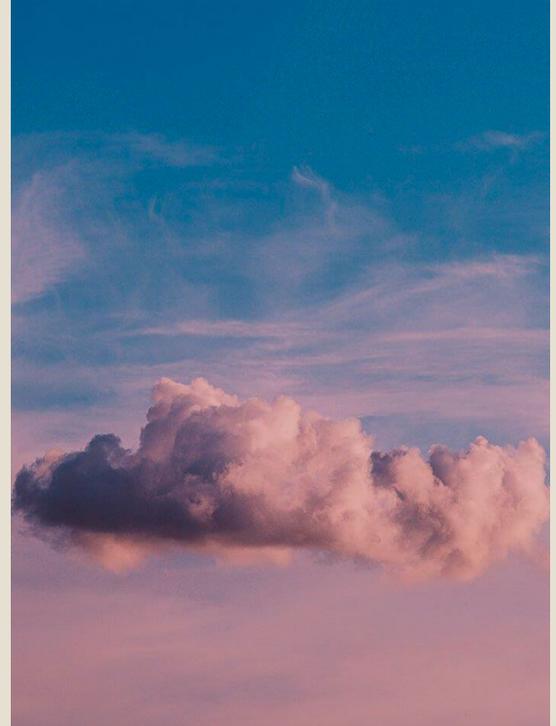


N A-K D DE COMPENSATION RAPPORT

Pour le transport

Département du développement durable

Juin 2023



TABLES DES MATIERES

Comment nous évitons, réduisons et compensons les émissions liées à nos modes de transport

Annexe 1. Bilan et méthodologie

Annexe 2. Feuille de route pour l'action climatique

Annexe 3. Compensation de NA-KD



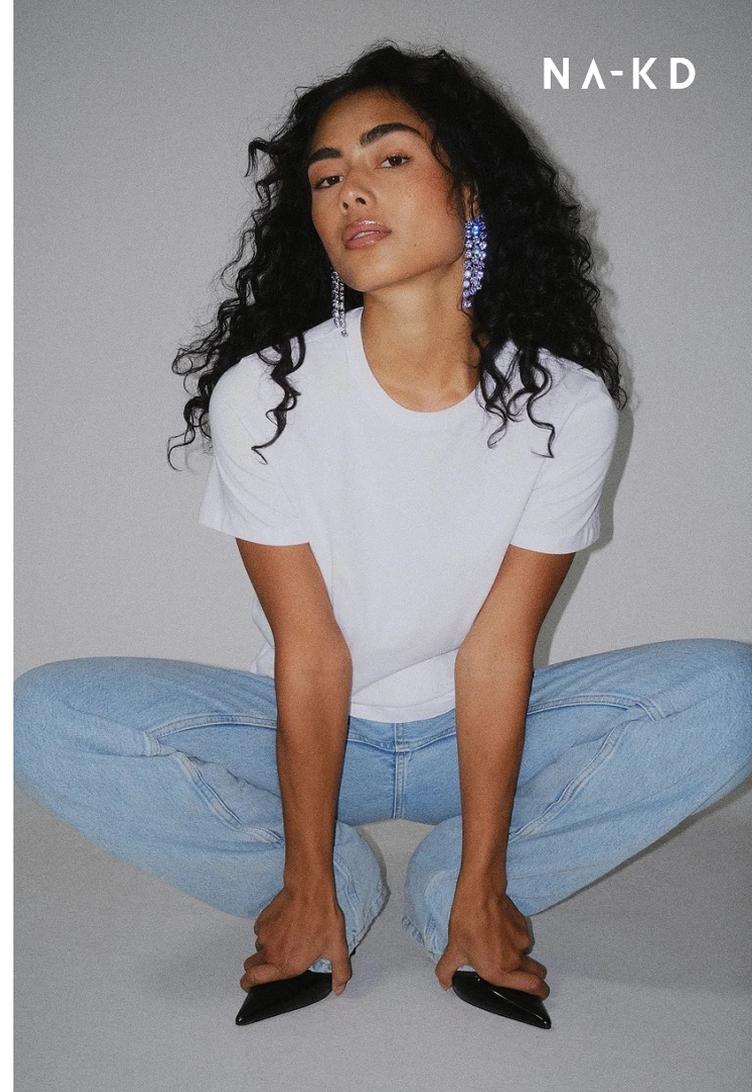
HOW COMMENT NOUS ÉVITONS, RÉDUISONS ET COMPENSONS LES ÉMISSIONS DENOS TRANSPORTS

Sur la route, en mer, dans les airs. Tout ce qui est transporté crée une empreinte carbone. Avec plus de deux millions de clients dans le monde, nous envoyons beaucoup de commandes chaque jour.

