

Rapport du 20 décembre 2022

---

# RUMBA – Rapport environnemental 2022 du DETEC

---



Source : shutterstock (2021)

## Auteurs :

Service spécialisé RUMBA, Énergie et climat Confédération, Office fédéral de l'énergie,  
[info@rumba.admin.ch](mailto:info@rumba.admin.ch)

Conseil spécialisé RUMBA, Swiss Climate AG, [contact@swissclimate.ch](mailto:contact@swissclimate.ch)

## Table des matières

<b>Table des matières .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2. RUMBA 2020-2023 .....</b>	<b>3</b>
2.1 Objectifs .....	3
2.2 Émissions de gaz à effet de serre : évolution et résultats .....	3
2.3 Charge environnementale : évolution et résultats .....	5
2.4 Unités en rapport avec l'environnement .....	7
2.4.1 OFROU .....	9
2.4.2 OFEV .....	10
2.4.3 OFAC .....	11
2.5 Trois thèmes clés .....	12
2.5.1 Voyages en voiture .....	12
2.5.2 Voyages en avion .....	12
2.5.3 Chaleur .....	13
<b>3. Évolution à long terme .....</b>	<b>13</b>
3.1 Classement des résultats depuis 2006 .....	13
3.2 Mesures de réduction des GES du DETEC depuis 2006 : principales étapes .....	15
3.2.1 Mesures mises en œuvre .....	15
3.2.2 Mesures en cours .....	16
3.2.3 Plan d'action Voyages en avion .....	16
<b>4. Perspectives et sujets d'actualités du DETEC .....</b>	<b>18</b>

# 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)<sup>1</sup> du département en 2021. Le rapport s'intéresse également aux résultats du train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale et aux idées mises en œuvre dans le cadre du plan d'action Voyages en avion pendant la période 2006 à 2021.

## 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. Les émissions de GES restantes seront intégralement compensées par des certificats de réduction des émissions.

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

En 2021, les émissions de GES du DETEC s'élevaient à 1349 t éq.-CO<sub>2</sub>, soit 14 % de moins que l'année précédente. Les trois catégories majeures en matière d'émissions de GES sont les voyages en voiture (35 %), les voyages en avion (22 %) et la chaleur (20 %). En matière d'émissions de GES, le DETEC évolue nettement en dessous de la trajectoire de réduction visée. Par rapport à l'extrapolation pour l'année de référence 2020<sup>2</sup>, les émissions de GES ont baissé de 62 % (cf. figure 1).

---

<sup>1</sup> Les émissions de GES sont la somme des émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre (par ex. méthane [CH<sub>4</sub>], protoxyde d'azote [N<sub>2</sub>O]). 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.

<sup>2</sup> En 2020, la pandémie de COVID-19 a fortement influencé la charge environnementale de l'administration fédérale. D'une part, le télétravail était obligatoire pendant une période significative et, d'autre part, les voyages de service étaient quasiment inexistant. Conformément à l'arrêté 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 ne repose pas sur les consommations effectives de 2020, mais sur des données de mesure de 2019 extrapolées, en admettant pour 2020 une réduction des émissions de GES de 3 points de pourcentage et une réduction des UCE/EPT de 2,67 points de pourcentage. Cela correspond à la trajectoire de réduction nécessaire pour atteindre les objectifs RUMBA pour l'ensemble du plan RUMBA d'ici 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 2020 et 2021 sont indiquées par les colonnes en dessous de la trajectoire de réduction visée.

