

Rapport bilan carbone URD – année 2019

Introduction	2
Méthodologie pour le calcul du bilan carbone 2019	3
Définition des périmètres.....	3
Choix méthodo.....	4
Résultats du bilan carbone 2019 et compensation à prévoir	13
Résultats du bilan carbone 2019.....	13
Compensation carbone	14
Comparaison avec les précédents bilans carbone 2012 et 2015	15
Comparaison de la méthodologie	15
Comparaison des résultats	16
Recommandations	20
Actions de sensibilisation	20
Actions de réduction de notre empreinte carbone	20
Outils, procédures et système d'info à mettre en place pour mieux suivre notre empreinte carbone	24
Ressources humaines pour la réalisation du bilan carbone	26
Conclusions.....	27

Introduction

Depuis quelques années, la préoccupation croissante des changements climatiques a conduit les États, les entreprises, les associations et les individus à mesurer leurs émissions de gaz à effet de serre à travers des bilans carbone. Il s'agit d'une **méthodologie de diagnostic des émissions de gaz à effet de serre**. Nous nous appuyons ici par celle développée par l'ADEME.

Depuis 2012, le Groupe URD s'est lancé dans un processus triannuel de réalisation de bilan carbone annuel. **Ainsi des bilans carbone ont déjà été conduits pour les années 2012 et 2015**. Le bilan carbone de l'année 2019 fait l'objet du présent rapport. Notons que le suivant sera réalisé en 2023 pour les données de 2022.

Ce 3^{ème} bilan carbone est réalisé en interne sur les données comptables 2019. Dans la mesure du possible, la même méthodologie a été appliquée que pour les années précédentes. Attention, en toute rigueur, il nous faudrait mettre des guillemets **car l'outil bilan carbone est une marque déposée réservée aux membres et licenciés de l'Association Bilan Carbone**¹.

Un bilan carbone repose sur une méthodologie complexe et une collecte des données dont les caractéristiques peuvent varier en fonction du périmètre choisi (quelles émissions voulons-nous prendre en compte ?) et des données qu'il est possible de collecter (leurs existences ; leurs natures – financières ou physiques ; leurs niveaux de détails). In fine, **on raisonne donc essentiellement en ordres de grandeur**.

Rappelons que **la réalisation d'un bilan carbone n'a de sens que s'il implique effectivement des changements par la suite pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des différents postes, à commencer par ceux les plus émetteurs**. Aussi, c'est bien l'identification des postes émetteurs et des ordres de grandeur qui nous intéresse ici.

Pour le Groupe URD, ce bilan carbone servira en outre d'outils de suivi-évaluation pour les engagements pris dans la déclaration d'engagement² à la Conférence Nationale des Humanitaires en décembre 2020, visant notamment à **réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 30% d'ici 2025 et de 50% d'ici 2030**.

Enfin, ce rapport n'aurait pu être réalisé sans l'appui méthodologique du GERES et le soutien infaillible du service de comptabilité du Groupe URD. Un grand merci aux personnes concernées !

¹ <https://www.associationbilancarbonate.fr/>

² <https://www.urd.org/fr/actualite/declaration-dengagement-des-organisations-humanitaires-sur-le-climat/>

Méthodologie pour le calcul du bilan carbone 2019

Comme rappelé brièvement en introduction, les résultats d'un bilan carbone diffèrent selon la méthodologie utilisée. Il convient donc ici d'explicitier en détails celle que nous avons suivie pour réaliser le bilan carbone 2019 du Groupe URD.

Définition des périmètres

Quelles émissions de gaz à effet de serre voulons-nous comptabiliser ici ? La réponse n'est pas simple.

On distingue classiquement 3 périmètres (ou « scopes »). Voici ce que nous dit l'ADEME à ce sujet ³ :

- **Émissions directes de GES⁴** (ou SCOPE 1) : Émissions directes provenant des installations fixes ou mobiles situées à l'intérieur du périmètre organisationnel, c'est-à-dire émissions provenant des sources détenues ou contrôlées par l'organisme comme par exemple : combustion des sources fixes et mobiles, procédés industriels hors combustion, émissions des ruminants, biogaz des centres d'enfouissements techniques, fuites de fluides frigorigènes, fertilisation azotée, biomasses...
- **Émissions à énergie indirectes** (ou SCOPE 2) : Émissions indirectes associées à la production d'électricité, de chaleur ou de vapeur importée pour les activités de l'organisation.
- **Autres émissions indirectes** (ou SCOPE 3) : Les autres émissions indirectement produites par les activités de l'organisation qui ne sont pas comptabilisées au 2 mais qui sont liées à la chaîne de valeur complète comme par exemple : l'achat de matières premières, de services ou autres produits, déplacements des salariés, transport amont et aval des marchandises, gestions des déchets générés par les activités de l'organisme, utilisation et fin de vie des produits et services vendus, immobilisation des biens et équipements de productions...

Nous avons choisi l'option la plus ambitieuse et la plus pertinente : le **périmètre 3**. Néanmoins, le calcul des émissions indirectes est conditionné par l'existence (et la précision) des facteurs d'émissions⁵. On notera par exemple, que pour l'heure, peu de facteurs d'émission sont disponibles concernant l'impact du numérique. Par ailleurs, cela ne règle pas certaines questions : devons-nous par exemple prendre en compte les émissions liées aux trajets domicile-bureau des employés ? Ou encore celles des consultants et prestataires ? Ou même celles de nos partenaires de consortium quand nous sommes porteurs de projet ?

En 2015, d'après les documents retrouvés, il semblerait que le calcul des émissions concernait les postes d'émissions suivants :

- Les transports de l'équipe pour aller sur le terrain, et sur le terrain
- Les trajets domicile- bureau
- La consommation énergétique des bureaux

³ <https://www.bilans-ges.ademe.fr/fr/accueil/contenu/index/page/bilan%2Bges%2Borganisation/siGras/1>

⁴ Gaz à Effet de Serre

⁵ un facteur d'émission permet de transformer une donnée d'activité physique ou financière en une quantité d'émissions de gaz à effet de serre

- Les déplacements des consultants
- Les déplacements des stagiaires venant suivre des formations à Plaisians ou autres déplacements à Plaisians.

Néanmoins, on peut légitimement penser que les déplacements des consultants et des stagiaires n'étaient pris en compte que s'ils avaient fait l'objet d'un remboursement spécifique par le Groupe URD. Probablement que ce n'était pas toujours le cas.

Pour le bilan carbone de 2019, nous sommes partis des différents postes conformément à la grille fournie par le GERES :

- Déplacements professionnels
- Déplacements domicile-travail
- Fret
- Energie
- Amortissements
- Consommables
- Communication
- Vie associative/ Assemblée générale

Nous verrons dans le détail de la méthodologie que **des ajustements ont pu être faits en fonction de la collecte de données.**

Choix méthodo

Nous explicitons ici les choix méthodologiques adoptés pour remplir la grille fournie par le GERES : les méthodes de collecte de données, de calculs, les approximations et les hypothèses. Nous procéderons par rubrique et ligne par ligne.

Chaque fois que nécessaire, les extraits de comptabilité utilisés seront explicités, ceci dans l'idée d'améliorer nos outils et méthodes pour le bilan carbone de 2022. Et pour commencer, soulignons tout de suite que **les comptes utilisés sont les comptes de charges** (les comptes 600).

Déplacements professionnels

Lorsque dans l'intitulé « comptable », il était écrit A/R, nous avons calculé la distance parcourue Aller et Retour. Pour toutes les lignes où il n'était pas écrit A/R, nous avons retrouvé la facture pour voir exactement le parcours du voyageur.

En voiture

Cette ligne a certainement été la plus difficile à calculer car elle nécessitait la prise en compte de différents comptes :

1. Compte 625400 : frais d'autoroute et parking et indemnités kilométriques

Dans cet extrait comptable, nous n'avons pas forcément pu prendre en compte le trajet des consultants si ces derniers ne le précisaient pas dans la facture globale. En outre, nous avons dû enlever les dépenses correspondant au paiement de parking ou de péage. Enfin, nous avons facilement utilisé les indemnités kilométriques (0.34 centimes par kilomètre) pour retrouver les distances parcourues.