Nous mettons constamment tout en oeuvre pour réduire les émissions de nos transports, en nous concentrant sur les options de transport sur le terrain.

Pour assumer pleinement nos responsabilités, nous prenons en compte chaque étape, en nous efforçant de trouver les meilleurs itinéraires et modes de transport possibles, avec le moins d'émissions possible.

Des expéditions entrantes à l'entrepôt, en passant par le dernier kilomètre et le retour.



COMMENT ÉVITER LES ÉMISSIONS

Pour nos transports entrants, nos principales émissions proviennent du fret aérien. Pour éviter ces émissions, nous nous efforçons de trouver une meilleure structure dans notre processus de développement de produits afin de continuer à respecter les délais, mais de réduire le besoin d'expéditions aériennes. Depuis 2020, nous disposons d'un bureau d'achat en Turquie. Le bureau en Turquie nous permet de nous approvisionner pour une plus grande partie de notre production plus près de nos marchés. Cela réduit notre kilométrage et la nécessité d'envoyer des échantillons à notre siège en Suède. Pour accroître notre efficacité et réduire davantage les émissions, nous disposons également d'un entrepôt plus proche de nos clients à Landskrona, en Suède.

À l'avenir, nous continuerons à réduire nos émissions en rapprochant davantage notre production de nos clients. Il s'agit d'un processus continu à long terme qui comprend l'évaluation de la valeur des relations existantes avec les fournisseurs. Cela signifie que nous pourrions conserver nos fournisseurs de longue date en Chine et préférer collaborer avec eux sur des initiatives de développement durable plutôt que de les approcher.

Nous éviterons également les émissions provenant de nos transports entrants, car nous réduisons notre volume de nouvelles productions.

COMMENT NOUS RÉDUISONS LES ÉMISSIONS

Afin de réduire les émissions dues aux transports aériens pour nos transports entrants, nous avons introduit le train comme option pour le transport de la Chine vers l'Europe. Les trains sont souvent plus rapides que les bateaux et produisent moins d'émissions que le transport aérien. Outre le transport ferroviaire, nous avons également opté pour une solution combinant le transport aérien et maritime. Cette solution produit moins d'émissions puisqu'elle n'utilise le transport aérien que sur une courte distance, mais elle reste plus rapide que le transport maritime uniquement. Nous nous efforçons également de consolider nos expéditions et avons jusqu'à présent réussi à augmenter notre niveau de consolidation depuis la Chine. Nous continuons à mettre au défi nos transitaires de proposer des options de transport à faibles émissions, des véhicules électriques, de l'hydrogène, etc.

Pour nos livraisons clients, les transports sortants, nous avons introduit des options de livraison sans fossile sur plusieurs marchés en 2021. En 2020, nous avons déjà une collaboration avec Budbee, et nous avons maintenant également introduit Instabox, Helthjem en Norvège, et Paack au Royaume-Uni. Nous nous employons à trouver des solutions similaires pour d'autres marchés principaux. En 2021, nous avons également supprimé la livraison par avion pour tous les clients dans les cas où le transport routier était une option viable. Notre objectif est de proposer des livraisons sans fossile sur tous nos principaux marchés d'ici 2023 et, d'ici 2030, de livrer au moins 75 % des envois sans fossile.