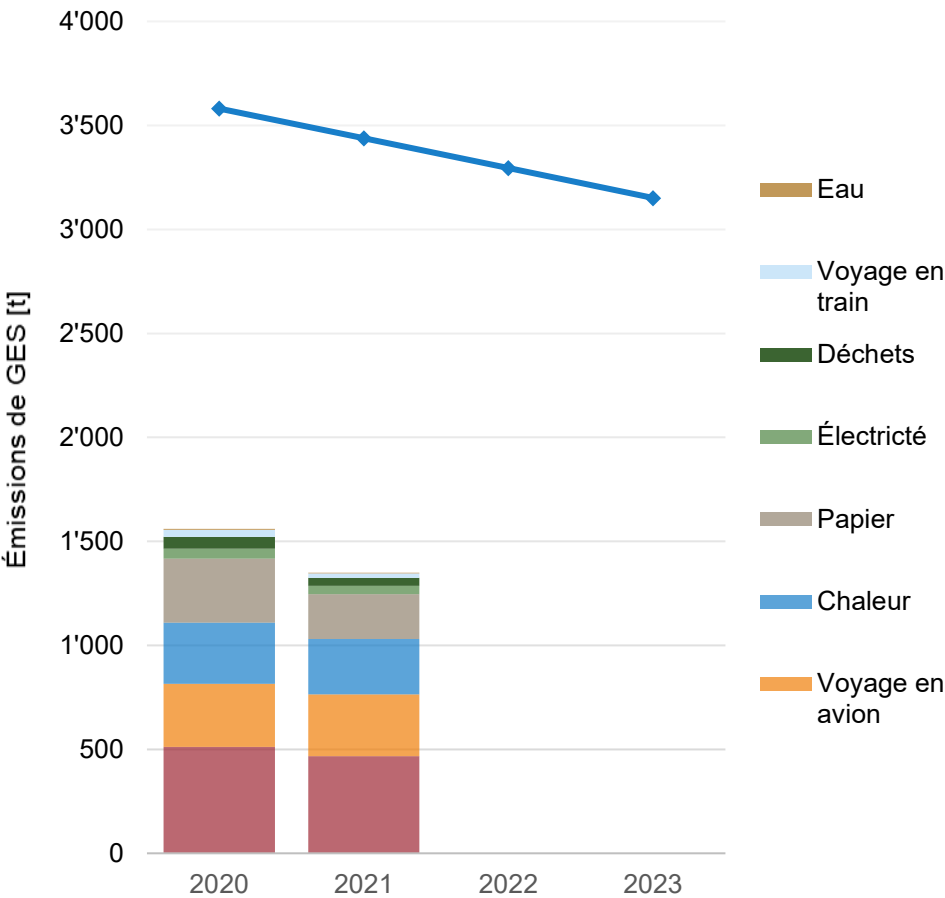


Figure 1 : évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2020 par domaine environnemental (avec trajectoire de réduction)

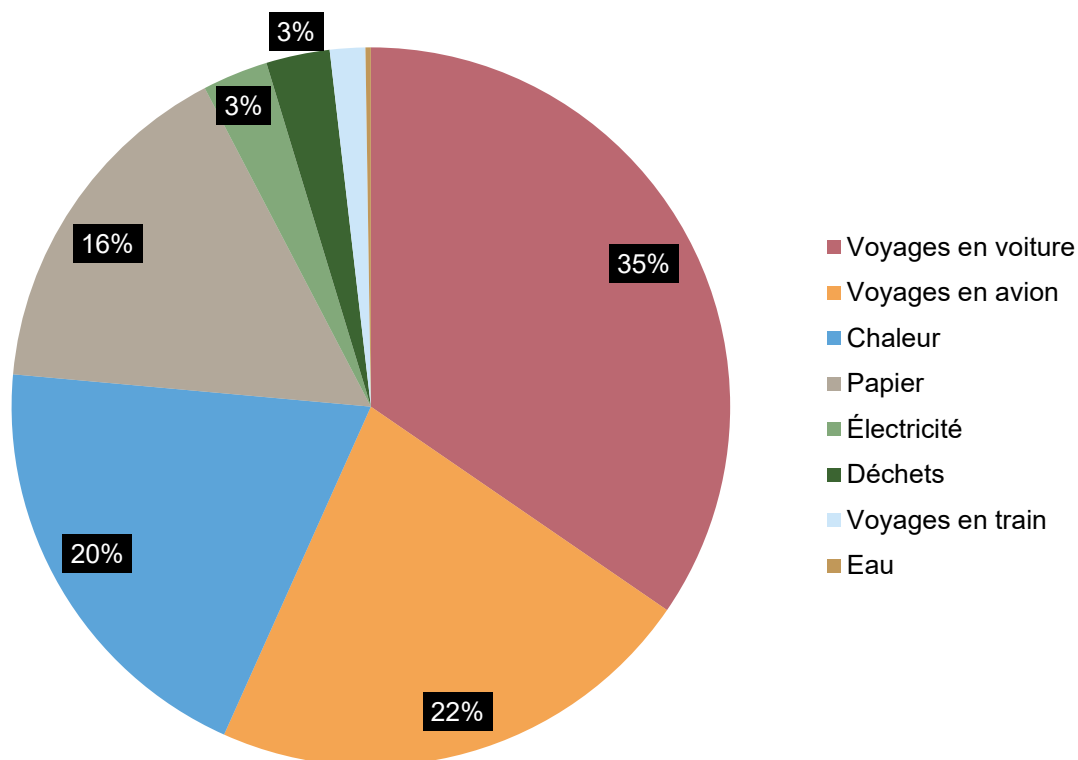


Figure 2 : émissions de GES du DETEC en 2021 par domaine environnemental

### 2.3 Charge environnementale : évolution et résultats

Les unités de charge écologique (UCE) sont déterminées en appliquant la méthode de la saturation écologique. Contrairement aux mesures des émissions de GES, cette méthode prend en compte une vaste gamme d'impacts environnementaux (dus par ex. à des changements d'affectation des sols, à la consommation de minéraux et de métaux, à l'extraction de gravier, à la consommation d'eau douce, aux émissions dans l'air et aux émissions de bruit, etc.). Ces éléments sont synthétisés en un indicateur unique (UCE). Ainsi, puisque l'UCE tient compte de la consommation de ressources, le papier représente par exemple une part plus importante du bilan global exprimé dans cette unité que selon le calcul des émissions de GES<sup>3</sup>.

