



# Omega European Masters Bilan Carbone 2021

Avril 2022

Analysé par  
Chris Asensio, GEO Foundation Carbon Expert  
& Roddy Williams, GEO Foundation Director



# Introduction

---

L'action climatique est un élément central de la stratégie de développement durable de l'Omega European Masters. Avec des engagements visant à réduire les impacts environnementaux de l'événement, l'Omega European Masters vise à utiliser la plateforme d'un événement sportif international et influent. L'événement souhaite devenir un acteur de la transition en matière de protection de la nature, de conservation des ressources, d'engagement des communautés et d'action climatique.

Ce rapport est basé sur les données recueillies lors de l'Omega European Masters 2021 qui s'est déroulé à Crans-sur-Sierre du 26 au 29 août 2021.

Le processus de gestion de données a été mené par the SHIFT Agency ([theshift.today](https://theshift.today)):

- Neil Beecroft: Omega European Masters - Responsable durabilité
- Emma Lüthi: Omega European Masters - Coordinatrice durabilité

Les données et le rapport ont été compilés en collaboration avec l'Organisation de l'Omega European Masters:

- Yves Mittaz: Directeur général
- Sophie Genoud: Coordinatrice

L'analyse du bilan carbone a été réalisée par la Fondation GEO (<https://sustainable.golf/>)

- Chris Ascensio, Expert Carbone
- Roddy Williams, Directeur

l'OEM tient à remercier les partenaires, fournisseurs et parties prenantes de l'événement qui ont fourni les données nécessaires à l'analyse.

Le plan climatique et la mesure de l'empreinte carbone de l'événement s'inscrivent dans un cadre plus large, celui de la stratégie et du rapport de développement durable de l'Omega European Masters, dont les détails peuvent être consultés sur la page [Durabilité](#) du site web de l'événement.

Le plan climatique comporte les éléments suivants:

1. Un engagement à réduire les émissions carbone de base qui sont entièrement détenues et contrôlées par l'Omega European Masters
2. Un engagement à minimiser de manière crédible les émissions qui sont liées à la génération d'électricité achetée et consommée par l'Omega European Masters.
3. Un engagement à encourager les autres parties prenantes du tournoi à s'engager dans l'action climatique en calculant, réduisant et atténuant de manière crédible leurs propres émissions

**Ce rapport présente une synthèse des émissions carbone pour le tournoi Omega European Masters (OEM) de 2021.**

L'empreinte carbone de l'événement comprend les émissions carbone avant, pendant et après le tournoi et comprend des émissions sur lesquelles l'OEM a un contrôle important, comme par exemple :

- Les déplacements du personnel
- Les déchets
- L'approvisionnement en matières, infrastructures et équipements.

L'ensemble des calculs d'émissions carbone sont conformes à la norme [Greenhouse Gas Protocol](#) et utilisent donc l'approche définie pour la délimitation et la quantification des émissions des périmètres 1, 2 et 3.

La qualité globale des données reçues pour l'analyse est de très bonne qualité, englobant un large ensemble de sources d'émission et un niveau de granularité avancé. Il est toutefois commun qu'au cours d'une première évaluation, certaines données provenant de zones opérationnelles pourraient être améliorées ou devraient être incluses dans les calculs futurs. Lors de la collecte de données sur les émissions, il est normal de constater certains manquements comblés par des estimations et hypothèses utilisées dans ce rapport. Afin de soutenir l'engagement de l'OEM dans sa démarche d'amélioration continue concernant la précision des données, des recommandations pour la future collecte sont fournies dans la section 3.

L'Omega European Masters se devra de calculer son empreinte carbone annuellement. Le bilan carbone des futures éditions pourra être comparée aux résultats de 2021 afin d'évaluer comment les changements opérationnels apportés impactent directement ses émissions carbone.

## Émissions de Carbone pour l'Année: 2021

### 1. Données fournies et analyse effectuée :

#### Étapes

**Énergie et eau** : Les données de consommation (kWh) ont été fournies pour l'électricité. La quantité de carburant diesel (utilisée pour le chauffage) a été transmise en litres. Des données sur la consommation d'eau en m<sup>3</sup> ont été partagées.

