

Rapport du 1er octobre 2023

RUMBA

Rapport environnemental DETEC 2023

Exercice 2022



Source : shutterstock (2021)

Auteurs :

Service spécialisé RUMBA, Secrétariat général du DETEC, info@rumba.admin.ch

Conseil spécialisé RUMBA, Swiss Climate AG, contact@swissclimate.ch

Management Summary

Période RUMBA 2020-2023 : le DETEC est sur la bonne voie

Le DETEC s'est fixé comme objectifs de réduire la charge environnementale de 11 % par équivalent plein temps (EPT) et de diminuer de 12 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) en valeurs absolues entre 2020 et 2023. Il est en bonne voie d'atteindre ces deux objectifs, même s'il a enregistré en 2022 une hausse des émissions de GES et de la charge environnementale par rapport à l'année de référence 2020, marquée par la pandémie de COVID-19.

Les trois principaux émetteurs de GES : voyages en avion, voyages en voiture et papier

En 2022, les émissions de GES du DETEC s'élevaient à 2230 t éq.-CO₂ et se répartissaient principalement entre les trois domaines suivants : « voyages en avion » (42 %), « voyages en voiture » (22 %) et « papier » (16 %). Dans le domaine des voyages en avion, 77 % des émissions de GES ont été générés par les vols réguliers, 23 % proviennent des voyages de service effectués avec les jets du Conseil fédéral et moins d'un pour cent est imputable aux trajets parcourus avec les hélicoptères du Conseil fédéral. Concernant les voyages en voiture, les voyages de service réalisés avec des véhicules de la Confédération pèsent particulièrement lourd. Dans la catégorie « papier », les travaux d'impression sont responsables de 93 % des émissions.

Évolution positive à long terme grâce à un grand nombre de mesures

En analysant les émissions de GES du DETEC à long terme, on constate une claire tendance à la baisse : elles ont été réduites de 54 % depuis 2006. Cette baisse est notamment liée aux optimisations concernant les voyages en avion et l'électricité. Depuis 2006, le DETEC a mis en œuvre un large éventail de mesures dans ces domaines ainsi que dans d'autres domaines environnementaux.

Mise en œuvre du plan d'action « Voyages en avion »

Le DETEC applique également le plan d'action « Voyages en avion », adopté en 2019 pour l'ensemble de l'administration fédérale. En 2022, les émissions liées aux voyages en avion étaient inférieures de 58 % à celles de 2019. Toutefois, elles étaient supérieures à celles de 2020 et de 2021, ces deux années ayant été fortement marquées par les restrictions de voyages dues à la pandémie de COVID-19. Les données disponibles permettent néanmoins de dresser un premier bilan positif de la mise en œuvre et de l'efficacité du plan d'action « Voyages en avion ».

Table des matières

Table des matières	3
1. Introduction	4
2. RUMBA 2020–2023	4
2.1 Objectifs	4
2.2 Émissions de gaz à effet de serre : évolution et résultats	4
2.3 Charge environnementale : évolution et résultats	6
2.4 Les trois principaux émetteurs de GES	7
2.4.1 Voyages en avion	7
2.4.1 Voyages en voiture	8
2.4.2 Papier	9
3. Évolution à long terme	10
3.1 Évolution des résultats depuis 2006	10
3.2 Réduction des GES grâce à d'importantes mesures.....	11
3.2.1 Voyages en avion	11
3.2.2 Voyages en voiture	11
3.2.3 Papier	11
3.3 Plan d'action « Voyages en avion ».....	12

1. Introduction

Le présent rapport fait le point sur les objectifs environnementaux du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour la période 2020-2023 et sur le volume de la charge environnementale et des émissions de gaz à effet de serre (GES)¹ du département en 2022. En outre, il analyse l'évolution des émissions à long terme (2006 à 2022), les mesures mises en œuvre ainsi que le plan d'action « Voyages en avion ».

2. RUMBA 2020–2023

2.1 Objectifs

Le DETEC s'est fixé les objectifs suivants pour la période 2020-2023 :

- Objectif 1 : d'ici fin 2023, réduire la charge environnementale par équivalent plein temps (UCE/EPT) de 11 % au total par rapport à 2020.
- Objectif 2 : d'ici fin 2023, réduire les émissions absolues de GES de 12 % par rapport à 2020 et compenser l'intégralité des émissions restantes par des certificats de réduction des émissions.