Au cours de la deuxième année sous revue (2021) de la période 2020-2023, la charge environnementale du DETEC a atteint 1815 millions d'UCE, soit 0,7 million d'UCE par EPT. Le DETEC évolue ainsi nettement en dessous de la trajectoire de réduction visée. Les UCE par EPT ont baissé de 24 % par rapport à l'année de référence 2020.

<sup>3</sup> 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.

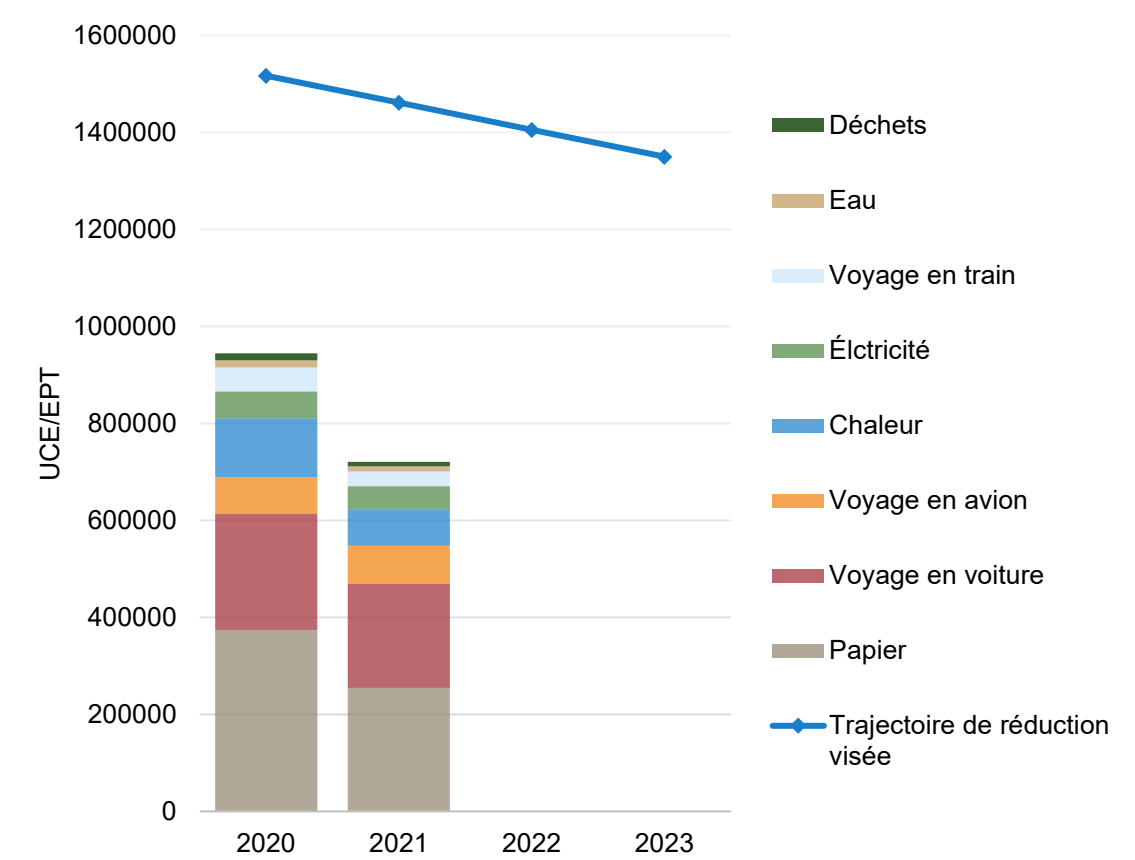


Figure 3 : évolution de la charge environnementale (UCE/EPT) du DETEC depuis 2020 par domaine environnemental (avec trajectoire de réduction)

En 2021, les trois catégories majeures en matière de charge environnementale étaient la consommation de papier (35 %) – rassemblant les commandes d'impression externes (32 %) et la consommation interne de papier (3 %) –, les voyages en voiture (30 %) et les voyages en avion (11 %) (cf. figure 4).