**Déchets** : Des données sur le poids (kg) du type de déchets, la méthode, la collecte, les filières de tri et des informations sur leur fin de vie. Il s'agit notamment des ordures ménagères destinées à l'incinération, du compostage des déchets verts et du recyclage du carton/papier, du verre et du bois. De plus, des données ont été fournies sur la deuxième vie ou l'élimination des matériaux utilisés pendant le tournoi et qui ont été réutilisés ou jetés. Il s'agit notamment de plastique, de bois et de tissu.

**Transport de déchets et de marchandises** : La distance parcourue (en km) par tous les véhicules de transport de déchets a été fournie. En complément, la distance parcourue (en km) par le transport de marchandises a également été partagée. Cela inclut les camions et les camionnettes fonctionnant au diesel et à l'essence, ainsi que le temps de vol des hélicoptères.

**Restauration** : Le nombre total de repas végétariens et à base de viande servis a été partagé, ainsi que le nombre de boissons servies dans des verres et des canettes.

**Matériaux** : Les quantités et les tailles d'un ensemble important de matériaux utilisés ont été fournies. Il s'agit notamment de chaises, de tables, de tentes, de stands, de marchandises, etc. Des données ont également été transmises pour la durée de vie de chaque article.

**Transport sur place (véhicules utilitaires) :** Des données sur divers chariots/buggies à essence, diesel et électriques ont été fournies. Ces données étaient basées sur le temps d'utilisation de chaque véhicule.

## **Transport**

**Déplacements du personnel :** Les relevés des déplacements du personnel ont été fournis en indiquant le mode de transport (voiture, minibus et avion) et la distance parcourue en kilomètres.

**Déplacements des joueurs et de leur entourage :** Les relevés des vols, trains et funiculaires ont été transmis. Ils comprennent le lieu de départ habituel et le nombre de personnes.

**Logement du personnel :** Des données sur les lits occupés pendant le tournoi ont été partagées.

**Déplacements des spectateurs :** Des données sur les déplacements en voiture, en bus, en train et en funiculaire ont été fournies. Ils comprennent le lieu de départ habituel et le nombre de personnes.

## **2. Résultats de l'Empreinte Carbone:**

À partir des données fournies, l'empreinte carbone associée a été calculée en utilisant les facteurs de conversion anglais concernant les émissions de carbone<sup>1</sup>. Les facteurs utilisés comprennent également les données relatives aux séjours moyens dans les hôtels (nuits/lits) et les facteurs de conversion de l'électricité du réseau en Suisse.

**L'empreinte carbone globale pour 2021 a été calculée et équivaut à 1,182.27 tCO<sub>2</sub>e**

Cela se répartit entre les périmètres d'émission suivants :

- Périmètre d'émissions 1 (l'utilisation directe de carburants et des transports privés) – 6.14 tCO<sub>2</sub>e
- Périmètre d'émissions 2 (électricité de réseau) – 0.17 tCO<sub>2</sub>e
- Périmètre d'émissions 3 (l'ensemble des autres déplacements, déchets, marchandises, matériaux, hébergement et restauration) - 1,175.97 tCO<sub>2</sub>e

Cette répartition par périmètre est basée sur le protocole GHG<sup>2</sup>, standard international, une approche également utilisée par le CIO<sup>3</sup>. Les émissions du périmètre 1 peuvent être considérées comme des "émissions directes" sur lesquelles l'OEM a un contrôle total (émissions que l'événement possède). Les émissions du périmètre 2 (émissions partagées) sont considérées comme "indirectes" (car l'OEM achète de l'électricité produite par un autre acteur). L'OEM a donc un certain contrôle sur le choix du fournisseur de l'électricité. Les émissions du périmètre 3 (émissions associées) concernent toutes les autres "émissions indirectes". L'OEM fait appel à d'autres entreprises pour fournir des matériaux et des services et peut donc avoir une influence sur les contrats d'approvisionnement et les fournisseurs utilisés.