2. Compte 625300 : frais transport taxi bus bateau

Signalons d'abord que les déplacements en bateau n'apparaissent pas dans la grille fournie et nous les avons donc écartés de l'analyse. Les lignes comptables relatives au bus ont été traitées dans la partie métro/bus/tram/RER.

Ici, pour calculer les distances parcourues nous avons utilisé différentes méthodes :

1. Soit utilisé googlemap quand les points de départ et d'arrivée des taxis étaient précisés ;
2. Soit fait l'hypothèse que 1000 XAF correspondait à 4 km parcouru en moyenne ;
3. Soit fait l'hypothèse d'un coût kilométrique moyen de 0,5€/km hors espaces UEMOA et CEMAC.

3. Compte 613520 : locations véhicules missions

A partir de ce compte et avec une analyse ligne par ligne et la recherche des pièces correspondantes, nous avons essayé de retracer les itinéraires suivis pour trouver les distances parcourues. Ce travail « manuel » (donc fastidieux) est extrêmement approximatif car les informations utilisées sont parfois très lacunaires.

Notons d'abord que nous avons enlevé les dépenses relatives aux locations de bus.

Puis nous avons procédé selon les situations :

4. Soit via les données de distance via googlemap quand nous avons à peu près les points de départs et les étapes du parcours. Mais pour les missions de terrain avec des visites de villages et des petits déplacements continus au sein d'une même zone, nous n'avons pas pu prendre en compte ce niveau de détails ;
5. Soit, quand nous n'avons pas les points de départ et d'arrivée, via deux hypothèses quand nous avons la facture d'essence correspondante : prix du carburant pris arbitrairement à 1€/L et consommation de la voiture prise arbitrairement à 7L/100km ;
6. Soit enfin, quand nous n'avons aucune de ces informations et que nous n'avons que le nombre de jours de location, en considérant une distance moyenne parcourue de 50km/jour.

4. Compte 606140 : essence – carburant

Pour calculer les distances parcourues lors des missions, nous avons finalement préféré utiliser les informations – certes lacunaires – du compte location véhicules missions plutôt que celles du compte essence-carburant. En effet, le calcul aurait été plus compliqué via ce dernier (on aurait dû faire là encore l'hypothèse du prix du carburant ainsi que celle de la consommation de la voiture louée) et le résultat pas plus précis.

Hormis les dépenses de carburant pour les missions, apparaissaient aussi dans ce compte, les dépenses de carburant pour le bureau Mali. Pour les mêmes raisons que celles exposées dans le paragraphe précédent, nous avons préféré calculer les distances parcourues par la voiture du bureau à via des estimations des salariés à Bamako. Nous avons procédé de même pour les distances parcourues par la salariée en poste au Tchad.

En somme cet extrait comptable n'a pas été utilisé.

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/km
Voiture - Motorisation moyenne - 2018	0,178

A moto

Initialement nous n'avons pas prévu de calculer les trajets à moto parce qu'ils sont d'une part, anecdotiques et parce que d'autre part, ils ne correspondent à aucun compte de charges a priori. Néanmoins, ayant trouvé

dans le compte taxi bus bateau (compte 625300) ce type de trajets, nous avons finalement choisi de renseigner cette ligne.

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/km
Moto > 250 cm ³ - Mixte - 2018	0,165

En métro/bus/tram/RER

Nous nous sommes d'abord appuyés ici sur l'extraction comptable train-métro (compte 625100) et avons retravaillé le fichier pour garder les éléments pertinents pour cette ligne.

Signalons tout de suite que pour ce type de trajets, nous avons un peu modifié la grille initiale en ne distinguant pas :

- Tram/métro (hors Paris) ;
- Métro/RER/tram (Paris) ;
- Bus ;
- Bus électrique.

En effet, cette répartition nous paraissait incalculable en pratique, notamment car les trajets de bus étaient difficiles à identifier et a fortiori ceux en bus électrique.

Nous avons donc à la place créé une ligne « Métro/bus/tram/RER » générale en procédant de la manière suivante :

7. Nous avons comptabilisé les billets de métro/bus/tram à Paris et avons choisi d'attribuer une distance moyenne de 10km par trajet ;
8. Nous avons comptabilisé les trajets Paris – Aéroport Charles De Gaulle (27 km) ainsi que les trajets Paris – Orly (17 km) ;
9. Pour tous les autres trajets en métro/bus/tram/RER (la plupart dans d'autres villes d'Europe), nous avons calculé le montant total. Puis pour calculer les distances parcourues, nous avons fait l'hypothèse d'un coût kilométrique moyen de 0,5€/km.

Par ailleurs, nous avons aussi pris en compte ici les déplacements en bus apparaissant dans le compte taxi bus bateau (compte 625300). Pour calculer les distances nous avons :

10. Soit utilisé googlemap quand les points de départ et d'arrivée étaient précisés ;
11. Soit fait l'hypothèse d'un coût kilométrique moyen de 0,5€/km pour calculer la distance à partir du montant dépensé.

Il n'existe pas un facteur d'émission unique pour les transports en commun. Voici les données de l'ADEME concernant la France continentale (il aurait été trop chronophage de considérer pays par pays):

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/passager.km
Autobus moyen - Agglomération de plus de 250 000 habitants	0,129
Métro - 2019 - Ile de France	2,50E-3
RER et transilien - 2019 - Ile de France	4,10E-3
Tramway - 2019 - Ile de France	2,20E-3

Pour notre bilan carbone, n'ayant pas les données désagrégées, nous avons choisi de négliger les trajets en bus (qui représente a priori une faible part) et de considérer tous les trajets comme étant des déplacements en RER et transilien.

En train

Nous nous sommes appuyés à nouveau sur l'extrait comptable train-métro (compte 625100) et avons retravaillé le fichier pour garder les éléments pertinents pour cette ligne (nous avons enlevé tout ce qui était relatif aux abonnements).

Pour certains trajets, il existe à la fois des TER et des TGV. Hors l'extrait comptable ne précise pas la nature du train pour chaque trajet. Dans ce cas, nous avons comptabilisé le trajet dans la ligne « TGV », considérant d'une part que les trajets les plus rapides étaient certainement privilégiés et d'autre part qu'il valait mieux risquer de comptabiliser trop d'émissions que pas assez. De même quand les trajets comprenaient une partie en TER et une partie en TGV, nous avons comptabilisé le trajet dans la ligne « TGV », considérant que cette partie primait en termes de distance et d'émissions.

Pour chaque trajet, il a fallu rechercher la distance parcourue en train. La plupart des informations a été trouvée via le site thetrainline.com. Notons néanmoins que l'information « distance » n'est pas officiellement connue (la sncf ne la communique pas – sauf depuis peu, elle est directement inscrite sur le billet) et que les valeurs trouvées pour un même trajet peuvent parfois différer fortement d'une source à l'autre (parfois jusqu'à 20% d'écart !).

Enfin, voici les facteurs d'émission utilisés :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/passager.km
TGV - 2019	1,73E-3
TER - 2019 - Traction moyenne	0,0248

En avion

Nous avons utilisé un extrait comptable des frais de transport en avion (compte 625200) ainsi que les relevés mensuels des factures de l'agence de voyage (Amplitudes Business Travel) afin d'avoir les informations détaillées.

Ainsi, pour chaque vol identifié, la distance a été calculée, permettant ainsi de classer les vols (long : > 3500 km ; moyen : entre 1000 et 3500 km ; court : < 3500 km) et les escales ont été prises en compte dans la mesure du possible (pour les consultants cela n'a pas toujours été possible quand les informations ne nous avaient pas été transmises).

Nous avons utilisé le site internet suivant⁶ : <https://fr.distance.to/>

Enfin, voici les facteurs d'émission utilisés (les trainées ont systématiquement été prises en compte puisqu'elles font partie intégrante des émissions) :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/passager.km
Avion passagers - Court courrier, 2018 - AVEC trainées	0,258
Avion passagers - Moyen courrier, 2018 - AVEC trainées	0,187
Avion passagers - Long courrier, 2018 - AVEC trainées	0,152

⁶ Attention, il existe différents calculateurs de vols qui donnent des résultats très différents. Par exemple, un vol casablanca-bamako peut faire 3 791 km (<https://www.distancede.com/>) ou 2 329 km (<http://www.levoyageur.net/>) ou encore 2 329 km (<https://fr.distance.to/>). Nous avons donc exclu le premier calculateur et choisi de garder le dernier.