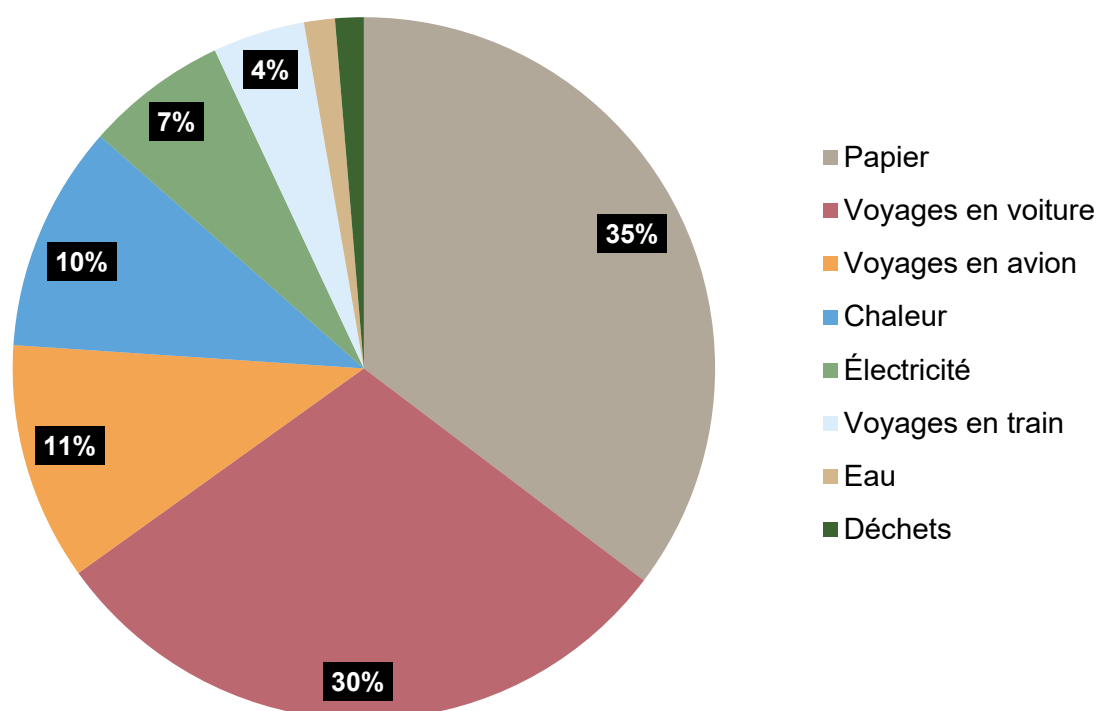


Figure 4 : charge environnementale du DETEC en 2021 par domaine environnemental (UCE/EPT)

## 2.4 Unités en rapport avec l'environnement

Le DETEC a fixé les objectifs suivants pour ses unités en rapport avec l'environnement :

Unité en rapport avec l'environnement	Objectif 1 : UCE/EPT	Objectif 2 : GES absolus
OFROU	-10,4 %	-10,9 %
OFEV	-11,0 %	-11,4 %
OFAC	-13,4 %	-14,3 %

Les figures suivantes concernent les unités du DETEC pertinentes pour les questions (

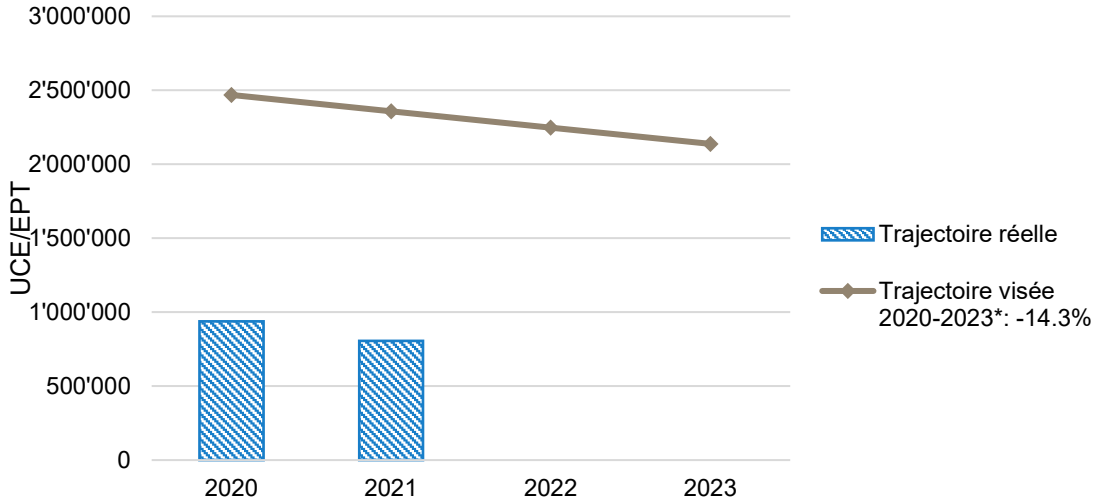


Figure 5 :