2.2 Émissions de gaz à effet de serre : évolution et résultats

En 2022, les émissions de GES du DETEC s'élevaient à 2230 t éq.-CO₂, soit une augmentation de 65 % par rapport à l'année précédente, qui était (également) marquée par le COVID-19. Les trois catégories majeures en matière d'émissions de GES sont les voyages en avion (42 %), les voyages en voiture (22 %) et le papier (16 %). Comparées à l'extrapolation pour l'année de référence 2020² (qui correspond au début de la ligne rouge), les émissions de GES ont baissé de 38 %. Actuellement, le DETEC se situe 32 % en dessous de la trajectoire de réduction calculée pour 2022 (cf. figure 1).

¹ Par émissions de GES, on entend la somme des émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre (par ex. méthane [CH₄], protoxyde d'azote [N₂O]). Le document séparé sur les limites du système ainsi que sur les bases et les ajustements méthodologiques peut être obtenu auprès du service spécialisé RUMBA.

² La pandémie de COVID-19 a fortement influencé les émissions de l'administration fédérale en 2020 (par ex. en raison de l'obligation de télétravail et de la forte baisse des voyages de service). Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 11 décembre 2020, l'année de référence 2020 utilisée ici pour le calcul des objectifs a donc été déterminée de la manière suivante : l'année de base 2020 repose sur des données de mesure de 2019 extrapolées, en supposant une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 3 points de pourcentage et une réduction des unités de charge écologique (UCE) par EPT de 2,67 points de pourcentage en 2020. Cette baisse correspond à la trajectoire de réduction nécessaire à la réalisation des objectifs RUMBA jusqu'en 2023. Pour les objectifs définis ci-dessus, on se fonde sur l'année de base modifiée (extrapolée à partir de l'année 2019) et non sur les chiffres réels de 2020. Les données réelles pour les années 2020 à 2022 apparaissent dans les colonnes, en dessous de la trajectoire de réduction visée.

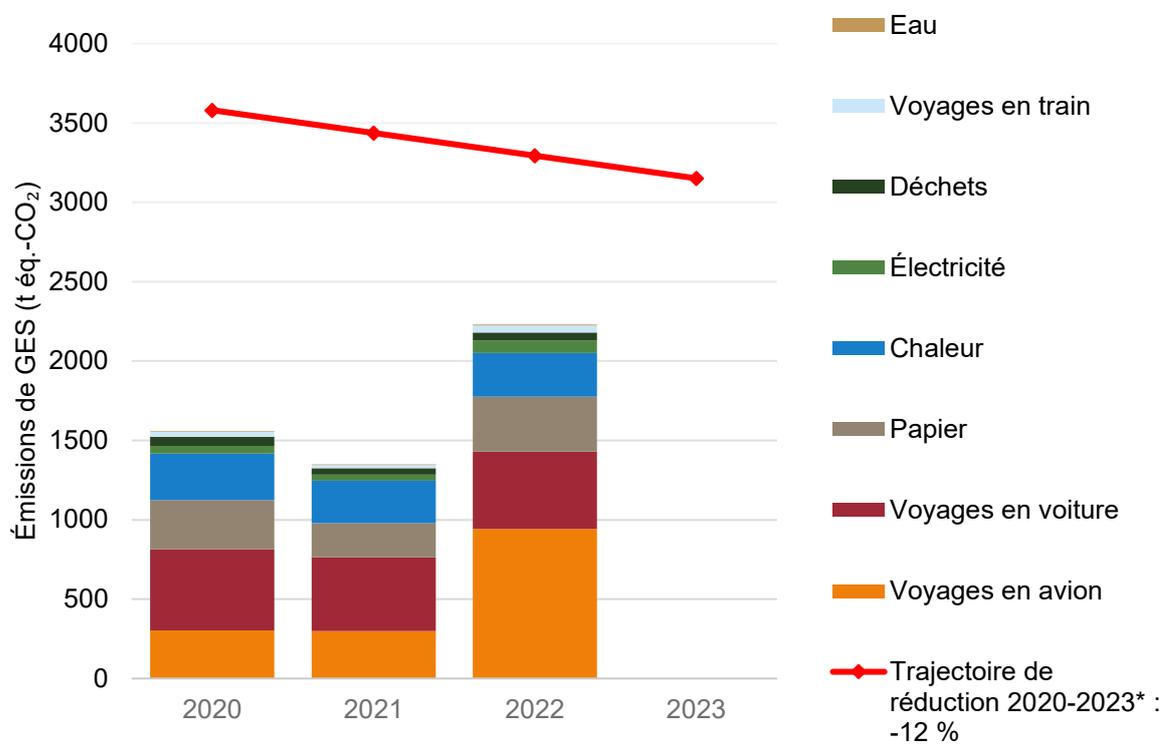


Figure 1 : Évolution des émissions de GES (en t eq.-CO₂, avec trajectoire de réduction) du DETEC depuis 2020, par domaine environnemental