COMMENT NOUS COMPENSONS LES ÉMISSIONS

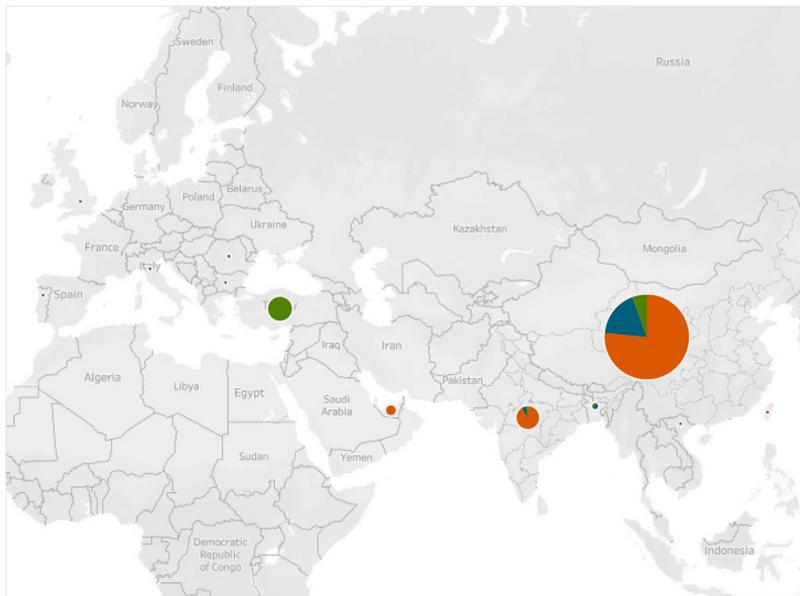
Nous pensons qu'il est important que les secteurs d'activité à l'origine des émissions actuelles prennent leurs responsabilités et accélèrent les investissements nécessaires pour maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5 degré. Cela peut se faire soit par des projets qui visent à éliminer le carbone de l'atmosphère, soit par des projets qui visent à éviter les émissions. Chez NA-KD, nous compensons toutes les émissions liées à nos transports depuis la fin de l'année 2019. Cela inclut le transport des fournisseurs vers les entrepôts, des entrepôts vers les clients, les expéditions NA-KD Circle entre les clients et les retours potentiels.

Pour chaque année, nous compensons la totalité des tonnes de CO₂e qui ont été créées par nos transports par des investissements. Nous choisissons des projets dans nos pays de production qui visent à aider la transition vers une société sans fossile. Jusqu'à présent, nous avons investi dans des projets de parcs éoliens en Chine, en Turquie et en Inde, ainsi que dans un projet d'énergie solaire en Inde.

Notre processus de compensation est accrédité par le Gold Standard. Il s'agit d'une certification pour les projets non gouvernementaux de réduction des émissions dans le cadre du mécanisme de développement propre (MDP), du marché volontaire du carbone et d'autres interventions en matière de climat et de développement. Lisez la norme ici. Nous sommes en mesure de soutenir ces projets extraordinaires grâce à notre collaboration avec Atmoz Consulting AB.