OFROU,

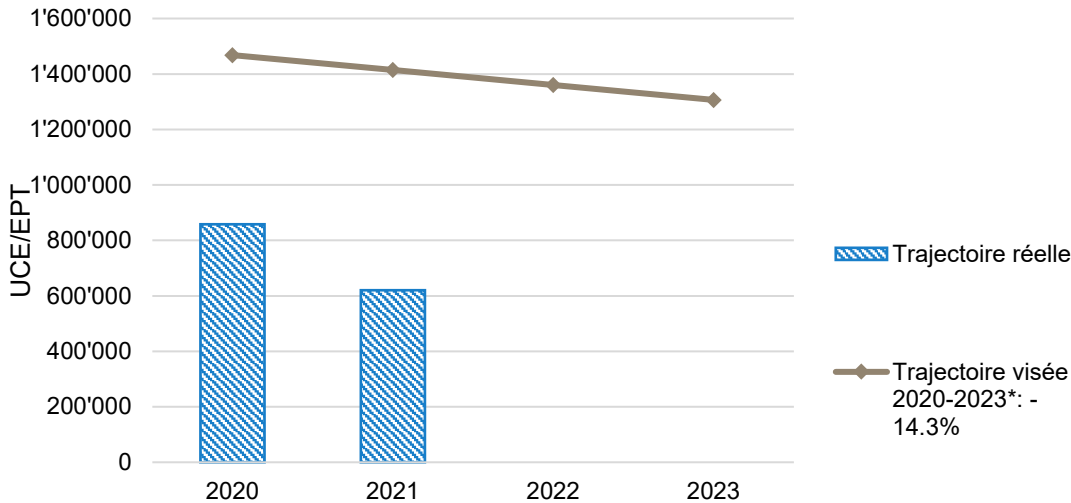


Figure 6 6 :

OFEV,

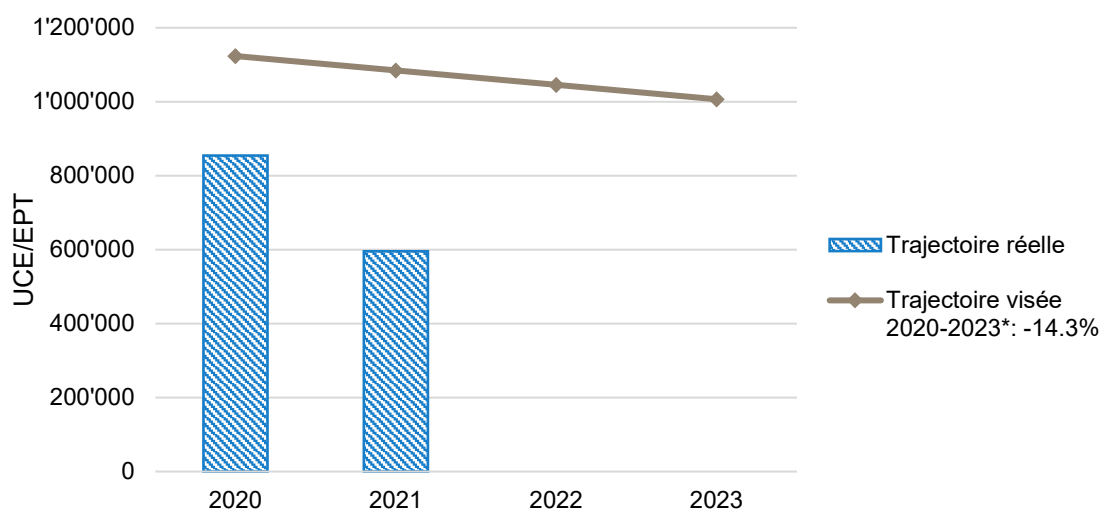
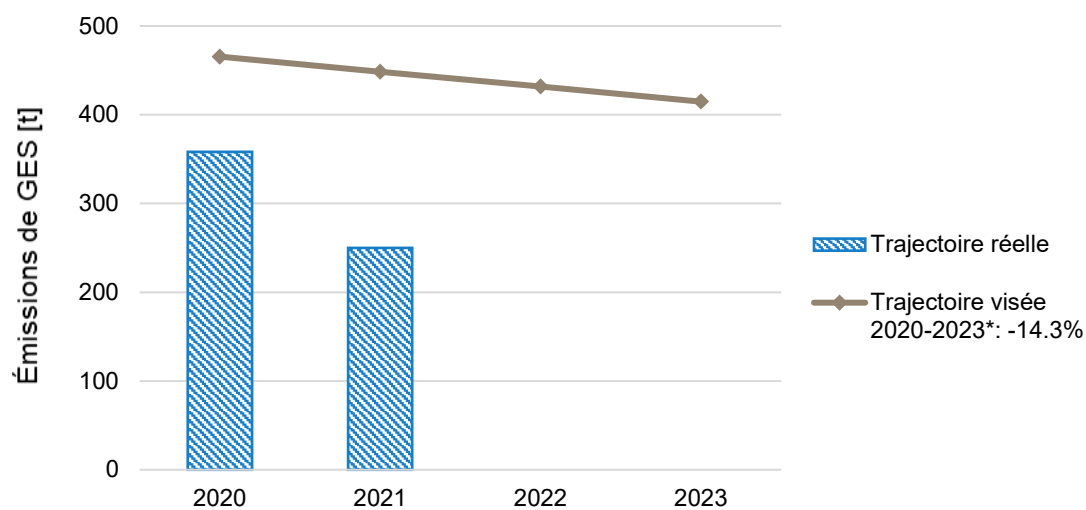