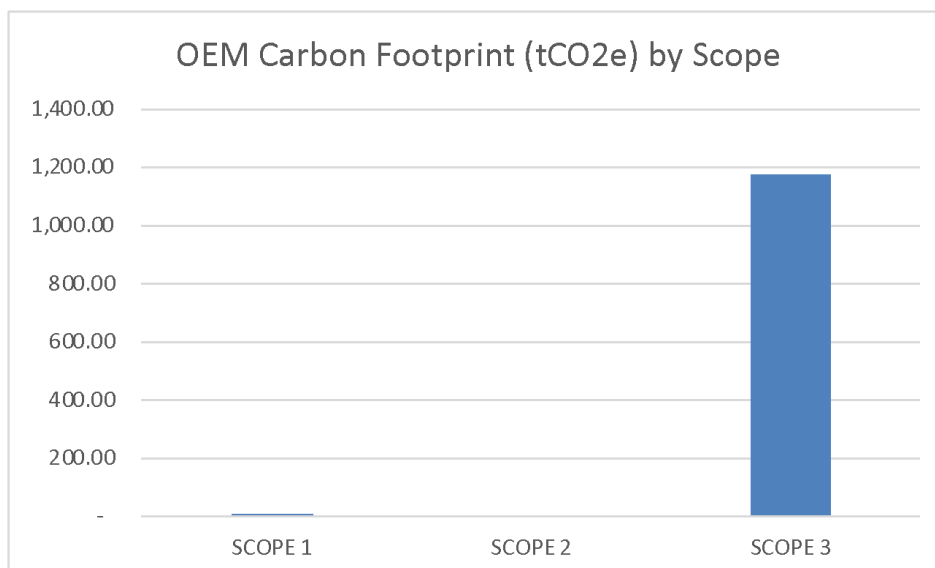
<sup>1</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2021>

<sup>2</sup> <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>

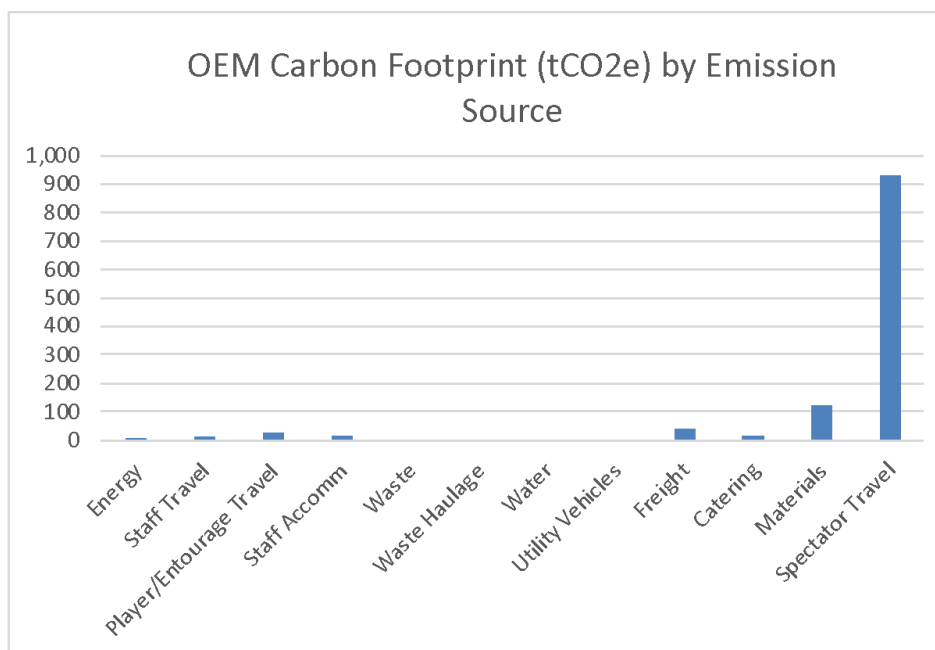
<sup>3</sup>

<https://stillmed.olympic.org/media/Document%20Library/OlympicOrg/IOC/What-We-Do/celebrate-olympic-games/Sustainability/IOC-Carbon-Footprint-Methodology.pdf>

**Graphique 1: L'Empreinte carbone de l'OEM par périmètre**



**Graphique 2: L'Empreinte carbone de l'OEM par source d'émission**



Afin de contextualiser l'empreinte carbone de l'événement, ces sources d'émissions peuvent être résumées dans les rubriques suivantes et comparées aux émissions de carbone associées à l'équivalent de vols en classe économique de Genève à New York :