LIEUX OU SE PRODUISENT NOS ÉMISSIONS

Emissions per origin country

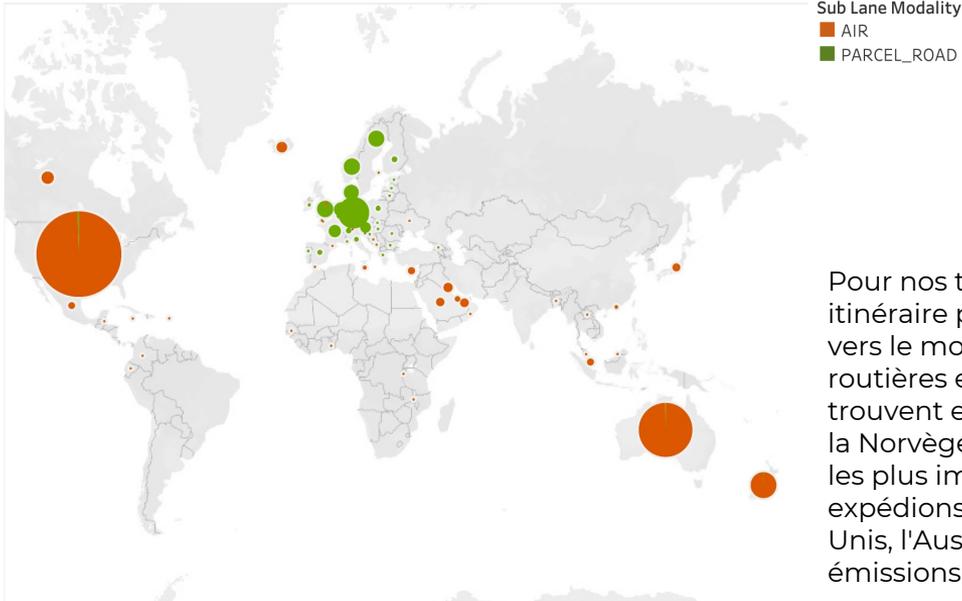


En ce qui concerne les transports entrants, nos principales émissions proviennent de Chine, de Turquie et d'Inde et sont acheminées par route, mer, rail et/ou air vers nos entrepôts aux Pays-Bas et en Suède.

Nous avons également de plus petits volumes en provenance de 32 autres pays. L'image montre les émissions du pays d'origine en 2022.

LIEUX OU SE PRODUISENT NOS ÉMISSIONS

Emissions per destination country



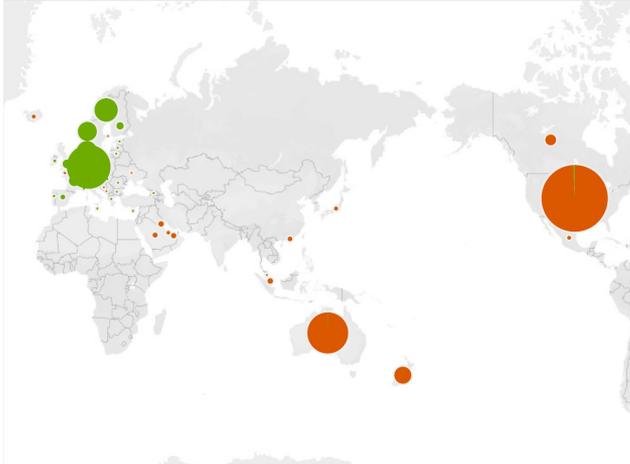
Pour nos transports sortants, les émissions ont lieu sur un itinéraire partant de nos entrepôts aux Pays-Bas et en Suède vers le monde entier. Ces trajets comprennent des expéditions routières et aériennes. Nos plus grands marchés en volume se trouvent en Europe, où l'Allemagne, le Danemark, la Suède et la Norvège sont les plus importants. Cependant, nos émissions les plus importantes se trouvent sur les marchés où nous expédions nos produits par voie aérienne, à savoir les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. L'image montre les émissions par destination en 2022

LIEUX OU SE PRODUISENT NOS ÉMISSIONS

Nos retours partent des mêmes destinations que nos expéditions sortantes et vont vers notre entrepôt en Pologne. De là, nous avons également des transferts internes entre nos entrepôts en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

En outre, nous avons des échantillons internes qui sont expédiés principalement par avion. Il s'agit à la fois d'échantillons destinés au développement de produits et d'échantillons envoyés à nos influenceurs dans le monde entier. L'image de gauche ci-dessous montre les origines de ces envois et celle de droite leurs destination.

Emissions per origin country



Emissions per destination country



Sub Lane Modality
AIR
PARCEL_ROAD

ANNEXE 1.

Bilan et méthodologie

Tableau 1 - Émissions annuelles - base de référence 2020 et années suivantes

Objectif 3 - Transport et répartition en CO2e	2020	2021	2022
Fret aérien	7 907,6	6 098	4806
Fret maritime	510,6	564	567
Transport ferroviaire	17,1	75	2
Fret routier	1 408,1	2 472	1929
CO2e total	9843	9209	7304

Procédés

L’empreinte carbone pour la période de référence a été quantifiée et rapportée conformément aux normes de rapport du protocole sur les gaz à effet de serre (GES) :

- Protocole GES Norme d’entreprise
- Protocole GES Champ 2 Directives
- Protocole GES Chaîne de valeur de l’entreprise (champ 3)