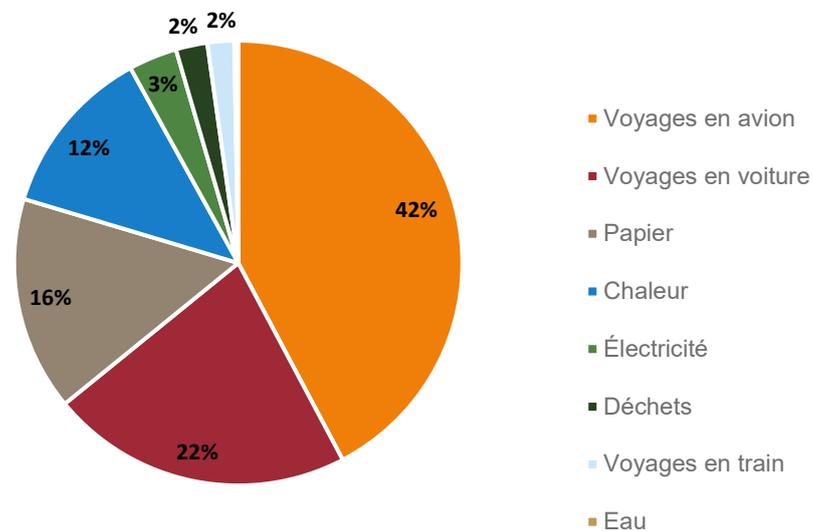


Figure 2 : Répartition des émissions de GES (t eq.-CO₂) du DETEC en 2022, par domaine environnemental

2.3 Charge environnementale : évolution et résultats

Durant l'année 2022, la charge environnementale du DETEC s'est élevée à 2756 millions d'UCE, soit 1,1 million d'UCE par EPT, ce qui représente une hausse de 52 % par rapport à l'année précédente (cf. figure 3). Les trois catégories qui ont le plus contribué à la charge environnementale en 2022 sont le papier (38 %), les voyages en avion (21 %) et les voyages en voiture (21 %) (cf. figure 4).

Comparées à l'extrapolation pour l'année de référence 2020³ (qui correspond au début de la ligne rouge), les UCE par EPT du DETEC ont baissé de 28 %. Actuellement, le DETEC se situe 23 % en dessous de la trajectoire de réduction calculée pour 2022. À la différence des émissions de GES, des aspects comme l'épuisement des ressources (changement d'utilisation des sols, consommation de minéraux et de métaux, extraction de gravier, consommation d'eau potable, etc.) sont pris en compte pour les UCE. C'est pourquoi le papier, par exemple, représente une part plus élevée du bilan total dans la perspective des UCE que pour les émissions de GES.