Figure 57 : OFAC)<sup>4</sup>.

#### 2.4.1 OFROU



<sup>4</sup> Par rapport à l'année précédente, les facteurs pour le chauffage électrique et les pompes à chaleur ont été ajustés. Cet ajustement a un impact plus important sur les facteurs UCE par EPT que sur les émissions de GES. Pour une augmentation identique de la consommation d'énergie, le volume des UCE en chiffres absolus augmente moins que celui des émissions de GES.

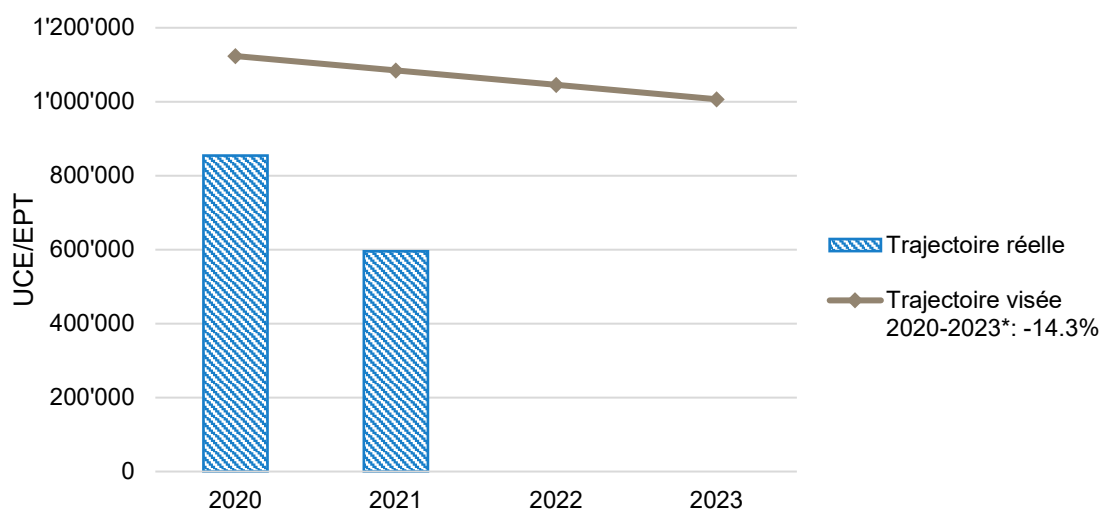
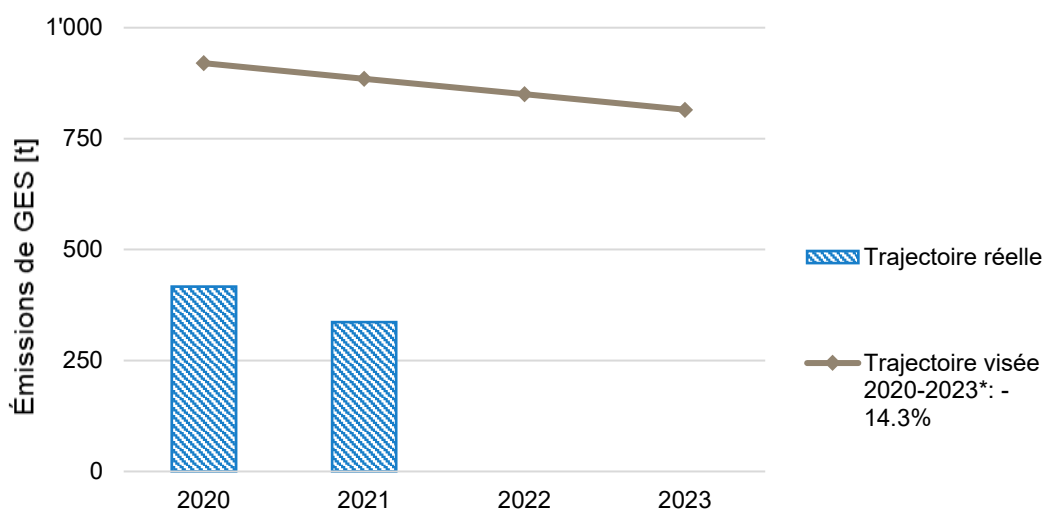