Déplacements domicile-travail

L'exercice de calcul repose ici essentiellement sur les fiches temps des salariés dans lesquelles chacun note le type de trajet effectué par jour qui peut être en :

12. Voiture individuelle ;
13. Covoiturage
14. Transport en commun ;
15. Autre (vélo/pieds) ;
16. Sans trajet bureau.

Nous comptabilisons ici les trajets du domicile de chaque salarié à son bureau. En revanche nous ne voulions pas ici prendre en compte les trajets des missions (étant considéré comme une mission tout ce qui implique des déplacements indemnisés : les trajets pour des réunions hors bureau URD ; les trajets au bureau du Groupe URD pour des salariés n'habitant pas dans la région ; les trajets pour des réunions en ville, à Bamako ou N'djamena). Pour ces temps-là, les salariés doivent normalement indiquer « sans trajet bureau ». Malheureusement il semble que certains salariés n'aient pas compris les choses de cette façon. Ainsi il y a des chevauchements regrettables (mais qui semblent impossibles à résoudre), c'est-à-dire des trajets qui ont été comptés d'une part en tant que déplacements professionnels selon la méthodologie décrite plus haut et également en tant que déplacement domicile-travail (mais dans ce cas avec un kilométrage correspondant à la distance « domicile-bureau »).

Une autre difficulté méthodologique est que les frais pour les petits déplacements en mission sont parfois inclus dans les perdiems. Il n'a donc pas été possible de les prendre en compte.

Pour chaque salarié résidant dans la région des baronnies provençales, nous avons regardé où la ville/le village où il habitait et avons calculé via googlemap la distance au bureau.

Les salariés résidant à Paris n'ont utilisé que les transports en commun. Les trajets en covoiturage lors de missions au bureau de Plaisians n'ont pas été pris en compte car jugés anecdotiques.

Pour chaque salarié du terrain, nous leur avons demandé la distance parcourue par jour pour leur domicile-travail et le type de transport utilisé.

Voiture

La grille initiale distinguait les déplacements selon le type de voiture utilisée. Nous avons choisi de ne pas regarder ce niveau de précision (qui du reste aurait été impossible à obtenir pour le covoiturage). En outre, nous savons qu'aucun salarié n'avait de voiture hybride ou électrique en 2019. L'incertitude concerne donc le gazole ou l'essence. Nous avons choisi de créer une ligne générale « voiture ».

Pour les trajets en covoiturage, nous avons considéré une moyenne de 2,5 personnes par voiture et avons donc divisé par 2,5 les distances parcourues par chacun en covoiturage.

De même que pour les déplacements professionnels, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/km
Voiture - Motorisation moyenne - 2018	0,178

Transport en commun

Concernant les déplacements en transport en commun, nous n'avons pas regardé dans le détail des lignes proposées et avons créé une ligne « transport en commun ».

La difficulté méthodologique de connaître les kilomètres parcourus en transport en commun a par ailleurs été levée en définissant une distance moyenne par trajet aller-retour de 20km.

De même que pour les déplacements professionnels, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/passager.km
RER et transilien - 2019 - Ile de France	4,10E-3

Fret

Ce point a été très facile puisque... nous n'en avons pas ! Aucune des lignes de cette rubrique n'a donc eu besoin d'être remplie.

Il conviendra de voir si cette rubrique pourra être supprimée à l'avenir ou pas : l'éventuelle ouverture de bureaux de terrain ou la possibilité d'expatriation au sein du Groupe URD impliquera-t-elle du fret ? Sinon, cette rubrique pourrait être supprimée.

Energie

Pour cette rubrique, nous ne nous sommes intéressés qu'aux bureaux de Plaisians et Paris. En effet les bureaux de terrain étaient hébergés chez des partenaires (par ACF au Tchad et l'IRD au Mali) et n'ont donc pas été pris en compte.

Gaz

Nous avons comptabilisé les bouteilles de gaz consommées au bureau de Plaisians (compte 602210) dont on connaît le poids.

Le bureau de Paris n'utilise pas de gaz.

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/kg
Butane - inclus maritime (France continentale)	3,44

Électricité

Nous avons utilisé les factures d'Enercoop pour le bureau de Plaisians (compte 606100) et d'EDF pour le bureau de Paris (compte 606110).

Concernant le bureau de Paris, notons que les factures de janvier démarrant au 12 du mois, nous avons choisi de comptabiliser la période du 1^{er} au 12 janvier 2020 mais pas celle du 1^{er} au 12 janvier 2019.

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/kg
Electricité - 2019 - mix moyen - consommation	0,0607

Réseau froid

Ni le bureau de Plaisians ni celui de Paris ne dispose de réseau froid (c'est-à-dire de climatisation).

Fioul

Ni le bureau de Plaisians ni celui de Paris n'utilise de fioul.

Chauffage urbain

Ni le bureau de Plaisians ni celui de Paris n'utilise de chauffage urbain

Bois plaquettes forestières

Seul le bureau de Plaisians consomme du bois plaquettes. Les factures correspondent à un volume consommé exprimé en m³ (compte 602210). D'après la biblio trouvée sur internet⁷, on considère le facteur de conversion suivant : 1mètre cube vaut 0,25 tonne.

⁷ http://37.235.92.116/IMG/pdf/Coefficients_de_conversion_pour_la_recolte_de_bois-2.pdf

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/kg
Plaquettes forestières - 25% d'humidité	0,0889

Amortissements

PC fixe/PC portable/Écran

Les PC et écrans de moins de 3 ans ont été facilement dénombrés. Notons simplement que les écrans des PC fixe sont déjà pris en compte dans la ligne « PC fixe » et n'apparaissent donc pas dans la ligne écran.

Les facteurs d'émission ont été les suivants :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/unité
Ordinateur - fixe - Bureau	169
Ordinateur - portable	156

Imprimante multifonction/photocopieur

Le groupe URD n'est propriétaire d'aucune imprimante. La location des imprimantes utilisées apparaît ailleurs, dans la rubrique « communication ».

Serveur

Le groupe URD n'est propriétaire d'aucun serveur. La location de serveur utilisés apparaît ailleurs, dans la rubrique « communication »

Smartphone

Le Groupe URD ne fournit pas de smartphone.

Consommables

Carton

Nous n'avons pas identifié d'achat de cartons.

Papier

Les factures du prestataire du groupe URD pour l'achat de fournitures de bureau ont été épluchées à partir du compte fournitures de bureau (compte 602250) et pour chaque achat de papier – parfois recyclé, parfois non – le poids total a été calculé.

L'ADEME fournit un facteur d'émission qui ne prend pas en compte l'utilisation et la fin de vie. Nous les considérerons comme des postes d'émissions négligeables.

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/kg
Papier - Moyen - Hors utilisation et fin de vie	0,919

Petites fournitures

Nous avons utilisé des extraits comptables des dépenses de fournitures de bureau (compte 602250) et des produits d'entretien (compte 602220). Cependant, afin de ne pas compter en double le papier, nous avons déduit le montant des ramettes du total des fournitures bureau. En outre, il a fallu supprimer les lignes comptables correspondant à la location d'imprimantes, déjà prises en compte dans une autre rubrique (celle consommation).

L'ADEME fournit les deux types de facteur d'émission suivants :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/unité
Consommables bureautiques	0,917
Petites fournitures	0,367

Or, dans nos données, nous n'avons en réalité pas différencié les consommables bureautiques des petites fournitures. Pour cette raison, nous faisons le choix du « pire » et avons utilisé le facteur d'émission relatif aux consommables bureautiques.

Communication

Prints

Un simple extrait comptable des catalogues et imprimés (compte 623600) a permis d'obtenir le montant total dépensé.

Location imprimantes

Cette ligne a été volontairement rajoutée pour prendre en compte le fait que le Groupe URD n'est pas propriétaire d'imprimantes mais en utilise effectivement deux en location.

Les lignes comptables correspondantes ont été extraites du compte fournitures de bureau (compte 602250) et le montant total a été reporté.