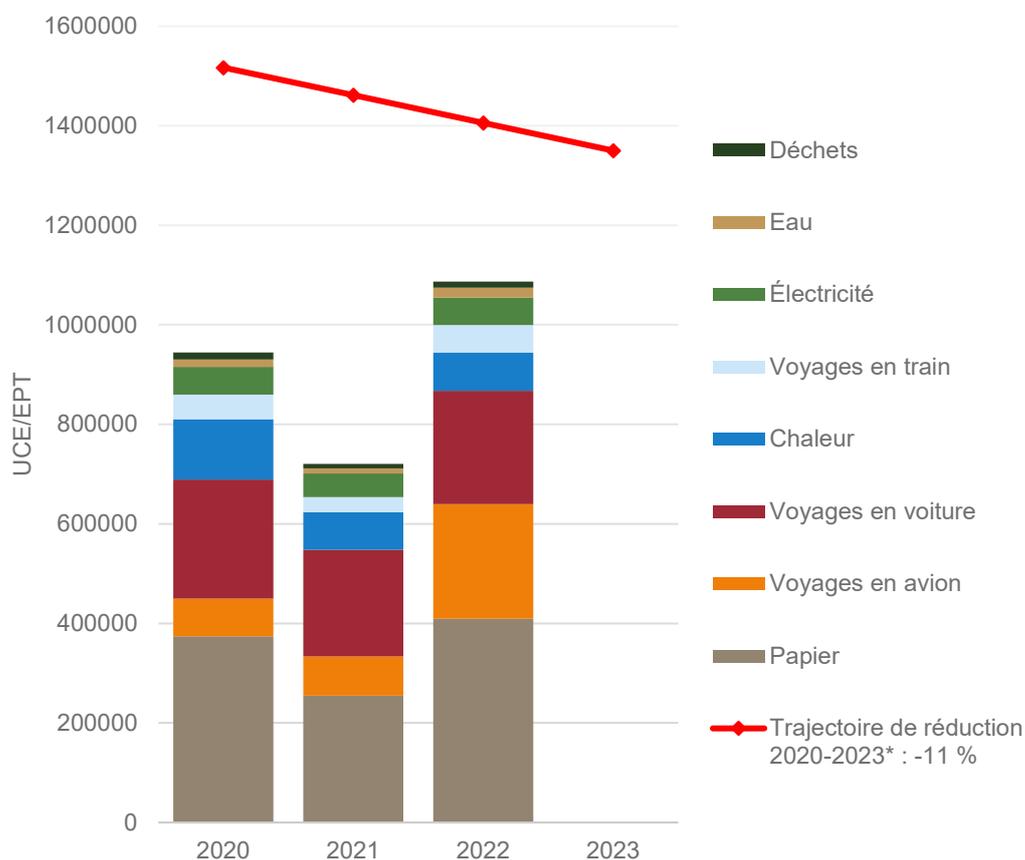


Figure 3 : Évolution de la charge environnementale (UCE/EPT, avec trajectoire de réduction) du DETEC depuis 2020, par domaine environnemental

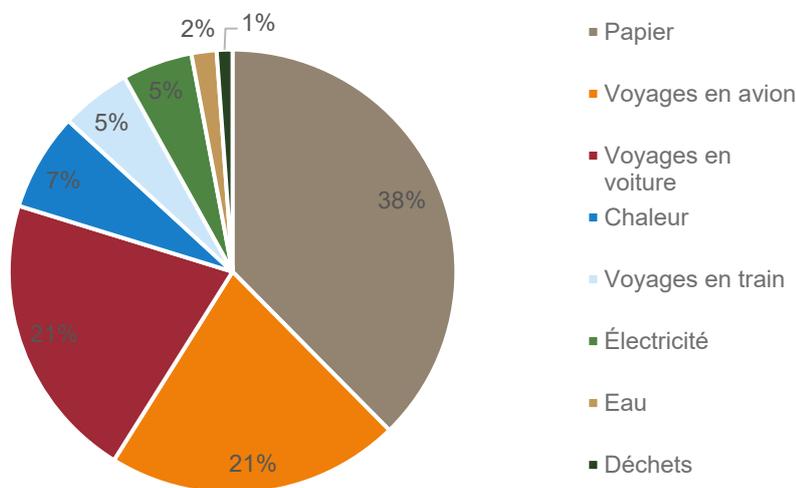


Figure 4 : Répartition de la charge environnementale (UCE/EPT) du DETEC en 2022, par domaine environnemental

2.4 Les trois principaux émetteurs de GES

Les trois principaux émetteurs de GES au DETEC sont présentés ci-après, classés en fonction de leur quantité d'émissions de GES en 2022.



2.4.1 Voyages en avion

Avec 943 t éq.-CO₂ en 2022, soit 42 % des émissions totales, les voyages en avion sont la première source d'émissions de GES. 77 % de ces émissions ont été générés par les vols réguliers, 23 % par les voyages de service effectués avec les jets du Conseil fédéral, et moins de 1 % par ceux effectués avec les hélicoptères du Conseil fédéral. Concernant les vols réguliers, 37 % des émissions relevaient des vols long-courriers. La catégorie « voyages en avion » enregistre une augmentation de 216 % des émissions de GES par rapport à 2021, ce qui s'explique dans l'ensemble par la forte hausse des voyages de service. Les voyages avec les jets du Conseil fédéral ont diminué de 1 % par rapport à 2021.

Parmi les vols réguliers, les vols long-courriers en classe affaires ont généré les émissions de GES les plus élevées, avec 273 t éq.-CO₂, suivis par les vols long-courriers en classe économique, avec 201 t éq.-CO₂. Les émissions de GES des vols long-courriers en classe affaires représentent 37 % des émissions de tous les vols réguliers, mais elles ne concernent que 24 % de la distance parcourue en avion. Pour les vols long-courriers en classe économique, le rapport est inversé. On peut leur imputer 28 % des émissions de GES de tous les vols réguliers, pour une distance correspondant à 40 % de la distance totale parcourue. Cette différence s'explique par le fait que les vols en classe économique génèrent moins d'émissions que les vols en classe affaires. Plus d'informations sur les voyages en avion sont disponibles au chapitre 3.3 consacré au plan d'action « Voyages en avion ».