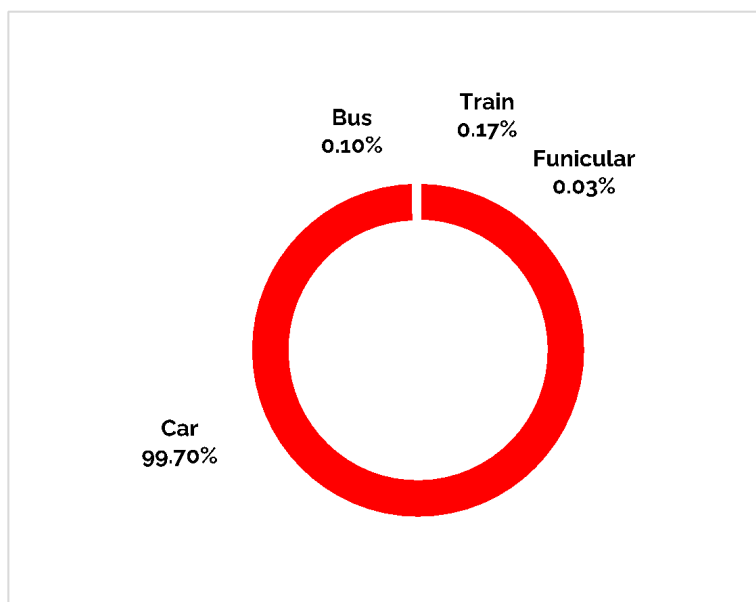
- Déplacements et hébergement du personnel, des joueurs et de l'entourage du tournoi = 54.64 tCO<sub>2</sub>e  
(équivalent à 59 vols en classe économique de Genève à New York)
- Organisation du tournoi (déchets, transport des déchets, énergie, véhicules utilitaires, eau, marchandises, restauration et matériaux) = 193.13 tCO<sub>2</sub>e  
(équivalent à 210 vols en classe économique de Genève à New York)
- Déplacements des spectateurs = 934.51 tCO<sub>2</sub>e  
(équivalent à 1,017 vols en classe économique de Genève à New York)

En général, sur l'ensemble des tournois, les sources d'émissions associées à l'infrastructure (notamment les matériaux et la marchandise) ont l'impact le plus important. L'OEM a déjà réduit cet impact principal de la manière suivante :

- en utilisant les infrastructures existantes et un espace qui est en voie de certification GEO<sup>4</sup>
- l'utilisation d'infrastructures temporaires (par exemple, des stands, des tentes, etc.)
- la réutilisation de matériaux (par exemple, le mobilier de l'UEFA EURO 2008, etc.) et la location de matériel

### **Graphique 3: L'Empreinte Carbone de l'OEM pour les déplacements de spectateurs**

L'empreinte carbone calculée pour les déplacements des spectateurs est de **934.51 tCO<sub>2</sub>e**. Sur la base d'un nombre total de 40'000 spectateurs, le calcul est de **0.023 tCO<sub>2</sub>e/spectateur**.



<sup>4</sup> <https://sustainable.golf/about/certification/>

En raison du nombre limité de données disponibles, les hypothèses relatives aux déplacements en voiture sont basées sur les éléments suivants :

- 26,313 voyages en voiture de la Suisse alémanique (une moyenne de voyage de 145km)
- 11,227 voyages en voiture de la Suisse romande (une moyenne de voyage de 108km)
- 2,000 voyages en voiture de l' 'Europe (une moyenne de voyage de 200km)

### 3. Recommandations pour améliorer la collecte de données dans les années à venir :

Afin de calculer une empreinte carbone annuelle, précise, cohérente et complète pour les années à venir, il est recommandé que l'OEM prenne les mesures et les recommandations suivantes concernant la collecte de données :

#### Étapes

**Déchets** : Confirmer la méthode d'élimination pour chaque flux, c'est-à-dire le compostage, la méthanisation ou le recyclage (en circuit fermé ou ouvert). Pour l'élimination des matériaux utilisés pendant le tournoi et qui ont été jetés, il est recommandé de recueillir les données relatives au poids (kg) ainsi que la méthode d'élimination pour chaque flux. La collecte de ces données peut faire l'objet d'un accord préalable avec le prestataire de services de gestion des déchets.