Pour les prints et location imprimantes, on considère le même facteur d'émission suivant :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/keuros
Service - Services (imprimerie, publicité, architecture et ingénierie, maintenance multi-technique des bâtiments)	170

Vidéos

Les vidéos du site internet du Groupe URD sont en réalité hébergées sur vimeo. A partir du compte vimeo du Groupe URD, il est possible de voir le nombre de vidéos publiées en 2019 et leurs tailles. En faisant la somme de ces dernières, on obtient l'information recherchée.

Photos

Les données ont été recueillies à partir du site en comptant mois par mois et photo par photo, la taille de chacune d'entre elles.

Pour les vidéos et photos, faute de mieux, nous allons faire l'hypothèse que leurs émissions de gaz à effet de serre sont équivalentes à celles d'envoi de mails avec pièce jointe (qu'on suppose égal à 1 Mo)

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/unité
1 mail avec pièce jointe	0,035

Courrier postal

Un simple extrait comptable des frais postaux (compte 626000) a permis d'obtenir le montant total dépensé.

Enfin, voici le facteur d'émission utilisé :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/keuros
Service - Courrier	130

Logiciel Odoo

Cette ligne a été volontairement rajoutée à la grille initiale pour mieux prendre en compte l'impact du numérique.

Le Groupe URD utilise un logiciel en open source, Odoo – pour ses newsletters (du Groupe URD, du REH, etc.) et pour le calendrier utilisé en 2019. L'hébergement et la maintenance étaient assurés par l'entreprise Yaltik. Nous avons donc simplement retranscrit le montant de la prestation annuelle.

Mails

Cette ligne a été volontairement rajoutée à la grille initiale pour mieux prendre en compte l'impact du numérique.

A l'époque le Groupe URD utilisait le logiciel libre thunderbird. L'hébergement de 99 adresses mails et 5 noms de domaine, ainsi que la maintenance étaient assurés par OVH (à travers une facturation à l'entreprise Concept image). Le montant de la facture annuelle a simplement été retranscrit.

Site

Cette ligne a été volontairement rajoutée à la grille initiale pour mieux prendre en compte l'impact du numérique.

Nous avons retranscrit le montant du forfait « maintenance annuelle avec accès à notre plateforme de support sécurisé » de l'entreprise Concept image. A noter que celui-ci correspond à la période de février 2019 à février 2020.

Hébergement du cloud

Cette ligne a été volontairement rajoutée à la grille initiale pour mieux prendre en compte l'impact du numérique.

Le Groupe URD utilisait nextcloud pour archiver et partager ses dossiers de travail. L'hébergement était assuré par Indie Host dont la facture de la prestation annuelle a été retranscrite.

Faute de mieux, nous utiliserons le même facteur d'émission pour le logiciel odoo, les mails, le site et l'hébergement du cloud :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/keuros
Service - Télécommunications	170

Ateliers et séminaires

Nous avons pris la liberté de transformer cette rubrique en « ateliers et séminaires » pour lesquels il existe deux comptes de dépenses : le compte frais de colloque séminaire conf (618500) et le compte frais UAH (compte 618510). Pour chacun nous avons pu classifier les dépenses selon les postes suivants :

- location salle ;
- location matériel ;
- hébergement ;
- frais repas ;
- transport ;

Pour le transport, nous avons pu déduire des pièces justificatives les kilomètres parcourus, soit en voiture, soit en bus. Pour les autres postes, nous les avons exprimés en k€. Cela ne correspondait pas exactement à la grille initiale que nous avons donc dû adapter.

Les facteurs d'émissions utilisés sont les suivants :

Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/keuros
Service - Hébergement et restauration	320
Service - Meubles et autres biens manufacturés ⁸	600
Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/km
Voiture - Motorisation moyenne - 2018	0,178
Facteur d'émission utilisé (source : ADEME)	kg CO ₂ e/km.passager
Autobus moyen - Agglomération moins de 100 000 habitants	0,146

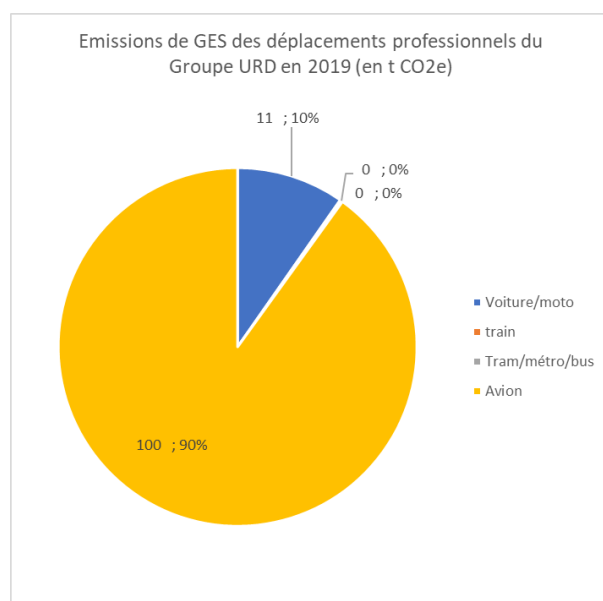
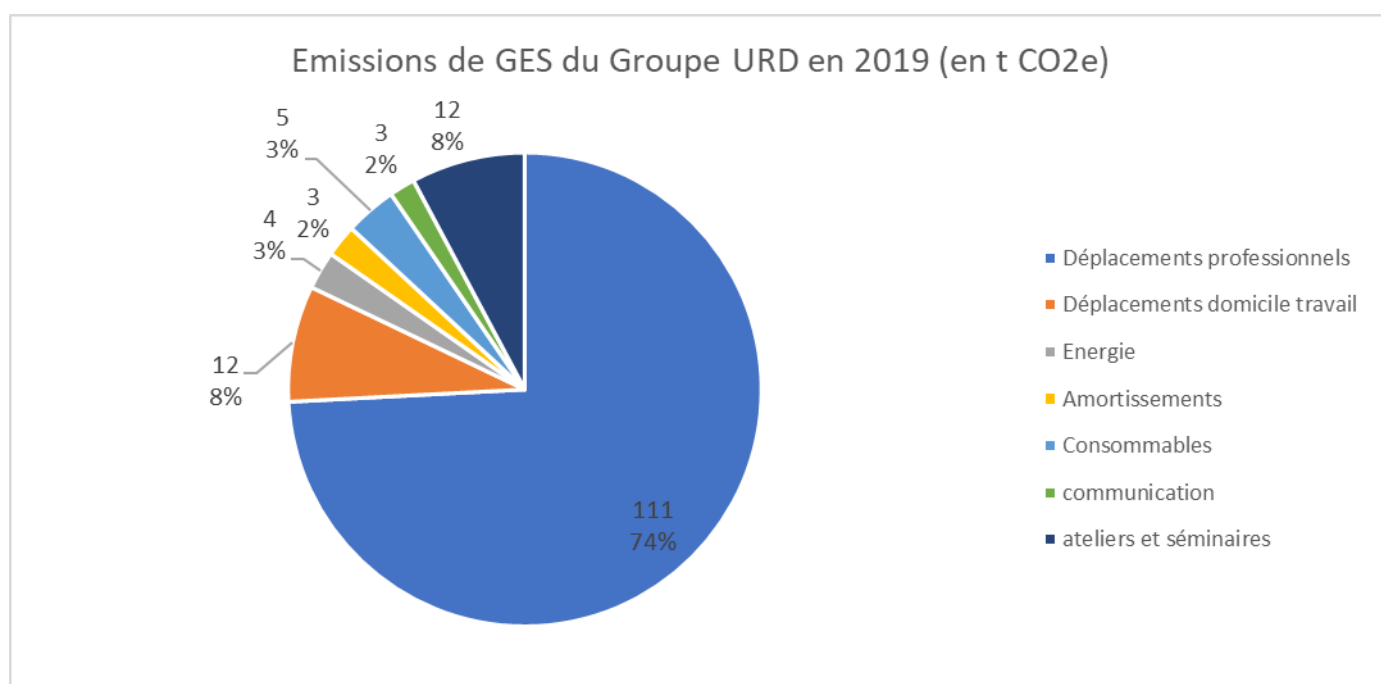
Pour ce dernier facteur, comme il s'agissait de bus loués nous avons multiplié par 30, le nombre de passagers supposés pour un bus.

