

# ALIRA – Bilan Carbone 2012

## 1. Contexte et objectifs

La société a déjà fait des efforts en matière environnementale par le passé. Alira estime recycler environ 85% de ses déchets. Alira a aussi mis en avant la démarche d'éco-conception à travers deux produits "éco-conçus" dans son offre: une pédale de bicyclette et des blocs de sécurité (affichage lumineux dans les locaux publics). Mais l'entreprise s'interroge sur ses priorités dans les années à venir en matière de développement durable. Etablir un bilan carbone est un premier pas dans cette direction, afin d'identifier les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et les opportunités de réduction.

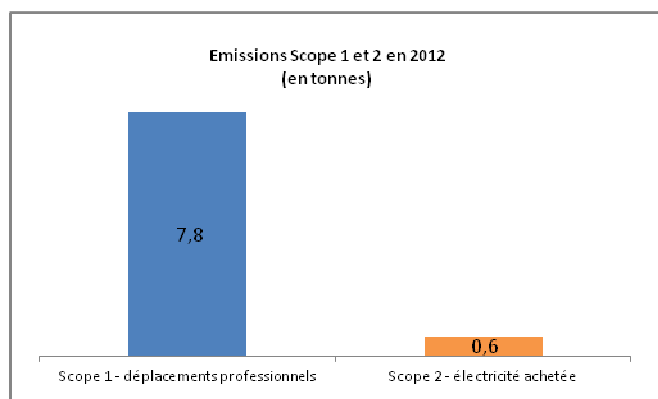
Ce bilan carbone a été réalisé en mai 2013 par Françoise Traband, étudiante en mastère "Sustainability Management" (management développement durable) à l'université de Columbia à New York.

## 2. Méthodologie

La méthodologie de travail ainsi que les hypothèses prises pour réaliser ce bilan carbone respectent les recommandations formulées par le Greenhouse Gaz Protocol (une organisation née du partenariat du World Resources Institute (WRI) and du World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)) ainsi que celles formulées par l'ADEME (Agence de l'Environnement et de maîtrise de l'Energie). Les facteurs d'émissions utilisés pour les calculs sont extraits de la Base Carbone, mise à jour par l'ADEME.

## 3. Résultats

### 3.1 Emissions directes



Alira a généré en 2012 un total de 8,4 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> en émissions Scope 1 et Scope 2. 7,8 tonnes (92%) sont des émissions directes issues des émissions générées par le véhicule de la société pour des déplacements professionnels.

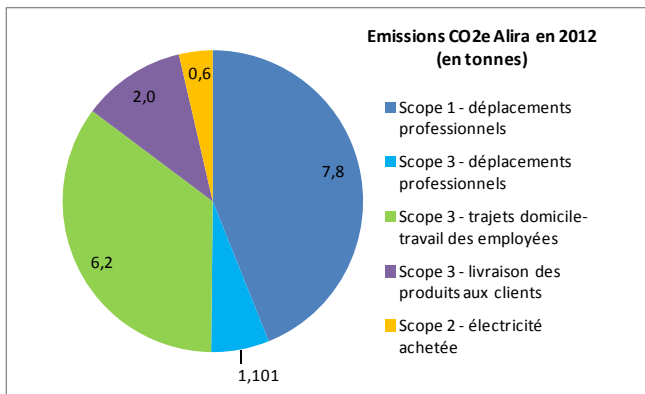
Les émissions Scope 2 liées à l'achat d'électricité représentent seulement 0,6 tonnes de CO<sub>2</sub>e. C'est un montant très bas mais qui n'est pas surprenant compte-tenu de la forte utilisation du nucléaire par la France pour sa production d'électricité (75% de son électricité provient du nucléaire<sup>1</sup>). Le facteur d'émission CO<sub>2</sub>e pour EDF est le plus bas d'Europe.

### 3.2 Emissions évaluées (directes et indirectes)

D'autres types d'émissions indirectes ont aussi été considérées: déplacements professionnels par d'autres moyens (véhicules autres que celui de la société + train), trajets domicile-travail des employés et livraison des produits aux clients d'Alira. Les émissions indirectes d'Alira pour ces catégories représentent un total de 17,7 tonnes de CO<sub>2</sub>e (cf. graphe ci-dessous).