2.4.1 Voyages en voiture

En 2022, les voyages en voiture ont généré 486 t éq.-CO₂, ce qui en fait la deuxième plus importante source d'émissions de GES (22 %). Sur ce total, 65 % des émissions de GES sont liés aux voyages de service effectués avec des véhicules de la Confédération équipés de moteurs fossiles traditionnels, et 19 % sont dus à des voyages de service effectués avec des véhicules de la Confédération hybrides ou à faible consommation de carburant. En outre, 11 % des émissions sont liés aux voyages de service effectués avec des véhicules privés. Les voitures électriques représentent près de 3 % des émissions de GES, tandis que les véhicules Mobility et de location contribuent ensemble à hauteur de 1 % aux émissions de GES. Les émissions et les kilomètres parcourus dans la catégorie « voyages en voiture » ont augmenté respectivement de 4 % et de 7 % par rapport à l'année précédente.

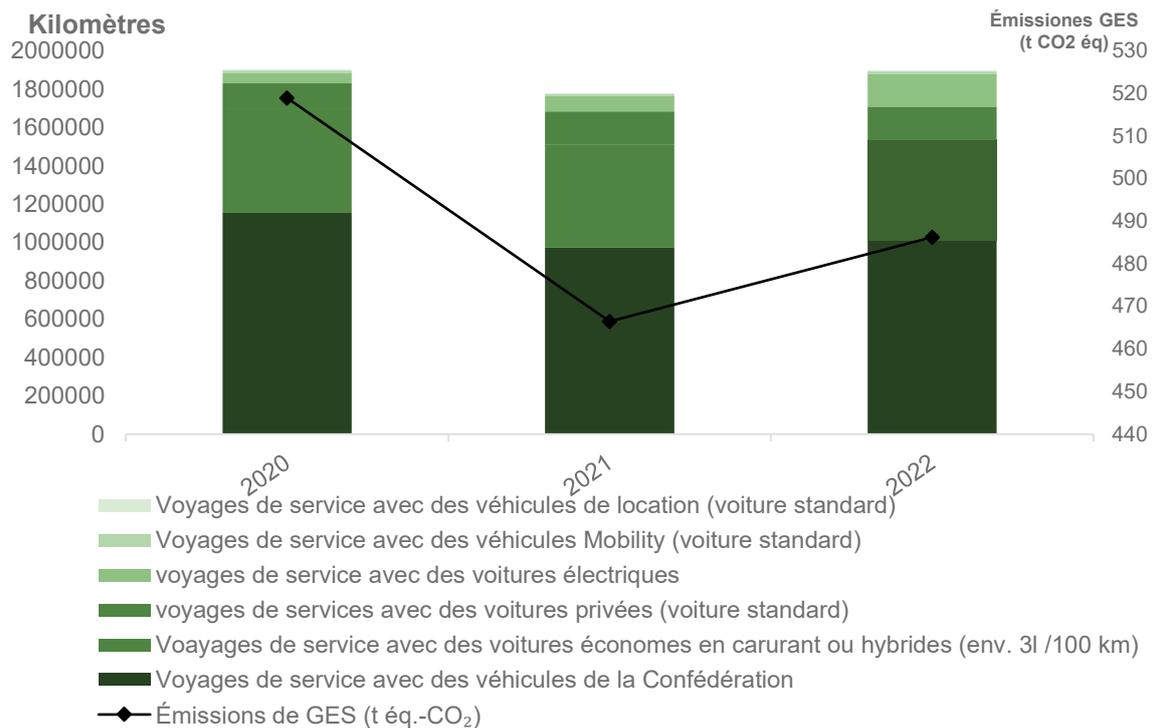


Figure 5 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues aux voyages en voiture depuis 2020

2.4.2 Papier



En 2022, la catégorie « papier » a généré 347 t éq.-CO₂, ce qui en fait la troisième plus importante source d'émissions de GES (16 %). Quelque 322 t éq.-CO₂, soit un peu plus de 93 % des émissions de GES dans ce domaine, sont liées aux travaux d'impression. Depuis 2020, ceux-ci incluent tous les travaux d'impression commandés par le DETEC.

Le papier à photocopieuse et les enveloppes ont généré 7 % des émissions de GES. Le papier hygiénique et les serviettes en papier sont à l'origine de 2 t. éq.-CO₂ (moins de 1 %).