Figure 5 : évolution des émissions de GES (en haut) et des UCE par EPT (en bas) de l'OFROU (avec trajectoire de réduction)

L'OFROU relève une baisse de ses émissions de GES. Cela s'explique principalement par la réduction des émissions dans les catégories voyages en voiture (soit 84 % des émissions de GES de l'OFROU) et chaleur. Étant donné que le papier a un certain poids dans les valeurs UCE, la réduction de sa consommation a également un grand impact sur les UCE par EPT. Le taux d'EPT a augmenté de 4 %, ce qui favorise encore davantage cette réduction des UCE par EPT. L'OFROU reste sur la bonne voie pour atteindre les objectifs dans les deux domaines.

#### 2.4.2 OFEV



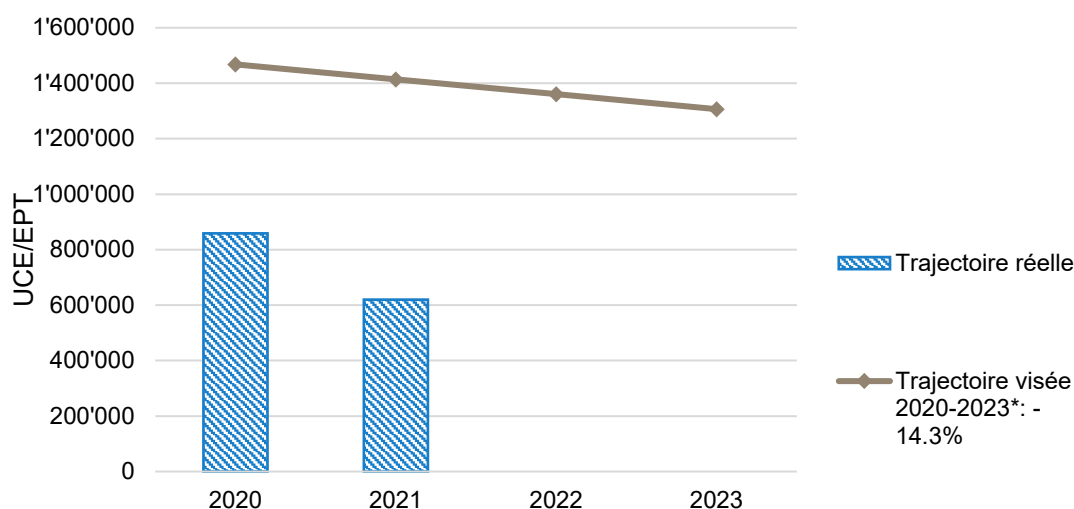
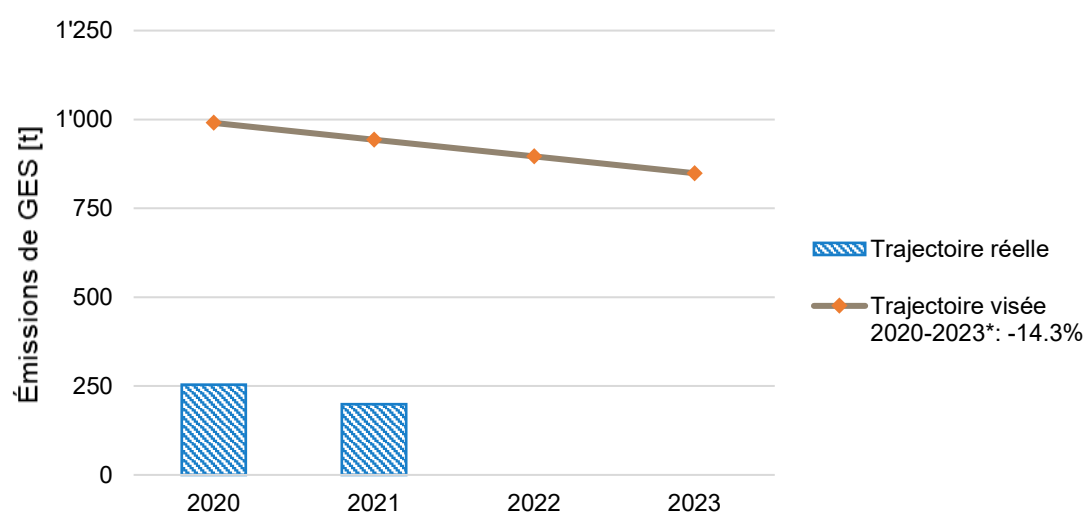