Les émissions Scope 3 liées aux livraisons aux clients représentent seulement 2 tonnes de CO<sub>2</sub>e. Il y probablement plusieurs raisons à cela: les colis d'Alira ne sont pas très lourds et sont consolidés avec d'autres colis dans le même camion. Le nombre de livraisons clients en 2012 n'est pas très élevé (149).

Les déplacements professionnels par d'autres moyens sont un mix des émissions générés par les véhicules des employés lorsque utilisés pour des trajets professionnels et des émissions générées par les déplacements en train. Ces dernières sont négligeables à seulement 0,005 tonnes de CO<sub>2</sub>e. C'est la combinaison de deux facteurs: un nombre de kilomètres parcourus faibles (1 478 km en 2012) et un facteur d'émission très bas (0,004 kg CO<sub>2</sub>e/ (passager.km)).



### 3.3 Opportunités de réduction

La plus grande catégorie analysée est celle des déplacements professionnels. Il y a deux façons de réduire les émissions : utiliser des véhicules plus économes en carburant ou essayer de prendre plus systématiquement le train. Alira pourrait réduire ses émissions de 0,3 tonnes de CO2e si le train était utilisé plutôt que la voiture, pour se rendre à Lille (il existe une liaison directe depuis Valence). Sur juste un trajet, ceci pourrait réduire les émissions Scope 1+3 liées aux déplacements professionnels de 4%.

En ce qui concerne les trajets domicile-travail des employés, c'est le profil énergétique des véhicules qui représente la meilleure opportunité de réduction. Les employés vivent à proximité de leur lieu de travail (de 17 à 46km) mais la distance est trop grande pour envisager un trajet en bicyclette. De plus, les transports publics ne sont malheureusement pas une option envisageable.

La réduction des émissions liées aux livraisons aux clients demande une analyse plus poussée. Regrouper les colis et les livraisons chaque fois que cela est possible est une option, mais pas toujours possible à réaliser en pratique. Il n'existe pas encore en France de transporteur "vert". Cependant, Exapaq<sup>ii</sup> réalise de nombreuses actions afin de contrebalancer les émissions générées par son activité. En particulier, la société envisage de progressivement remplacer ses camions par des modèles électriques. Ils se sont également engagés à un plan ambition de "0% d'émissions", avec le lancement de projets en interne et l'investissement dans des projets de compensation carbone.

En ce qui concerne les kits (Packs didactiques) eux-mêmes, Alira peut certainement s'engager encore plus fermement dans une démarche d'éco-conception. Généraliser les kits autour de machines éco-conçues permet non seulement de faire baisser l'empreinte carbone d'Alira mais également de promouvoir une démarche d'éco-conception auprès des étudiants. Il devrait être également possible de repenser l'emballage des kits, en utilisant plus de matériaux verts et/ou recyclés. Fabriquer du plastique recyclé génère moins d'énergie et produit seulement 1/10 des émissions produites par le processus traditionnel<sup>iii</sup>. Alira a un fournisseur éco-responsable et doit travailler en partenariat avec lui, rester en veille, et saisir d'éventuelles opportunités de nouveaux matériaux plus écologiques.

Enfin, il y a aussi des opportunités de réduction qui pourront être examinées dans le futur, sur des catégories qui n'ont pas été évaluées cette année. Par exemple, Alira pourrait réfléchir à des façons de limiter la production de ses déchets.

## 4. Conclusion

Alira est une société qui a déjà fait des efforts en faveur de l'environnement par le passé, qui ont eu comme conséquence de limiter ses émissions de gaz à effet de serre. Ce bilan carbone a mis en lumière de nouvelles opportunités de réduction, en particulier dans la catégorie transports, en envisageant l'acquisition de véhicules plus économes en carburant, et en tâchant d'utiliser le train pour des trajets de longue distance, chaque fois que cela est possible. Promouvoir une démarche d'éco-conception à travers son offre de produits est également une piste intéressante, tout comme une utilisation plus systématique de matériaux recyclés (en particulier pour l'emballage de ses produits) et une limitation de la quantité de ses déchets.

<sup>i</sup> <http://www.world-nuclear.org/info/Country-Profiles/Countries-A-F/France/#.UX7KgrW-18E>

<sup>iiii</sup> <http://www.exapaq.com/index.php/fr/Connaitre-Exapaq/Le-developpement-durable>

<sup>iii</sup> Source: Base Carbone. Kg CO2e/ mt = 1703 for manufacturing PEBD, 202 for manufacturing recycled PEBD