**Marchandises** : Les litres de carburant représentent les données les plus précises pour le calcul des émissions de carbone. Toutefois, si ces données ne sont pas disponibles, il faut alors indiquer la distance parcourue, le type de véhicule et le type de carburant. Pour les hélicoptères, il serait préférable d'indiquer la quantité de carburant aéronautique utilisée. Il est recommandé de demander aux différents fournisseurs (par exemple Orgatent) de recueillir et de fournir ces données pour les futurs tournois.

**Matériaux** : Le poids (kgs) de chaque article fournirait des données plus précises pour le calcul des émissions de carbone. L'OEM est encouragé à obtenir les chiffres d'émissions carbone contenus dans les produits directement auprès de ses fournisseurs et par le biais de pratiques d'achat durables. Il est aussi recommandé que l'OEM prône des fournisseurs qui s'efforcent activement de mesurer et de réduire leurs émissions de carbone.

**Transport sur place (véhicules utilitaires)** : Les litres de carburant constituent les données les plus précises pour le calcul des émissions de carbone. Cependant, si ces données ne sont pas disponibles, la distance parcourue, le type de carburant et la moyenne des km par litre sont nécessaires pour chaque véhicule. Les données de consommation (en litres) doivent être disponibles auprès du fournisseur de carburant.

#### Transport

**Déplacements du personnel** : Les litres de carburant constituent les données les plus précises pour le calcul des émissions de carbone. Toutefois, si ces données ne sont pas disponibles, il faut alors indiquer la distance parcourue, le type de carburant et d'autres détails sur le mode de transport utilisé (soit par taille, par exemple, petite voiture à essence <1,4 litre ou par secteur de marché, par exemple, voiture à essence pour managers). Des détails supplémentaires sont présentés dans l'annexe A. Il est recommandé que ces

données plus détaillées soient obtenues par le biais, par exemple, des dépenses liées aux indemnités.

**Déplacements des joueurs et de leur entourage** : Pour chaque vol, un relevé s'est fait sur le type de classe et de l'aéroport de départ et de destination (Genève ou Zurich). Il est recommandé que l'OEM travaille avec les joueurs pour expliciter les objectifs de réduction des émissions de carbone du tournoi lors de la récolte de ces données.

**Les déplacements des spectateurs** : Pour les voitures, les litres de carburant constituent les données les plus précises pour le calcul des émissions de carbone. Toutefois, si cette donnée n'est pas disponible, il convient d'indiquer la distance parcourue, le type de carburant et d'autres détails sur le mode de transport utilisé (soit par taille, par exemple, petite voiture à essence <1,4 litre ou par secteur de marché, par exemple, voiture à diesel, hybride, électrique). Des détails supplémentaires sont fournis dans l'annexe A. Pour ceux qui viennent de l'étranger, le lieu de départ de chaque véhicule doit également être relevé. Pour les spectateurs, des informations plus détaillées sur leurs préparatifs de voyage peuvent être obtenues par la vente de billets en ligne et/ou par un sondage réalisée pendant l'événement.

#### 4. Recommandations la réduction directe d'émissions:

La plus grande source d'émissions est liée aux déplacements des spectateurs, qui représentent 79 % de l'empreinte globale. Sur ce total, 99,7 % sont liés à l'utilisation de la voiture.

Des efforts doivent être réalisés pour encourager les spectateurs à envisager des modes de transport alternatifs et plus durables afin d'aider l'OEM à réduire ces émissions indirectes sur le périmètre 3.

Si 25 % des déplacements en voiture des spectateurs étaient remplacés par des déplacements en train, l'économie de carbone serait de 226.87 tCO<sub>2</sub>e, soit 19.2% de l'empreinte carbone globale.

Une autre source importante d'émissions est liée à l'utilisation des matériaux. Elle s'élève à 125.39tCO<sub>2</sub>e.