⁸ Nous avons fait l'hypothèse que l'essentiel du matériel loué ou acheté relevait du mobilier.

Résultats du bilan carbone 2019 et compensation à prévoir

Résultats du bilan carbone 2019

La méthodologie suivie pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre du Groupe URD pour l'année 2019 nous fournit **un total d'environ 149,9 tCO₂e**, réparti selon les différents postes d'émissions de la façon suivante :



On constate aisément qu'avec la typologie choisie, **le poste le plus émetteur, et de loin, est celui des déplacements professionnels**. Aussi, regardons dans le détail ce que cela signifie précisément.

Sans surprise, on voit que **90% des émissions liées aux déplacements professionnels proviennent de nos déplacements en avion**.

Notons également que les ateliers et séminaires pèsent autant que les déplacements domicile-travail (8% chacun). Ceci est dû principalement aux repas dont le bilan carbone équivaut à 4,94 t CO₂e.

Compensation carbone

Choix du prix du carbone

Maintenant que nous connaissons le total de nos émissions de gaz à effet de serre, à quel prix voulons-nous les compenser ?

Rappelons pour commencer **qu'il n'existe pas de tarif officiel unique pour 1 tonne de CO₂e**. L'éventail des prix du carbone observés dans le monde va de quelques euros au Mexique à plus de 100 euros en Suède⁹. Néanmoins, selon la Commission de haut niveau sur les prix du carbone, **le prix de référence correspondant à une estimation basse des coûts du carbone en 2030 et à une estimation intermédiaire en 2020, est de 60€/tCO₂e**.

Si nous choisissons ce tarif, **cela équivaudrait à une compensation carbone de 8 994 €**. Pour comparaison, en 2015, le Groupe URD avait compensé son bilan carbone au tarif de 24€/tCO₂e, ce qui correspondrait pour l'année 2019 à 3 288€. Évidemment le choix du tarif de compensation carbone devra être décidé, si possible collectivement et dans tous les cas, approuvé par le conseil d'administration au regard de ces éléments d'information mais aussi des capacités financières du Groupe URD.

Méthode de compensation carbone

Commençons par rappeler le principe sous-jacent de la compensation carbone : les impacts d'une tonne de CO₂e émise quelque part peuvent être neutralisés par la séquestration ou la réduction d'une autre tonne de CO₂e ailleurs. Gardons à l'esprit qu'il s'agit d'une hypothèse forte, pas nécessairement conforme à la réalité.

Concrètement, **la compensation carbone consiste à financer un projet dont l'activité permet d'éviter des émissions de CO₂e équivalentes à celles que l'on a émises**, en achetant des crédits carbone. Pour l'heure, le processus est complexe et lourd si l'on souhaite recourir à des mécanismes certifiés. Selon la « Charte de Compensation Carbone » de l'ADEME, les démarches de compensation doivent répondre à un certain nombre de critères notamment la permanence (des émissions évitées dans le temps), la mesurabilité (calcul) et la vérifiabilité (comment cela est vérifié) des économies de CO₂ réalisées.

C'est a priori une des raisons pour lesquelles **le Groupe URD n'a pas choisi de passer par ce mécanisme officiel pour compenser les émissions de son bilan carbone** de 2015 (et n'a donc pas, à proprement parlé, fait de la « compensation carbone »). Compte tenu de la taille de la structure et du niveau de ses émissions, ce choix paraît raisonnable. En 2015, la « compensation carbone » s'était effectuée via le financement de la centrale villageoise de Sud Baronnie. Pour le bilan carbone de 2019, il pourra éventuellement être pertinent de revoir l'affectation du « crédit carbone » évalué mais **le choix d'avoir recours à une compensation informelle paraît toujours judicieuse**.

⁹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/prix-carbone_4p_DEF_Fr.pdf

Comparaison avec les précédents bilans carbone 2012 et 2015

Comparaison de la méthodologie

Les bilans carbone réalisés en 2012 et 2015 semblent **ne pas avoir suivi exactement la même méthodologie**, ou du moins, il n'a pas toujours été possible de savoir en détails comment les données avaient été collectées puis traitées.

Cependant, il ne faudrait pas pour autant croire que la comparaison entre bilan carbone n'est pas pertinente. **Les différences méthodologiques n'ont a priori pas impacté les ordres de grandeurs obtenus.**

Somme toute, pour des raisons de rigueur méthodologique, nous dressons ci-dessous les différences méthodologiques constatées.

Déplacements professionnels

Cette rubrique concentre l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre du Groupe URD. **Une différence majeure entre le bilan carbone de 2015 et de 2019 est que les déplacements des consultants – quand ils ont pu être calculés – ont été directement pris en compte dans cette rubrique en 2019 alors qu'ils faisaient l'objet d'une rubrique séparée en 2015 (« déplacements clients »).**

En voiture

Les indemnités kilométriques étaient les mêmes en 2019 qu'en 2015.

Le calcul des kilomètres parcourus en mission n'était pas suffisamment détaillé en 2015 pour pouvoir comparer, en particulier les hypothèses ou approximations utilisées ne sont pas toutes explicites.

En métro/bus/tram/RER

Les méthodes de calculs ont un peu différé entre les deux années :

BC 2015	BC 2019
9km/trajet de métro, de tram ou de rer	10 km pour chaque ticket RER comptabilisé différemment (cf après)
29km/ trajet entre le centre d'une ville et son aéroport (à l'exception de Paris – Orly – 15km, et de Tokyo – Narita – 75km).	Paris – CDG (27 km) Paris – Orly (17 km) Pour autres trajets : hypothèse de 0,5€/km (dont RER)

En train

Les méthodes sont similaires mais reposent sur des sources différentes :

BC 2015	BC 2019
raildar.fr/osrm/	thetrainline.com

En avion

Les méthodes de calculs ont différé et compte tenu du poids de cette catégorie dans le bilan carbone du Groupe URD, cela a pu avoir un fort impact.

BC 2015	BC 2019
2 catégories : court (<1500km) ou long (>1500km) courriers	3 catégories : long : > 6000 km ; moyen : entre 3000 et 6000 km ; court : < 3000 km

Notons qu'en 2015, ont été comptabilisés 73 allers-retours et 44 allers en trajet aérien (a priori alors qu'en 2019, nous avons eu 72 allers-retours et 71 allers.

Déplacements domicile-travail

Il ne semble pas y avoir eu de différences méthodologiques dans ce calcul.

Fret

La rubrique Fret a été prise en compte en 2015 en appliquant arbitrairement le même montant qu'en 2012.

Energie

Le bilan carbone de 2015 déduisait la consommation de la piscine des factures, ce qui n'a pas été nécessaire pour celui de 2019. En revanche, nous avons pris en compte pour celui de 2019 (et pas pour celui de 2015) la consommation de bois plaquettes.

Amortissements

Nous avons appliqué la même méthodologie.

Consommables

En 2015, un grammage arbitraire a été appliqué aux feuilles de papier. Pour 2019, nous avons utilisé le grammage exact (puisque nous le connaissions).

En 2015, nous avons pris en compte les « consommables bureautiques », ce qui n'a pas été le cas en 2019 (intégrées dans « petites fournitures »).

Communication

Cette rubrique n'existait pas en 2015

Ateliers et séminaires

Cette rubrique n'existait pas en 2015.

Comparaison des résultats

Le schéma suivant donne à voir les différences interannuelles d'émissions mais doit être interprété avec prudence compte tenu des différences méthodologiques et typologiques entre bilan carbone :

	2012 (tCO2e)	2015 (tCO2e)	2019 (tCO2e)
déplacements professionnels	120	152	111
déplacements domicile/bureau	19	11	12
transport clients	5	11	
fret	0	0	
consommation d'énergie directe	2	1	4
amortissements	8	0	3
matières entrantes	5	9	5
communication			3
ateliers et séminaires			12
total	159	186	150

On voit dans ce tableau que **de nouveaux postes d'émissions ont été pris en compte dans le bilan carbone de 2019 : la communication et les ateliers et séminaires**. Il est possible (mais pas certain) que les éléments de ce dernier poste aient été pris en compte dans les précédents bilans carbone à travers une typologie différente.

