

# Politique de TEC sur le changement climatique

## OBJECTIFS

Diminution des émissions de CO<sub>2</sub> produites lors du déplacement des consultants.

## CIBLES

- Diminution en 2007 du ratio annuel d'émissions de CO<sub>2</sub> de 2006, qui est de 0,36 kg/€.
- Compensation des émissions supplémentaires réalisées.

## PROGRAMME

### ➤ **Action 1** : Le calcul du seuil d'acceptabilité dans les émissions de CO<sub>2</sub>

Ces émissions sont des gaz à effet de serre, et plus particulièrement du CO<sub>2</sub>, rejetés par les moyens de transport qu'utilisent les consultants lors de leurs études.

Pour connaître la proportion de CO<sub>2</sub> qu'il émet, le cabinet TEC a réalisé deux types de calculs :

- le **taux d'émission de CO<sub>2</sub> par projet** (qui permet de savoir combien de kg de CO<sub>2</sub> sont émis pour un projet dans sa globalité),
- le **taux annuel total d'émission de CO<sub>2</sub>** (qui permet d'évaluer le poids de CO<sub>2</sub> émis par le cabinet sur une année entière).

Les émissions de CO<sub>2</sub> ont été calculées avec l'écomparateur de la SNCF (site [www.Voyages-sncf.com](http://www.Voyages-sncf.com)) pour les trajets en train, grâce au site de CO2solidaire (site [www.CO32solidaire.org](http://www.CO32solidaire.org)), association spécialisée dans la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> dus à l'avion, et pour les voitures, par l'intermédiaire de la formule suivante : **nb de Km x 0,150 kg de CO<sub>2</sub>**.

Les calculs des taux d'émission par projet et annuel ont ensuite été effectués respectivement :

- en réalisant le ratio de l'ensemble des émissions d'un projet sur le chiffre d'affaire du projet,
- par la moyenne de tous les ratios des projets finalisés sur une année + la somme des ratios des projets réalisés uniquement en partie durant l'année X (dans ce cas, seuls les déplacements effectués durant l'année X sont comptabilisés).

L'intérêt du calcul de ces deux taux est que le cabinet peut ainsi comparer l'éco-efficacité des projets entre eux, mais aussi comparer l'éco-efficacité de l'ensemble de ses projets selon les années.

Ces taux vont ensuite permettre au cabinet de décider de seuils d'acceptabilité dans les émissions de CO<sub>2</sub> : un seuil d'acceptabilité par projet, et un autre sur l'année.

Sur l'ensemble de l'année 2006, le ratio total d'émission de gaz à effet de serre s'élève à **0,36 kg/€** de chiffre d'affaires environ pour **18** projets (dont 11 finalisés et 7 en cours).

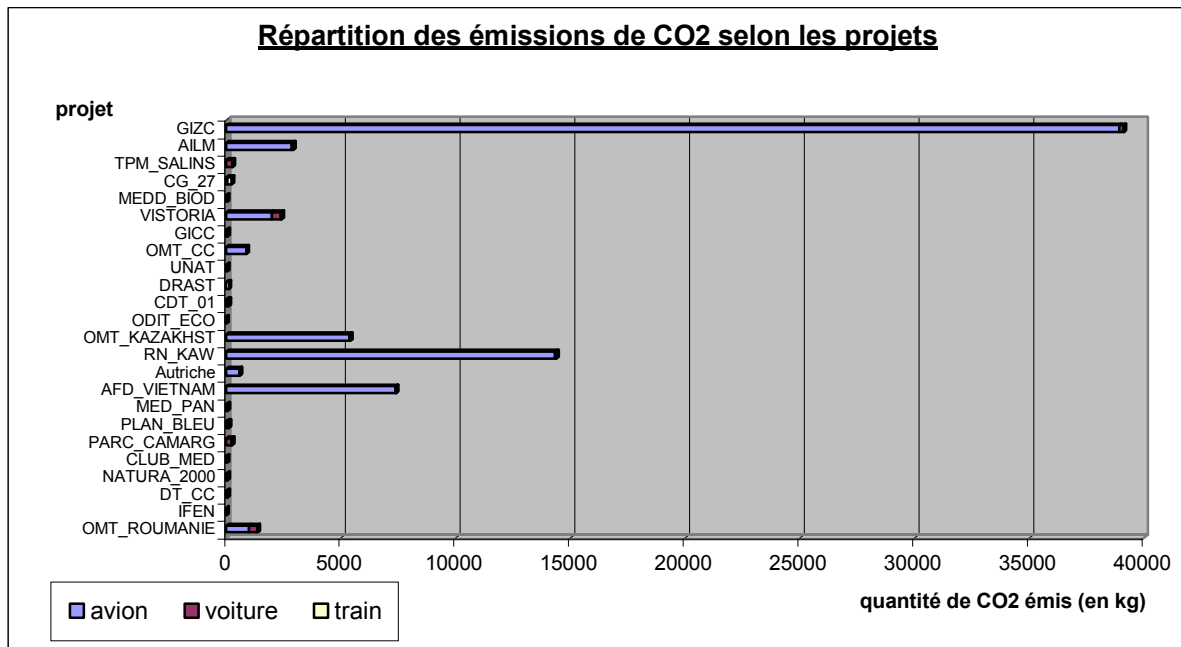
⇒ Ce ratio va constituer le taux de référence à partir duquel le cabinet va baser ses efforts de réduction.