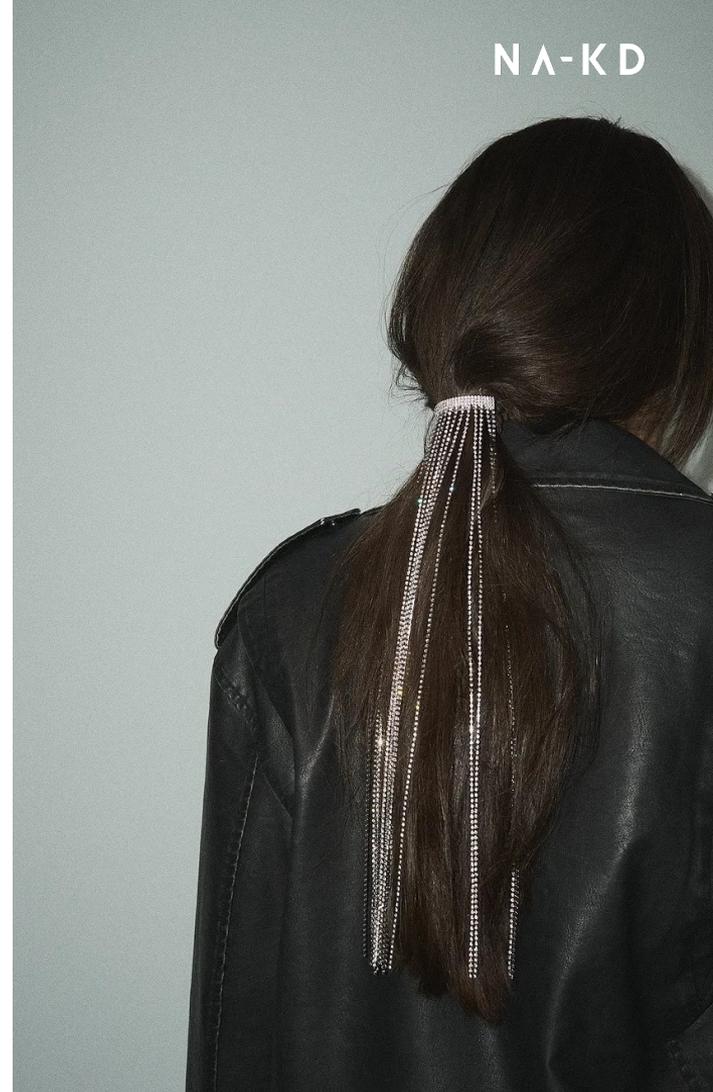
Notre calcul climatique est également basé et aligné sur les normes définies pour l’initiative textile suédoise pour l’action climatique. Les directives STICA diffèrent des autres normes et ont par exemple un facteur d’émission plus élevé pour le transport aérien avec un RFI de 2,7.

Tous les calculs d’émissions liées au transport sont effectués conformément au cadre GLEC. Le cadre GLEC (Global Logistics Emission Council) est une norme internationale pour le calcul des émissions des transports.

Nos données fournisseur de niveau 1 sont basées sur les auto-évaluations effectuées dans les données Higg FEM, vérifiées et non vérifiées. Nos données de matériaux et de production de niveau 2-4 sont basées sur les données Higg MSI, qui sont des données moyennes mondiales et non des données spécifiques de notre propre production. Pour en savoir plus sur les outils d’indice Higg, [cliquez ici](#).

En outre, les limites organisationnelles sont fixées sur la base d’une approche de contrôle opérationnel et les émissions du champ 2 sont calculées à l’aide d’une approche basée sur le marché.

Tous les gaz à effet de serre pertinents sont inclus dans les calculs. Les émissions totales sont mesurées en équivalents CO₂ (CO₂e). Nos calculs et résultats annuels d’émissions sont présentés dans notre rapport [sur le développement durable ici](#).



ANNEXE 2. Feuille de route pour l'action en faveur du climat - avec objectifs annuels pour les transports

Consultez le rapport complet sur notre feuille de route pour l'action climatique [ici](#).