Le bilan carbone de 2019 atteste d'une baisse de 19% des émissions entre 2015 et 2019, essentiellement dû à une diminution des émissions liées aux déplacements professionnels (-27%) ce qui, comme le montre le tableau suivant n'est pas tant lié à une diminution du nombre de vols mais à une diminution des kilomètres parcourus, autrement dit à des **trajets plus courts**.

Compte tenu du poids des déplacements professionnels et en particulier des trajets aériens, nous avons aussi souhaité comparer les caractéristiques de ces trajets dans le tableau ci-dessous. En outre, l'expérience unique que constitue l'année 2020 en raison de la pandémie de covid-19, nous a incité à réaliser un travail comparatif supplémentaire en incluant cette année. Voici les résultats :

	2015 ¹⁰	2019	2020
Nb allers	206	225	51
Nb km	696 595	593 729	119 398
tCO2e	151	100	20
km/aller	3 382	2 639	2 341
tCO2e/aller	0,73	0,44	0,39

Ce tableau est éloquent : il nous montre notamment qu'**entre 2019 et 2020 le Groupe URD a divisé par 5 ses émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien (attention on ne parle pas des émissions totales)**. Même si, bien sûr il n'est pas forcément souhaitable de travailler selon les mêmes modalités qu'en 2020, cette expérience permet de mieux appréhender la capacité du Groupe URD à répondre à ses engagements de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Les trajets aériens représentent 90% des émissions de nos déplacements professionnels qui eux-mêmes représentent environ 74% des émissions totales du Groupe URD, ce qui correspond donc à **67% des émissions totales**.

¹⁰ Inclus les vols des consultants mais attention, avec des facteurs d'émissions un peu différents (puisque ces derniers sont régulièrement mis à jour)

Regardons comment pourraient se traduire les objectifs de réduction d'émissions de CO₂e de 30% d'ici 2025 et de 50% d'ici 2030, si le Groupe URD choisissait de n'agir que sur les déplacements aériens. Cela dépend évidemment de l'année de référence choisie. Voici les résultats, selon l'année de référence retenue¹¹.

	année de référence 2019	-30%	-50%	année de référence 2015	-30%	-50%
total CO ₂ e	149,9	104,93	74,95	186	130,2	93
déplacements aériens (t CO ₂ e)	100	55,03	25,05	151	95,2	58
reste des émissions (t CO ₂ e)	49,9	49,9	49,9	35	35	35
nb allers avec une moyenne de 0,44 tCO ₂ e/allier	225	124	56	340	214	131

En prenant en compte l'année 2019 on constate que les objectifs de réduction correspondent à une moyenne de **124 allers d'ici 2025** puis de **56 allers d'ici 2030**.

Le résultat est cependant bien différent si l'on considère 2015 comme année de référence puisqu'alors, les objectifs correspondent à une moyenne de **214 allers d'ici 2025** puis **131 allers d'ici 2030**.

La faisabilité de ces propositions **mérite bien sûr d'être discutée en interne** mais elle ouvre un horizon possible et une réflexion sur nos pratiques dans un cadre donné (celui de la limitation des vols et donc des missions). Ceci étant dit, ces options n'empêchent pas des réflexions sur les autres postes d'émissions (en particulier sur les déplacements domicile-bureau) car **tout ce qui est faisable doit être fait !**

On comprend cependant à travers cet exemple que **les objectifs de réduction sont « malléables »** puisque **cela dépend de l'année de référence qu'on se donne**. En réalité, d'autres facteurs peuvent également faire varier la valeur des objectifs :

- 1) Les objectifs de réduction doivent-ils **être considérés en valeur absolue** ou **sont-ils relatifs au volume d'activités et donc au chiffre d'affaires** du Groupe URD ? Dans ce cas il faudra considérer la t CO₂e/k€ de chiffres d'affaires.
- 2) Les objectifs de réduction doivent-ils **être considérés en valeur absolue** ou **sont-ils relatifs au nombre d'employés** ? Dans ce cas il faudra considérer la t CO₂e/employé.

Pour les années analysées, voici les données obtenues :

	2012	2015	2019
total t CO ₂ e	159	186	150
chiffres d'affaires (k€)	2 057	1 852	2 136
nombre d'ETP ¹²	21,25	16	17
kg CO ₂ e/k€	77	100	70
t CO ₂ e/ETP	7,5	11,6	8,8

Ainsi, la traduction des objectifs de réduction selon les différentes modalités de réduction peut s'exprimer de la manière suivante :

¹¹ L'année de référence implique une variation du total d'émissions de CO₂e mais nous avons conservé le facteur de tCO₂e/allier de 2019 (0,44) comme moyenne. Autrement dit, nous avons considéré des vols d'une distance moyenne égale à celle de 2019.

¹² Équivalent Temps Plein

année de référence	nature de la réduction	-30% d'ici 2025	-50% d'ici 2030
2015	en valeur absolue (t CO ₂ e)	130,2	93
	en kg CO ₂ e/k€	70	50
	en t CO ₂ e/ETP	8,1	5,8
2019	en valeur absolue (t CO ₂ e)	105	75
	en kg CO ₂ e/k€	49	35
	en t CO ₂ e/ETP	6,2	4,4

Ce point important devra donc faire l'objet d'une discussion et d'un choix collectif pour pouvoir être acté aussi rapidement que possible. Soulignons que de lui dépendra la feuille de route !

Enfin, à titre de comparaison, l'ONG Oxfam France indique que l'empreinte carbone des entreprises du CAC40 s'élève à 4,1 tonnes de CO₂e à chaque fois qu'elles réalisent 1000 euros de chiffre d'affaires¹³. Avec moins de 0,1t CO₂e/k€, le Groupe URD émet comparativement 40 fois moins que les entreprises du CAC40.

¹³ <https://www.oxfamfrance.org/rapports/climat-cac-degres-de-trop/>

Recommandations

Les recommandations formulées ci-dessous doivent servir comme **base de discussion pour l'élaboration de la nouvelle feuille de route environnementale** du Groupe URD. Elles ne sont que des **idées à discuter** et elles ne se substituent évidemment pas à un travail collectif de brainstorming et de prise de décision collective. Par ailleurs, **ces recommandations visent uniquement à réduire l'empreinte carbone du Groupe URD** mais la **feuille de route environnementale** devra prendre en compte plus largement l'empreinte environnementale.

Nous distinguerons ici **trois types de recommandations** :

17. les **actions de sensibilisation** : nécessaires pour nourrir les réflexions collectives, elles ne permettent évidemment pas de réduire l'empreinte carbone du Groupe URD et doivent donc s'accompagner de mesures concrètes ;
18. les **actions de réduction de notre empreinte carbone** : elles seront listées selon la typologie employée pour le bilan carbone ;
19. les **outils et procédures à mettre en place pour mieux suivre notre empreinte carbone** : il s'agit ici à la fois de gagner du temps pour la réalisation des prochains bilans carbone du Groupe URD et d'améliorer la précision des données.

Actions de sensibilisation

Une première activité de sensibilisation aura lieu le **15 octobre 2021** avec **l'animation d'une fresque du climat**. Cette activité sera l'occasion de présenter les résultats du bilan carbone 2019 du Groupe URD et de discuter ensemble des secteurs sur lesquels il faut agir en priorité ainsi que les pistes d'amélioration possibles.

Le Groupe URD en tant qu'institution est déjà, par nature, très sensibilisé aux enjeux environnementaux et climatiques. Pour autant, les salariés peuvent avoir des connaissances et des niveaux de sensibilité différents sur le sujet. Aussi, la pertinence de poursuivre ou non des actions de sensibilisation en interne pourra être discutée lors de la fresque du climat.

Actions de réduction de notre empreinte carbone

Nous proposons ci-dessous des actions pour réduire notre empreinte carbone en gardant en tête que d'une part **« tout ce qui peut être fait doit être fait »** et d'autre part toutes ces propositions ne représentent pas le même niveau de réduction, ce qui implique de **s'engager en priorité sur les mesures à fort impact** (concrètement celles liées aux déplacements professionnels, et en particulier les trajets aériens).