Il est nécessaire de prendre en compte les pratiques d'approvisionnement durable pour réduire ces émissions de périmètre 3. L'achat de produits à faible émission de carbone, l'achat local, le choix de produits écologiques et la réduction des d'emballage contribuent à la protection de l'environnement et à l'économie locale tout en répondant aux besoins de l'organisation en matière d'approvisionnement.

Le transport de marchandises est la deuxième source d'émissions la plus importante, avec 42.45 tCO<sub>2</sub>e. Il est recommandé d'entamer un processus de passage des camions/fourgonnettes diesel et à essence à des véhicules électriques.

Si l'ensemble des les camionnettes et des camions diesel étaient remplacés par des véhicules électriques, l'économie de carbone serait de 38.3 tCO<sub>2</sub>e, soit 3 % de l'empreinte carbone globale.

Des économies de carbone supplémentaires pourraient être réalisées en encourageant les participants à consommer des repas végétariens et végétaliens plutôt que des repas à base de viande. Il conviendrait également d'envisager la mise en place d'une politique de transports durable pour le personnel de l'événement, qui encouragerait en premier lieu la



mobilité active (vélo par exemple en station) puis l'utilisation des transports publics et enfin des véhicules privés à faible émission de carbone (tels que des véhicules électriques).

## Compensation des émissions inévitables

Certaines émissions sont inévitables en raison de la nécessité de se déplacer à l'événement. Il est toutefois recommandé de continuer à faire des efforts afin de réduire ces émissions.

Pour les émissions inévitables, des mesures de compensations crédibles et certifiées pourraient être envisagées.

La Fondation GEO s'engage sur des programmes de compensation authentifié au travers du Sustainable Golf Climate Initiative, développé avec le Gold Standard, organisation internationale basée à Genève qui définit les normes les plus rigoureuses en matière de compensation des émissions de gaz à effet de serre et qui s'aligne sur les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies.

Niveau	Description	Prix par tonne <sup>5</sup>	Prix <sup>6</sup>	Prix par tonne (CHF)	Prix (CHF)
Niveau d'entrée	Gold Standard Climate + portfolio	£11	£13,005	14 CHF	16,551 CHF
Niveau intermédiaire	Golf Standard – projet choisi	£15	£17,734	20 CHF	23,645 CHF
Niveau supérieur (recommandé)	L'OEM fixant ses propres prix alignés sur le prix carbone recommandé par le Royaume-Uni et l'UE.	£27	£31,921	33 CHF	39,014 CHF

<sup>5</sup> Ces prix sont indicatifs. Les prix doivent être vérifiés pour tout changement récent.

<sup>6</sup> Ces prix sont indicatifs. Les prix doivent être vérifiés pour tout changement récent.

## Annexe A

Pour chaque "type de voiture" figurant dans les tableaux ci-dessous, un facteur de conversion moyen de carbone est utilisé (par exemple, 0,149 kg de CO<sub>2</sub>e/km pour une "petite voiture à essence"), qui est ensuite multiplié par la distance parcourue (en kilomètres) par cette taille de voiture.

Ce calcul nécessite donc de sélectionner le bon type de voiture et de faire une hypothèse sur les litres de carburant consommés par kilomètre moyen.

Comme cela a été mentionné dans la Section 3, les litres de carburant constituent les données les plus précises pour le calcul des émissions de carbone, car ils sont directement liés aux émissions de GES du véhicule.

Type de Voiture (par Secteur d'Activité)

Type de Voiture	Exemple
Mini	Toyota AYGO
Supermini	Renault Clio
Lower medium	Volkswagen Golf
Upper medium	BMW 3 Series
Executive	Audi A5
Luxe	Mercedes Benz S Class
Sport	Porsche 911
Dual purpose 4x4	Land Rover Discovery
MPV	Volkswagen Touran

Type de Voiture (par taille)

Type de Voiture	Exemple
Petite Voiture	Petrol (moteur <1.4 litres), Diesel (moteur <1.7 litres)
Voiture Intermédiaire	Petrol (moteur de 1.4 à 2 litres), Diesel (moteur de 1.7 à 2 litres)
Grande Voiture	Petrol (moteur >2 litres), Diesel (moteur >2 litres)
Voiture Moyenne	Taille de moteur inconnue