi de nos performances. Nous leur exprimons notre profonde gratitude pour leur contribution à ce rapport et à l'avancement de notre feuille de route.

En tant qu'organisation dédiée à l'enfance, nous avons une responsabilité particulière : offrir aux enfants et aux jeunes un avenir dans un monde sain et durable. Réduire notre propre impact environnemental est une étape essentielle pour honorer cette responsabilité.