Transports entrants

Actions :

Passer du transport aérien au transport maritime. Électrification et biocarburants pour le fret routier, aérien et maritime. Localisation et near-shoring

Description du scénario :

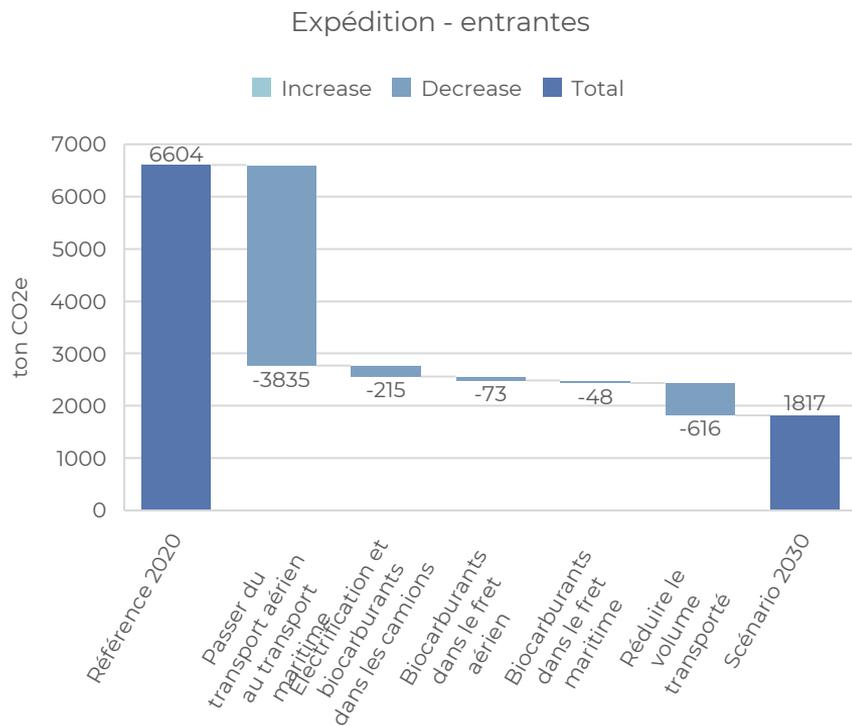
Notre plus grande réduction sera réalisée en transférant le transport aérien vers le bateau (à 50 % ou 75 %) pour les pays d'origine où les flux de transport maritime et aérien sont accessibles pendant l'année de référence. L'utilisation de combustibles fossiles dans les transports routiers, maritimes et aériens sera réduite conformément aux objectifs mondiaux du secteur du transport concerné pour 2030 (AIE, 2022). Le nombre d'expéditions diminuera automatiquement en fonction de la quantité réduite de vierge acheté. Les flux de transport seront également ajustés à mesure que nous décalons davantage notre production vers la Turquie.

Tableau 2 – Actions de réduction pour l'expédition, entrante

Secteur d'activité – Expédition entrante	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fret aérien total CMB en %	9,1	3,9	4,7	4	3	3	2	2	2	2	2
Plateforme d'entrepôt aux États-Unis											Active
Livraisons sans énergie fossile camion en %							5	10	15	20	25
Livraisons d'air sans énergie fossile en %							2	4	6	8	10
Livraisons maritimes sans énergies fossiles en %							5	7	10	12	15



Tableau 3 – Aperçu des réductions pour l'expédition, entrante



Transport, sortant

Actions :

Passer du transport aérien au transport par camion.
Électrification et biocarburants dans le transport routier et aérien. Localisation et near-shoring

Description du scénario :

Le transport s'effectue par voie aérienne vers l'Océanie (à savoir Australie et Nouvelle-Zélande) sont échangées en Amérique du Nord (c.-à-d. USA). Cela sera rendu possible par l'hypothèse que nous nous implantons davantage sur le marché américain et que nous supprimons progressivement les ventes vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande en raison des émissions élevées dans la distribution. L'utilisation de carburants fossiles dans les camions sera réduite conformément à notre objectif interne d'atteindre 75 % de transport sans énergies fossiles d'ici 2030. Le nombre d'expéditions augmentera conformément à la prévision d'une augmentation des volumes vendus d'environ 6 %.