Les déplacements professionnels

propositions	avantages (autres que baisse de CO2e)	inconvénients	commentaires
voiture			
Augmenter les indemnités kilométriques pour l'utilisation de la voiture électrique	va finir par s'imposer dans les politiques publiques nationales et européennes	Risque de sentiment d'injustice sociale pour ceux qui n'auraient pas les moyens de s'offrir une voiture électrique ?	
Sauf urgence exceptionnelle, quand c'est possible obligation de prendre les transports en commun plutôt que la voiture (pas de remboursement sinon).	répond au principe "tout ce qui est faisable est fait"	Demande plus de temps (attente des transports, changements)	certainement un juste milieu à trouver !
Train			
Quand cela est possible, privilégier les TGV plutôt que les TER	Représente un gain de temps (donc ce devrait déjà être le cas a priori)		ne constitue pas un levier très important....
Avion			
Pas de vols quand le train est possible en moins de 8h		éventuellement plus cher	limite de durée qui peut être discutée
Vols en avion sans escale	plus rapide, moins fatigant !	plus cher	action très facile à mettre en place ! Il faut juste penser à avertir l'agence de voyage de cette nouvelle modalité
Définir une grille de critères de pertinence pour autoriser les déplacements sur le terrain	équité entre collègues	difficultés à établir des critères applicables en toutes circonstances	éventuellement à articuler avec un nombre maximal de vols
Privilégier le travail à distance ou via des consultants nationaux dans les pays à plus de 6 000 km de distance (vol long courrier)	contribue à la localisation de l'aide	on ne choisit pas où sont les crises humanitaires ! Contraintes liées à la localisation	Le critère géographique paraît vraiment difficile à défendre au regard de la raison d'être du Groupe URD mais la proposition reste évidemment intéressante sans celui-ci

Les déplacements domicile-bureau

propositions	avantages (autres que baisse de CO2e)	inconvénients	commentaires
voiture			
Améliorer le covoiturage	Moins cher	Demande de l'organisation Pas forcément possible selon les emplois du temps de chacun	Le covoiturage fonctionne plutôt bien pour les salariés résidents à Vaison mais moins pour ceux de Buis
Appuyer l'achat d'un vélo électrique pour chaque salarié	Comme la carte SNCF, il s'agit d'une aide en nature appréciable pour les salariés	Coût potentiellement important pour la structure	A choisir entre une aide fixe ou proportionnelle au revenu de chacun

Afin d'étayer la proposition de vélo électrique, voici un comparatif des émissions de CO₂e pour un aller-retour entre Buis les baronnies et le bureau.

AR Buis - URD (km)	bilan carbone (en kg CO2e)				
	en voiture moteur thermique	en voiture électrique	en covoit voiture thermique	en covoit voiture électrique	à vélo électrique
27,2	4,8	2,8	1,9	1,1	0,3

Energie

Des actions ont déjà été mises en œuvre par le Groupe URD pour réduire son empreinte carbone (en particulier le passage à Enercoop et la conception du site avec certains bureaux construits en matériaux isolants). Il n'est donc pas évident de pouvoir progresser beaucoup plus mais nous pouvons proposer tout de même de :

20. **Améliorer l'isolation des bâtiments moins bien isolés.** En effet, d'après certains salariés plusieurs bureaux sont froids voire très froids l'hiver. Il faudrait d'abord voir techniquement ce qu'il serait possible de faire
21. **Tester les cuiseurs solaires** l'été (ceux-là même qu'on fournit aux réfugiés). Il s'agit d'une proposition évidemment symbolique voire provocatrice ! Néanmoins cela ne présente-t-il pas un intérêt pédagogique, pour l'ensemble des salariés du Groupe URD et pour les visiteurs de constater puis de réfléchir à ce que le secteur de l'aide peut proposer comme offre énergétique aux populations dans le besoin ?

Communication

L'essentiel de la marge de manœuvre se situe probablement au niveau de l'utilisation du numérique. Cependant, il s'agit d'un secteur au périmètre pas toujours bien défini et dont le calcul des émissions de gaz à effet de serre est particulièrement complexe et incertain. Le bilan carbone réalisé ici ne prend d'ailleurs que très partiellement en compte ce secteur et peut-être même maladroitement. Mais la simple analyse d'un mail peut nous aider à y voir plus clair :

Prenons l'exemple d'un mail envoyé par un salarié du Groupe URD qui comportait 353 mots (1 826 caractères). En réalité, compte tenu du format du mail (pourtant sans pièce jointe – uniquement via la

signature et le style de la police utilisée), le code de traitement a nécessité la même énergie qu'un mail « simple » de 3 136 mots (27 170 caractères). **Cela signifie qu'un mail simplement mis en forme utilise grosso modo 10 fois plus d'énergie qu'un mail non traité.**

Ceci en tête, puisque l'objectif n'est pas vraiment de savoir mesurer les émissions mais bien de les réduire, regardons de plus près les préconisations des experts du secteur¹⁴.

Domaines	Pistes d'amélioration
Utilisation des mails	- Ne pas multiplier les destinataires si ce n'est pas utile (éviter les « répondre à tous ») - Privilégier les liens vers des documents plutôt que des pièces jointes - Revoir nos signatures respectives afin qu'elles soient le plus sobre possible. Par exemple, par défaut mettre simplement son prénom et nom en police standard et si besoin en avoir une plus détaillée - En réponse à un mail, supprimer les mails précédents dans le corps du texte (au moins à partir de l'avant dernier) si ces derniers ne sont pas utiles au propos.
Utilisation d'internet	- Enregistrer vos favoris pour éviter les recherches récurrentes - Visionner des vidéos avec parcimonie
Imprimante	- Quand ce n'est pas indispensable, ne pas imprimer - Imprimer en noir et blanc et recto-verso - Remplacer les imprimantes laser par des imprimantes à jet d'encre
Newsletter	- Ne pas inclure de pièce jointe - Inclure le moins d'image possible
Ordinateur	- Utiliser des ordinateurs portables plutôt que fixes - Privilégier les modèles portant l'Écolabel européen ou certifiés Energy Star. - Utiliser un fond noir (cela consomme moins d'énergie qu'un fond blanc) - Éteindre son ordinateur quand il n'est pas utilisé plus de 15 min
Site internet	- Le site internet du Groupe URD n'a pas été écoconçu. Rien que la page d'accueil obtient la note « E » selon la notation de Green IT. Il s'agirait de revoir le site pour qu'il soit éco-conçu. - Limiter les vidéos et images quand cela est possible
Fin de vie des équipements	- S'assurer que les équipements sont effectivement et correctement recyclés quand ils ne sont plus utilisés

Ateliers et séminaires

Les repas, et particulièrement les repas carnés, ont un impact fort sur le climat. D'où le poids non négligeable du poste « ateliers et séminaires » dans le bilan carbone. Le Groupe URD pourrait faire le choix **de ne proposer que des plats végétariens lors de ses ateliers**. Cette option ne satisferait certainement pas tout le monde mais aurait l'avantage d'envoyer un message clair voire de susciter la discussion. Si cela paraît trop radical, il faudrait à minima qu'une option végétarienne soit systématiquement proposée.

Quant aux déjeuners des salariés, ils ne sont pas comptabilisés dans le bilan carbone car relèvent du domaine privé. On pourrait tout de même discuter collectivement de l'idée de **mettre en place un repas végétarien une fois par semaine, le lundi ou le jeudi**. Et pourquoi pas imaginer de le faire dans un cadre de préparation collective tournante (sur un emploi du temps, des binômes s'inscrivent à l'avance) ?

¹⁴ Celles-ci proviennent à la fois de l'ADEME et des conseils reçus par des informaticiens de Plaisians qui ont gentiment pris le temps d'échanger et de nous fournir des conseils. Merci à eux.

Outils, procédures et système d'info à mettre en place pour mieux suivre notre empreinte carbone

Les outils de Groupe URD ne sont pas toujours bien adaptés pour facilement comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre.

Prise en compte des consultants, des partenaires, des invités et des membres CA.