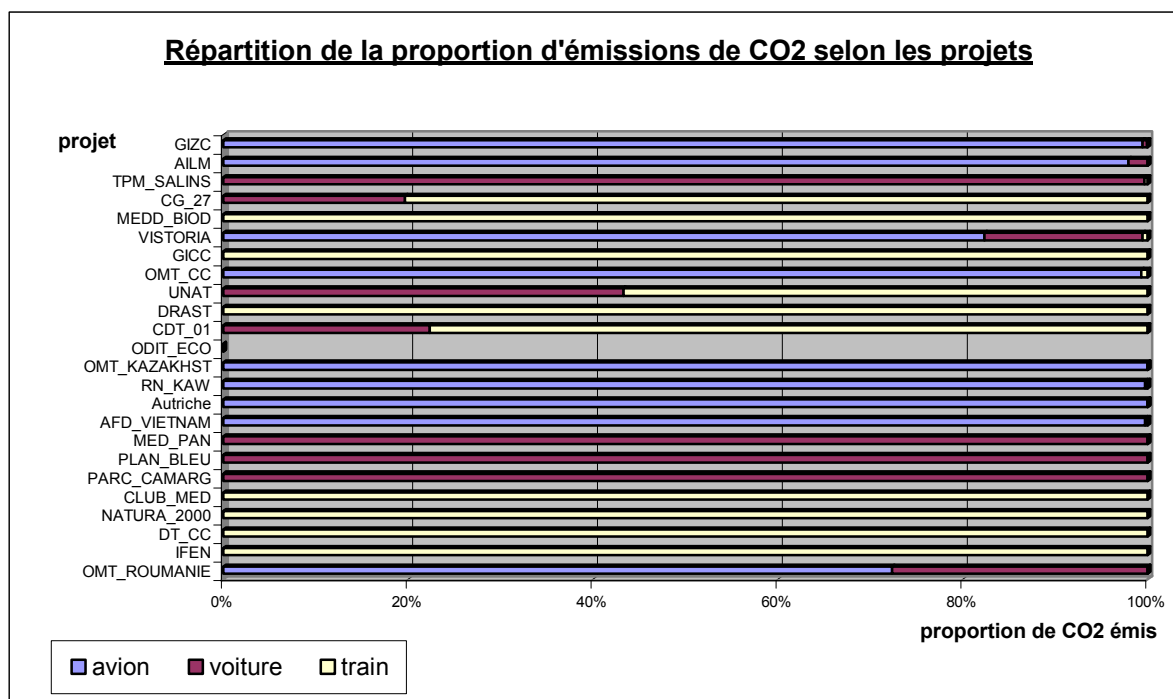
Pour tout nouveau projet, le cabinet calculera le ratio théorique sur la base de sa proposition commerciale. Si un projet dépasse le seuil limite décidé, plusieurs solutions pourront être envisagées :

- augmenter le montant des frais de déplacement pour pallier à des surcoûts éventuels dus à des mesures de compensation des émissions engendrées,
- proposer de remplacer certains déplacements par des vidéoconférences ou des réunions sur *Skype*,
- essayer de regrouper au maximum les déplacements prévus dans le cadre du projet afin de les limiter,
- en dernier recours, soit accepter le projet en le traitant de la manière la plus « écologique » possible, soit refuser le projet.