Tableau 4 - Aperçu des réductions pour l'expédition, sortante

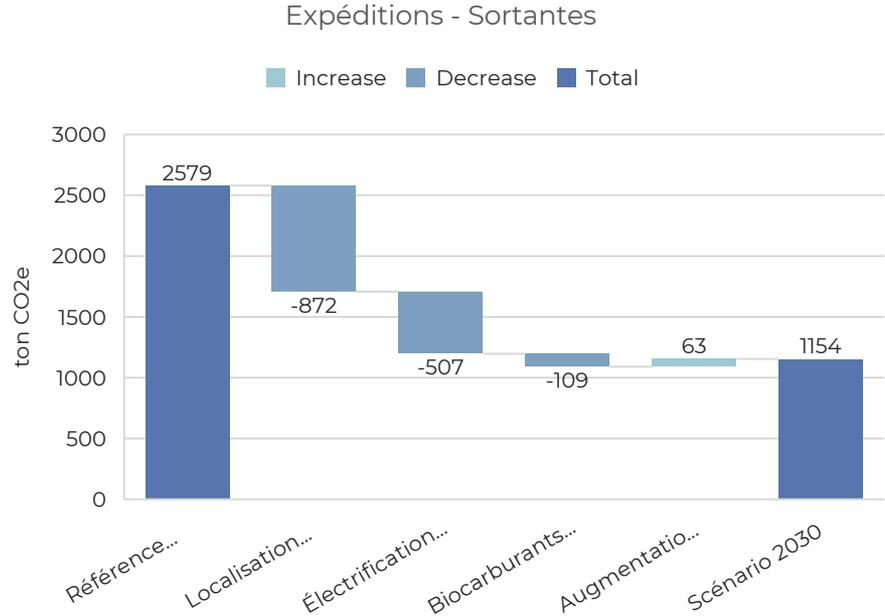


Tableau 5 – Vue d'ensemble des actions de réduction pour l'expédition, sortante

Secteur d'activité – Transport sortant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Plateforme d'entrepôt aux États-Unis											Active
Camion de livraison sans énergie fossile en %	7	15	20	25	30	35	40	50	60	70	75
Livraisons d'air sans énergie fossile en %							2	4	6	8	10

Expédition, échantillons et les transferts internes de retours

Actions :

Électrification et biocarburants pour le fret routier, aérien et maritime.
Localisation et near-shoring

Description du scénario :

L'utilisation de combustibles fossiles dans les transports routiers et aériens sera réduite conformément aux objectifs mondiaux du secteur du transport concerné pour 2030 (AIE, 2022). Nous réduirons également les émissions provenant de l'expédition d'échantillons en nous concentrant sur différents projets de numérisation du processus d'échantillonnage. Cela réduira le nombre d'échantillons nécessaires.

Expédition, retours

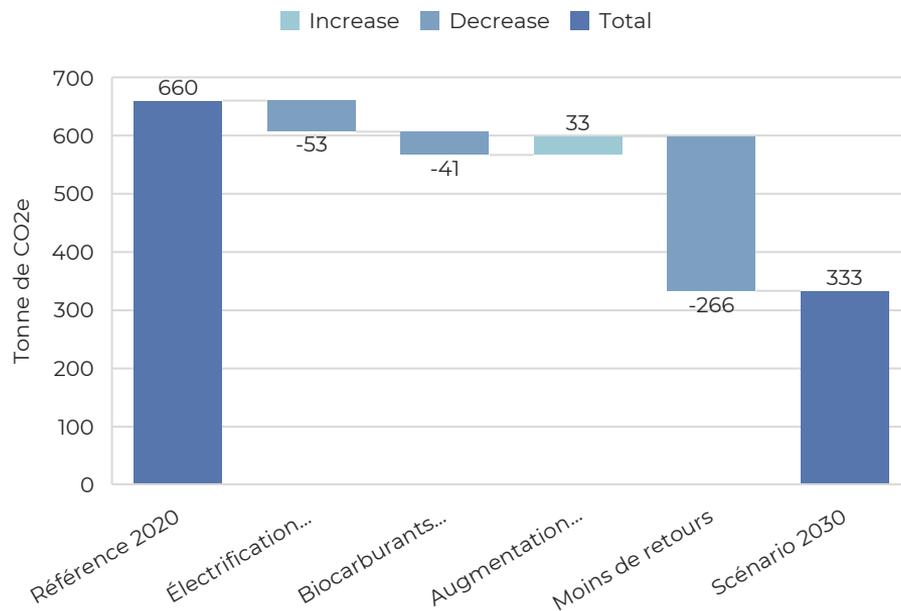
Actions :