Nous avons vu que les déplacements étaient le secteur à plus fort impact. Pourtant on comptabilise encore trop mal ceux de certaines personnes. En outre, cette année, nous n'avons pas différencié les émissions « internes » du Groupe URD et celles relatives aux personnes « externes ». Cela pourrait néanmoins être intéressant de le faire pour le prochain bilan carbone.

Les propositions suivantes doivent bien sûr faire l'objet d'un débat, en particulier avec le service de compatibilité pour s'assurer qu'elles soient pertinentes et non chronophages.

Consultants

Pour les consultants, on pourrait imaginer d'ajouter une obligation contractuelle concernant le reporting des trajets effectués et des modes de transports utilisés dans le cadre de la mission, éventuellement en leur fournissant un fichier excel (afin que les modes de transport possibles soient déjà listés).

Point de départ	Point d'arrivée	Nombre de km	Mode de transport

Partenaires

Les partenaires du Groupe URD sont les organisations d'un consortium dont le lead est assuré par le Groupe URD. Leurs activités peuvent éventuellement passer par la compatibilité du Groupe URD et risquent alors d'être comptabilisées dans le bilan carbone du Groupe URD, ce qui ne serait pas pertinent. Il faudrait donc pouvoir soit les comptabiliser à part, soit les identifier dans la comptabilité comme des activités de partenaires.

Inversement, si certaines activités du Groupe URD sont prises en charge par un partenaire, dans le cadre d'un consortium, il faudrait trouver un moyen de les comptabiliser dans un fichier spécifique.

Dans tous les cas, il serait intéressant d'initier un dialogue avec les partenaires sur ce sujet : cela permettrait de trouver un mode de fonctionnement performant et de les sensibiliser à ce sujet si besoin ! L'essentiel reste que tout le monde privilégie les transports en commun plutôt que la voiture ou, pire encore, l'avion !

Invités

Devons-nous prendre en charge les émissions de gaz à effet de serre des personnes qui viennent à nos événements, que ce soit à la Fontaine des Marins, ou dans un autre lieu ? La question n'est pas évidente. A priori il semblerait que ces émissions relèvent des bilans carbone de leurs organisations (ou éventuellement personnels). Pourtant, nous pouvons aussi considérer que ces personnes ne se seraient pas déplacées si nous ne les avions pas invitées.

En réalité, là encore l'important est d'inciter les personnes à prendre des transports le moins émetteurs possibles. Il peut exister différents moyens pour cela, de la simple sensibilisation à la prise en charge complète par le Groupe URD.

Membres du CA

Les membres du CA sont bénévoles. Il n'est donc pas certain que leurs frais de transports soient systématiquement remboursés, et donc comptabilisés. Il faudrait donc voir comment les prendre en compte.

Prise en compte des déplacements de terrain

Les trajets aériens

Les trajets aériens sont évidemment déjà comptabilisés **mais le travail pourrait être largement facilité si les points de départ et destination (et les éventuelles escales) étaient systématiquement notées** dans la comptabilité. Cela pourrait soit être indiqué dans le libellé, soit dans des colonnes spécifiques.

Les trajets en voiture sur le terrain

Il est très difficile de retrouver les trajets parcourus lors des missions. Bien souvent, seule la facture de location peut être retrouvée et celle-ci ne mentionne que rarement le nombre de kilomètres parcourus ou les localités visitées. Quant au type de véhicule utilisé, on suppose qu'il s'agit de voiture diesel.

Les voitures disposant d'un compteur kilométrique, il serait pourtant facile d'obtenir l'information kilométrique. On pourrait donc imaginer **que les salariés partant sur le terrain doivent indiquer les kilomètres parcourus dans leurs rapports de mission.**

Concernant les déplacements en taxi, il n'est pas facile de comptabiliser les kilomètres. **Toutefois l'indication du nombre de trajets en taxi réalisés ou du montant total dépensé** pourrait permettre de faire une estimation grossière (dans la méthodo de ce bilan carbone, on a fait l'hypothèse de 4 km/1000 CFA).

Les déplacements domicile-bureau

Tous les salariés disposent d'une fiche temps dans laquelle ils peuvent indiquer comment ils effectuent leurs trajets quotidiens. Attention cette fiche n'est pas toujours bien utilisée : **rappelons qu'elle ne doit servir que pour les trajets du domicile au bureau et non pas pour des rendez-vous ailleurs ou en missions pour lesquels les trajets, puisqu'indemnisés, sont déjà pris en compte.**

Les fiches temps vont par ailleurs être revues dans le cadre de l'accompagnement par la société Soft Report. Ce sera également l'occasion de revoir aussi les modes de déplacements proposés **en distinguant les différents modes de transport en commun, en distinguant aussi le vélo électrique et en regroupant les catégories vélo/pieds/sans trajet** qui correspondent toutes à zéro émission de gaz à effet de serre.

Enfin l'idéal serait d'obtenir automatiquement un **fichier récapitulatif annuel** généré sur excel – ce qui devrait être possible. Il pourrait ressembler à cela :

	# voiture individuelle	# covoit	# vélo électrique	# vélo/pieds/sans trajet	# bus	# métro	# RER
Salarié 1							
Salarié 2							
etc							
TOTAL							

Pour compléter il pourra être demandé à chaque salarié de préciser leur type de voiture mais cela ne pourra pas être pris en compte pour les covoiturages.

Ressources humaines pour la réalisation du bilan carbone

Cette information n'apparaît pas pour les précédents bilans carbone réalisés mais nous avons souhaité l'explicitier ici.

Pour celui de 2019, nous avons eu besoin de :

- Stagiaire : 10 jours
- Samantha : 2 jours
- Christophe : 1 jour
- Aline : 7 jours

Ce temps pourrait être réduit si les informations sont plus facilement accessibles et traitables.

Conclusions

Le Groupe URD est engagé dans une démarche de bilan carbone et de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre depuis 2012 déjà, ce qu'il faut d'abord saluer. En effet, la plupart des organisations commencent à peine la démarche et le Groupe URD était donc précurseur dans le domaine.

A l'origine de la déclaration d'engagement pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Conférence Nationale Humanitaire 2020, le Groupe URD a choisi – par soucis d'exemplarité et de dynamique collective - de s'inscrire dans cette démarche, visant un objectif de réduction de 30% d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 et de 50% d'ici 2030.

Cet engagement reste néanmoins trop imprécis pour définir précisément (en valeur) les objectifs. Il est donc important que le Groupe URD entame une discussion à ce sujet pour choisir d'une part l'année de référence et d'autre part la nature de la réduction (les émissions de gaz à effet de serre ; ou les émissions de gaz à effet de serre par k€ de chiffre d'affaires ; ou encore les émissions de gaz à effet de serre par ETP).

Le bilan carbone réalisé ici a permis de calculer environ 150 tCO₂e émis par le Groupe URD pour l'année 2019, dont 67% dû aux déplacements aériens.

Ce total représente une baisse de 19% de ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2015. Nous avons vu que celle-ci était principalement le fait de trajets aériens plus courts en distance (et non pas d'une diminution du nombre de trajets aériens). Il ne s'agit donc pas d'une conséquence relative à des choix structurels de l'organisation mais au hasard des missions qui ont eu lieu dans des endroits moins éloignés. En ce sens, il est difficile de considérer cette baisse comme une réelle progression vers notre objectif de réduction.

Heureusement, l'année 2020, « année covid », a permis de démontrer qu'il était possible de réduire sensiblement nos émissions en réduisant nos déplacements en avion. Bien que cela ait été le résultat d'une contrainte et non d'un choix, et que la qualité du travail en ait été partiellement affectée, il devrait être possible de trouver une voie intermédiaire combinant réduction des émissions de gaz à effet de serre et qualité du travail. On retiendra que pour tenir ses engagements, le Groupe URD devrait envisager un quota annuel de vols allers compris entre 56 et 124.

Évidemment, bien d'autres postes d'émissions peuvent et doivent faire l'objet de mesures de réduction, comme celles proposées en recommandations.

La prochaine étape pour l'élaboration de la feuille de route environnementale du Groupe URD sera de discuter collectivement ces mesures ainsi que celles relatives à la réduction de l'empreinte environnementale de manière générale (déchets, ressources, etc.). Un processus de décision collective devra ensuite permettre de choisir celles convenant le mieux aux salariés tout en répondant aux objectifs définis.