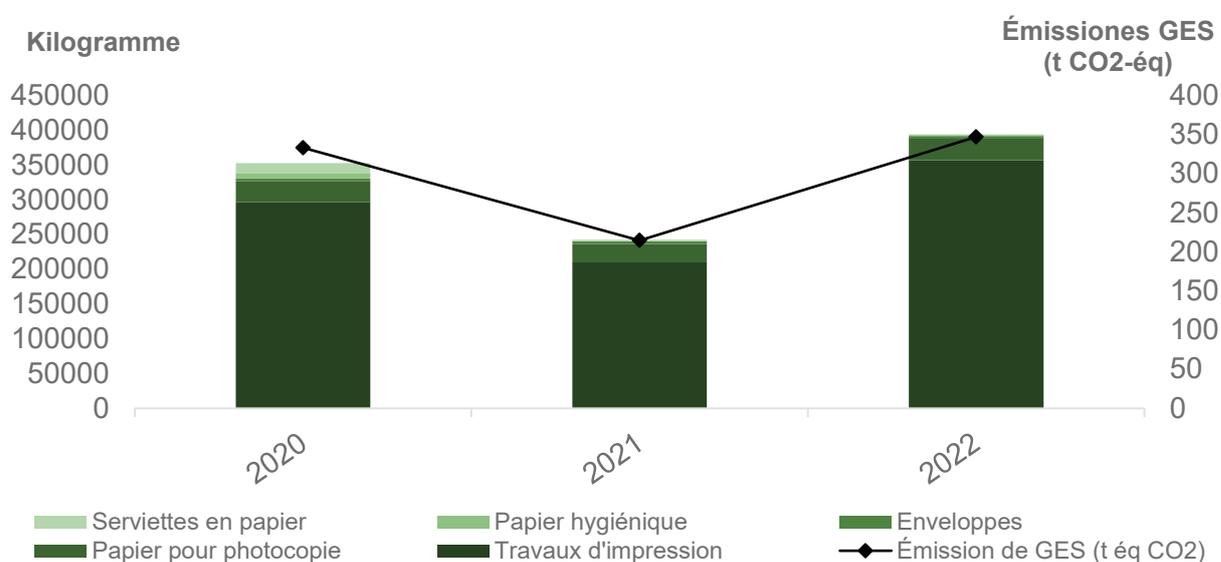


Figure 6 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues au papier depuis 2020

3. Évolution à long terme

3.1 Évolution des résultats depuis 2006

Par rapport à 2006, le DETEC est parvenu à réduire ses émissions de GES de 54 % en 2022, passant de 4801 t éq.-CO₂ à 2230 t éq.-CO₂ (cf. figure 7). Par rapport à 2021, les émissions de GES ont augmenté d'environ 65 %. Cela s'explique principalement par l'augmentation des émissions dans les catégories « voyages en avion » et « papier ».

Cependant, les catégories « voyages en avion » et « électricité » sont également celles qui ont le plus contribué à la réduction enregistrée depuis 2006.