Passer du transport aérien au transport maritime. Électrification et biocarburants pour le fret routier, aérien et maritime. Localisation et near-shoring

Description du scénario :

L'utilisation de combustibles fossiles dans les transports routiers et aériens sera réduite conformément aux objectifs mondiaux du secteur du transport concerné pour 2030 (AIE, 2022). En augmentant d'environ 6 % nos volumes vendus, y compris Circle, le nombre d'expéditions augmentera en conséquence. Le nombre de retours diminuera à 30 %.

Tableau 6 – Vue d'ensemble des réductions pour l'expédition
Expédition - Retours



ANNEXE 3.

Compensation de NA-KD

LA COMPENSATION DE NA-KD

Notre processus de compensation est accrédité par le Gold Standard. Il s'agit d'une certification pour les projets non gouvernementaux de réduction des émissions dans le cadre du mécanisme de développement propre (MDP), du marché volontaire du carbone et d'autres interventions en matière de climat et de développement. Vous trouverez la norme [ici](#).

Notre compensation n'est pas calculée comme une réduction des émissions dans nos calculs climatiques. Découvrez les résultats de nos calculs [annuels aux pages 18-26](#)

Tableau 6 – Correspondance du total des émissions de CO2e pour nos transports et la distribution avec la compensation totale des émissions de CO2e par an

Objectif 3 - Transport et répartition en CO2e	2020	2021	2022
CO2e total	9843	9209	7304
Compensation de CO2e	10101	9209	7304

ANNEXE 3.

Compensation de NA-KD's

Tableau 7 – Description de nos projets de compensation et coût par an

Année de compensation	Région, Pays	Projet	Standard	CO2e	Coût
2020	Hindustan, Inde	Éoliennes	Gold Standard	5050	> 40 €/tCO2
2020	Jaisalmer, Inde	Thermique solaire	Gold Standard	5051	>40 €/tCO2
2021	Hebei, Chine	Éoliennes	Gold Standard	1209	>40 €/tCO2
2021	Kýrpehir, Turquie	Éoliennes	Gold Standard	8000	>40 €/tCO2
2022	Hebei, Chine	Éoliennes	Gold Standard	4291	>40 €/tCO2
2022	Gaziantep, Turquie	Éoliennes	Gold Standard	2243	>40 €/tCO2
2022	Balabanli, Turquie	Éoliennes	Gold Standard	770	>40 €/tCO2

En savoir plus sur le projet Hindustan, [ici](#)

En savoir plus sur le projet Jaisamler [ici](#)

En savoir plus sur le projet Hebei [ici](#)

En savoir plus sur le projet Kýrpehir, [ici](#)

En savoir plus sur le projet Gaziantep [ici](#)

En savoir plus sur le projet Balabanli [ici](#)

ANNEXE 3.

Compensation de NA-KD's

Tableau 8 – Correspondance entre les zones géographiques où les projets sont menés et où nos émissions ont lieu.

Principaux pays de production en volume 2020	Pays de compensation 2020
Chine (51 %)	-
Turquie (41 %)	-
Inde (3 %)	Inde

Principaux pays de production en volume 2021	Pays de compensation 2021
Chine (51 %)	Chine
Turquie (42%)	Turquie
Inde (3 %)	-

Principaux pays de production en volume 2022	Pays de compensation 2022
Chine (55 %)	Chine
Turquie (37%)	Turquie
Inde (4 %)	-

This Le présent document est établi conformément au décret no 2022-539 du 13 avril 2022 relative à la compensation carbone et aux revendications de neutralité en France.

NA-KD

Département du développement durable

Juin 2022