➤ **Action 2** : Le choix du moyen de transport le plus adapté et le moins polluant

En ce qui concerne les projets en eux-mêmes, la répartition des quantités et de la proportion d'émissions de CO<sub>2</sub> sont très différentes selon les projets et les moyens de transport utilisés (cf. graphiques 3 et 4 ci-dessous).





L'avion est donc clairement le moyen de transport le plus polluant. La voiture arrive loin derrière, quand au train, c'est le moyen de locomotion le moins polluant.

Cependant, d'autres critères peuvent être amenés à régir le choix du moyen de transport utilisé, qu'il est important de prendre en compte.

**L'exemple concret de limitation des émissions de CO<sub>2</sub> lors d'un trajet Marseille-Bergen**

L'utilisation de différents moyens de transports a été testée sur un même trajet, afin d'évaluer la différence d'émission de CO<sub>2</sub> selon le transport utilisé, mais aussi pour voir si les conditions de voyage (durée, prix, etc.) changent radicalement ou non selon le moyen de locomotion.

- Une première simulation a été effectuée avec comme unique moyen de transport l'avion (le plus polluant).
- Une seconde (celle réellement effectuée par un consultant de TEC) a ensuite été effectuée en essayant d'utiliser au maximum le train (le moins polluant) pour limiter au maximum les émissions de CO<sub>2</sub>.

	<b>Trajet Marseille-Bergen uniquement en avion</b>	<b>Trajet Marseille-Bergen en utilisant au maximum le train</b>
<b>décomposition du trajet (AR)</b>	Marseille → Munich (avion) Munich → Oslo (avion) Oslo → Bergen (avion)	Marseille → Paris (train) Paris CDG → Oslo (avion) Oslo → Bergen (train)
<b>durée totale</b>	6h30 environ	environ 24h
<b>prix total</b>	420 € environ	460 € environ
<b>quantité d'émission de CO<sub>2</sub> (en kg)</b>	<b>1300</b>	<b>738</b>
<b>prix de la compensation</b>	33,00 €	21,00 €

<b>(Atmosfair)</b>		
--------------------	--	--

L'exemple montre bien que selon le moyen de transport utilisé, le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est très variable, l'avion étant largement plus polluant que le combiné train/avion.

Au niveau financier, la différence de prix n'est pas très importante, et n'est pas réellement un aspect déterminant dans le choix du mode de locomotion.

Par contre, la durée du voyage, multipliée par 4 dans le cas de ce trajet avec le combiné train et avion, peut poser un réel problème.

Selon les destinations choisies, les différences de prix, de durée et d'émissions de CO<sub>2</sub> entre un trajet effectué entièrement en avion et un combiné avion/train ne seront pas toujours comparables à celles de l'exemple détaillé ci-dessus.

Cependant, cet exemple démontre qu'il est possible, si l'on n'a pas trop de contraintes de temps, de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> en utilisant un mode de transport différent de l'avion sans que le trajet devienne trop onéreux.

➤ **Action 3** : La compensation des émissions de CO<sub>2</sub>

Lors de certaines études, les trajets en avion se révéleront toujours inévitables. Les trajets directs, moins polluants, seront alors effectués en priorité, et des mesures de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> pourront également être prises.

Ainsi, pour chaque trajet, un calcul des émissions de gaz à effet de serre sera réalisé sur les bases fixées par l'association CO2solidaire.org, dans le cadre du partenariat TEC/CO2solidaire qui propose de compenser les émissions de CO<sub>2</sub> engendrées par les déplacements aériens par une aide financière à un projet de développement local.

Cette technique de compensation pourra aussi être appliquée dans le cas de trajets utilisant d'autres moyens de locomotion, mais aussi pour la consommation énergétique des locaux.

➤ **Action 4** : La limitation des déplacements

La meilleure solution reste néanmoins de restreindre au maximum les déplacements (ce qui n'empêche pas la compensation des émissions restantes).

Pour cela, plusieurs alternatives peuvent être envisagées :

- regrouper les réunions, les rendez-vous qui ont lieu dans une même région afin de n'effectuer qu'un seul déplacement,
- réaliser des réunions à distance à l'aide de logiciels tels que *Skype*.
- réaliser des vidéoconférences,
- etc.