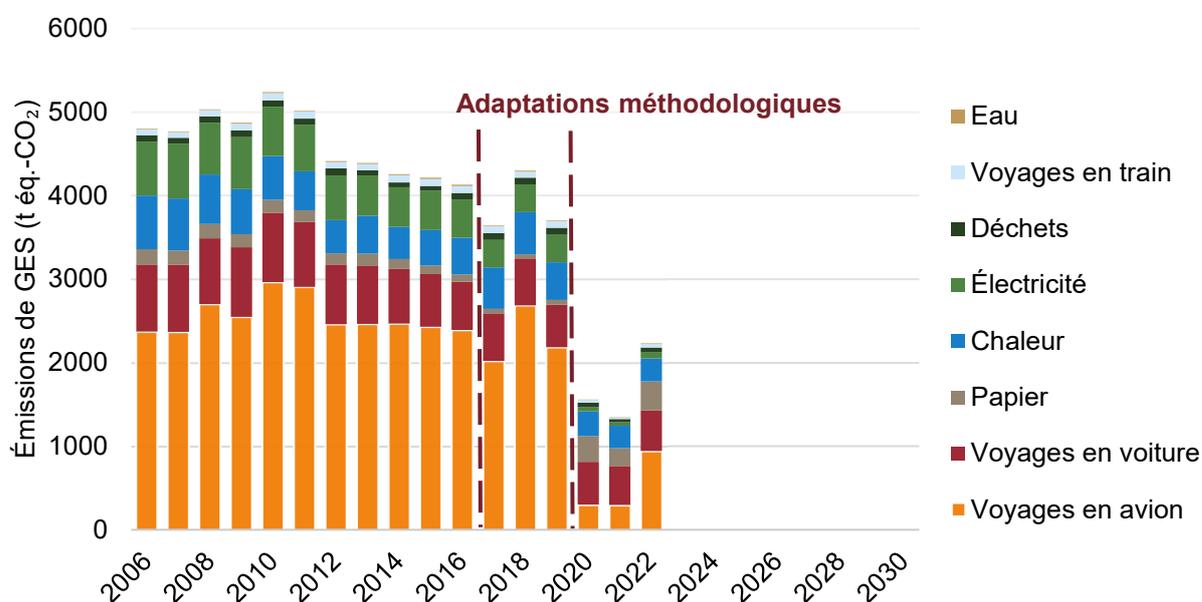


Figure 7 : Évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2006

Le graphique montre une nette tendance à la baisse des émissions de GES depuis 2006. La baisse notable de 2019 à 2020 est principalement due à la pandémie de COVID-19. Entretemps, le niveau d'émission s'est de nouveau rapproché de celui d'avant la pandémie. Par ailleurs, depuis 2020, ce n'est plus le mix d'électricité suisse qui est pris en compte pour le calcul de la charge environnementale, mais l'achat d'électricité renouvelable (majoritairement d'origine hydraulique).

D'autres adaptations méthodologiques, comme la saisie des vols effectués avec les jets et les hélicoptères du Conseil fédéral ou l'intégration de la consommation de papier due aux travaux d'impression externes, entraînent des différences par rapport aux périodes RUMBA précédentes, raison pour laquelle les chiffres ne peuvent pas être comparés systématiquement.

3.2 Réduction des GES grâce à d'importantes mesures

La tendance à la baisse que montre la figure 7 s'explique par les efforts mis en œuvre par le DETEC, qui a pris depuis 2006 diverses mesures pour réduire les émissions de GES. Le présent chapitre met en lumière, pour chacun des trois principaux émetteurs de GES, les mesures actuelles qui sont les plus pertinentes et qui le plus d'impact, indiquant pour chaque mesure si elle est déjà mise en œuvre (☑), répétitive (↺) ou en cours (⌚).



3.2.1 Voyages en avion

Le domaine « voyages en avion » étant le premier émetteur de GES, les mesures à cet égard revêtent une grande importance pour le DETEC.

Mesure	Description	Statut
Plan d'action « Voyages en avion »	Pour plus d'informations, voir Plan d'action « Voyages en avion » (chap. 3.3).	↺



3.2.2 Voyages en voiture

Proportionnellement, la catégorie « voyages en voiture » est le deuxième domaine dans lequel le DETEC génère le plus d'émissions.

Mesure	Description	Statut
Acquisition de voitures électriques	Afin de réduire les émissions dues aux voyages en voiture, des voitures électriques sont achetées régulièrement.	↺
Optimisation de la flotte de véhicules	Optimisation de la flotte de véhicules grâce à une bonne utilisation des voitures de tourisme (kilomètres parcourus par an) et à une réduction de la flotte.	↺



3.2.3 Papier

Le domaine « papier » est le troisième émetteur de GES au DETEC.

Mesure	Description	Statut
Cycle de vie du papier	Document du service spécialisé RUMBA concernant le cycle de vie du papier affiché à proximité de toutes les imprimantes.	☑
Signature numérique	La signature numérique est utilisée par les cadres depuis 2021 et de manière généralisée depuis 2022.	☑

3.3 Plan d'action « Voyages en avion »

En décembre 2019, le Conseil fédéral a adopté le plan d'action « Voyages en avion ». Il s'agit d'un des premières concrétisations du train de mesures sur le climat. Ce plan d'action prévoit une réduction de 30 % des émissions de GES de l'administration fédérale (hors DDPS) dues aux voyages en avion pour la période 2019-2030. Les émissions de GES dues aux voyages en avion s'élèvent à 943 t pour le DETEC en 2022, soit une hausse de 216 % par rapport à 2021. Cela s'explique par l'augmentation du nombre de voyages en avion après la pandémie de COVID-19. Comme les émissions de GES ont très fortement baissé entre 2019 et 2020, le DETEC est toujours en voie d'atteindre son objectif, enregistrant actuellement une baisse de 57 % par rapport à 2019 (cf. figure 8).

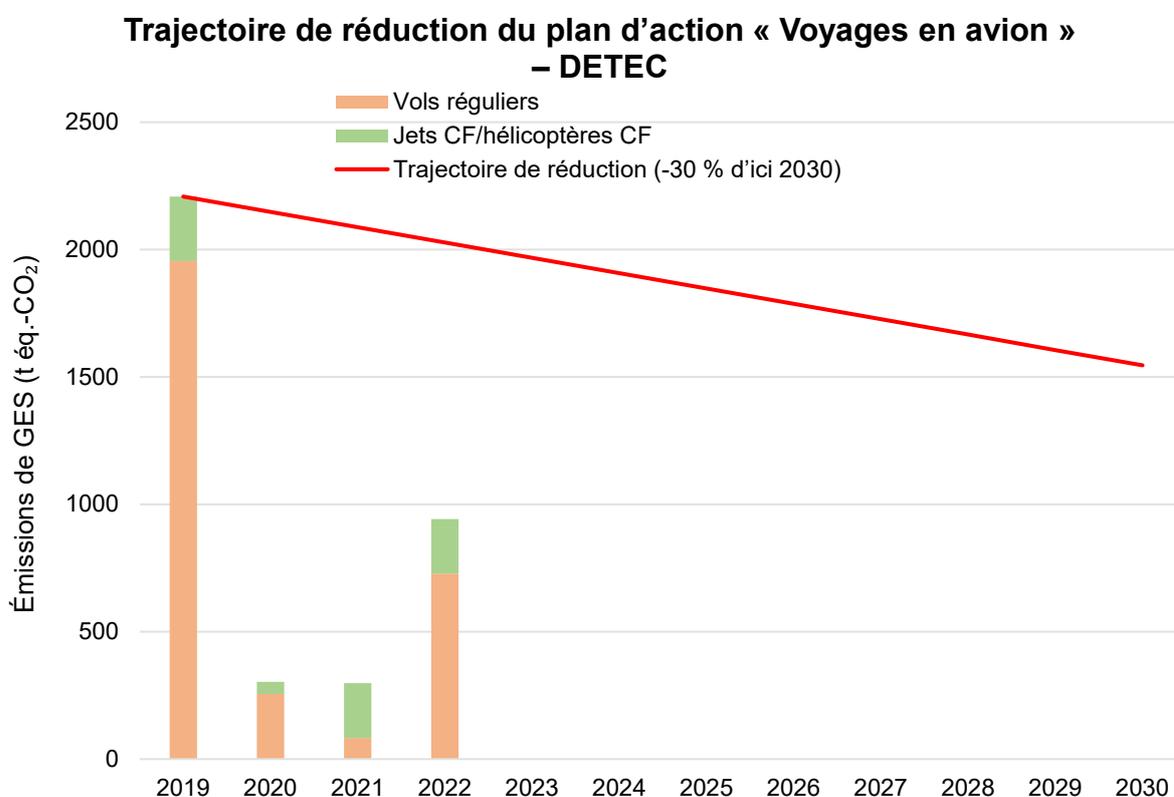


Figure 8 : Évolution des émissions de GES du DETEC liées aux voyages en avion depuis 2019

La suite de ce chapitre analyse plus en détail ces mesures et l'état actuel de leur mise en œuvre.



Délégations réduites

Le DETEC applique systématiquement la mesure visant à réduire la taille des délégations lors des conférences internationales. La taille moyenne des délégations du DETEC s'élève à 1,08 personne (2021 : 1,15). En 2022, sur un total de 566 délégations, seules 37 étaient composées de plus d'une personne.



Conférences téléphoniques et vidéoconférences

L'irruption de la pandémie de COVID-19 et, par suite, la nécessité de recourir au télétravail ont eu pour conséquence une forte hausse des téléconférences et vidéoconférences. En 2019, l'administration fédérale comptait entre 6000 et 8000 téléconférences et vidéoconférences par mois. En 2022, il y en a eu entre 65 000 et 120 000. Les données disponibles actuellement ne permettent pas d'obtenir les chiffres relatifs au DETEC.



Le train au lieu de l'avion

La Centrale des voyages de la Confédération a défini⁴, en collaboration avec l'OFPER, les destinations qui doivent en principe être rejointes en train. En 2021 et 2022, par rapport aux kilomètres parcourus en train, la part des kilomètres parcourus pour les trajets courts effectués en avion par le personnel du DETEC a augmenté de 23 points de pourcentage pour s'établir à 37 %⁵. En 2022, les voyages en train à l'étranger ont représenté un total de 526 855 km.



Classe économique plutôt que classe affaires

Pour les vols court et moyen-courriers, la part des vols en classe affaires est proche de 0 %, et pour les vols long-courriers, elle est de 38 %. La part de kilomètres parcourus en classe affaires sur les vols long-courriers montre que le DETEC a encore une marge de progression concernant la mise en œuvre de cette mesure, d'autant plus que ces vols représentent 65 % de toutes les émissions de GES des vols réguliers.

⁴ <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/61630.pdf>

⁵ Les kilomètres des vols court-courriers incluent aussi les distances comprises entre 600 et 800 km. Le plan d'action « Voyages en avion » prescrit d'effectuer en train les distances inférieures à 600 km. La comparaison reste donc approximative.