Figure 6 : évolution des émissions de GES (en haut) et des UCE par EPT (en bas) de l'OFEV (avec trajectoire de réduction)

L'OFEV relève une réduction de ses émissions de GES par rapport à 2020. Cela est dû en partie à la catégorie voyages en avion, mais aussi à la catégorie papier. En 2021, alors que les émissions dues aux voyages en avion étaient dix fois plus élevées qu'en 2020, celles de la catégorie papier ont diminué de près de moitié. En revanche, la catégorie chaleur a augmenté et représente désormais 62 % des émissions de GES de l'OFEV. Cette augmentation s'explique notamment par un hiver plus froid que d'habitude, qui a nécessité davantage de chauffage. La réduction relativement plus maquée des valeurs UCE est due à la pondération plus importante de la catégorie papier. Le nombre d'EPT est resté pratiquement inchangé (+0,26 %). Les deux valeurs étant inférieures à la trajectoire de réduction, l'OFEV est sur la bonne voie pour atteindre l'objectif fixé.

### 2.4.3 OFAC



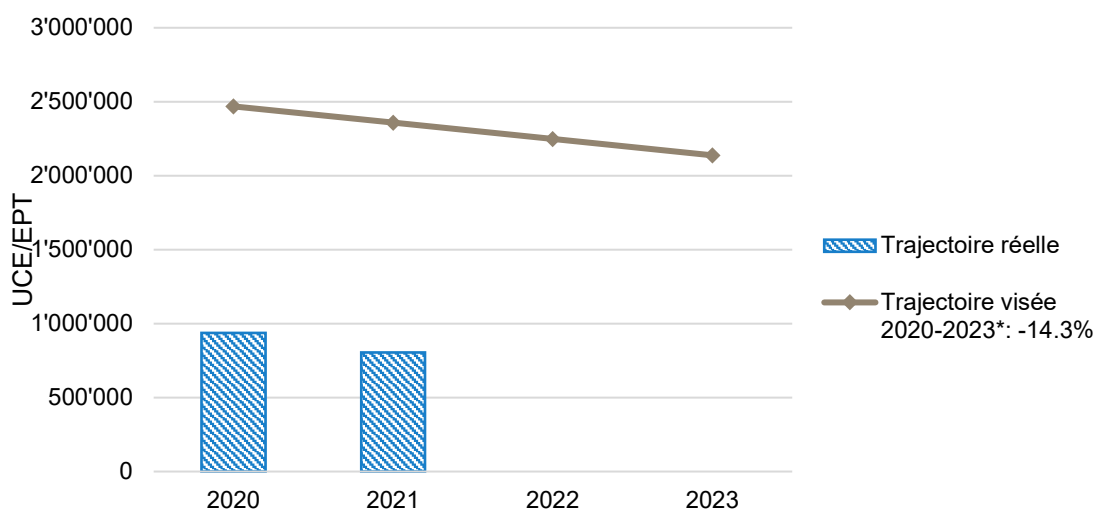


Figure 7 : évolution des émissions de GES (en haut) et des UCE par EPT (en bas) de l'OFAC (avec trajectoire de réduction)

Les deux graphiques ci-dessus indiquent une réduction des émissions de GES et des UCE par EPT au sein de l'OFAC pour l'année 2021. La baisse des émissions de GES s'explique par la forte diminution du nombre de voyages en avion. Concernant les UCE par EPT, la catégorie voyages en avion a une pondération plus faible que les catégories papier et chaleur. En outre, la réduction des UCE par EPT est légèrement favorisée par l'augmentation du nombre d'EPT (près de +4 %). Compte tenu de ce qui précède, l'OFAC reste sur la bonne voie en ce qui concerne les deux valeurs évoquées.

## 2.5 Trois thèmes clés



### 2.5.1 Voyages en voiture

En 2021, les voyages en voiture ont généré 466 t d'émissions de GES, ce qui en fait la plus importante source d'émissions (35 %). La majorité de ces émissions (65 %), soit 304 t éq.-CO<sub>2</sub>, est imputable aux voyages de service avec des véhicules de la Confédération, et 21 % (97 t éq.-CO<sub>2</sub>) sont dus aux voitures électriques, économes en carburant ou hybrides. Les trajets effectués avec des voitures électriques, économes en carburant ou hybrides représentent 30 % de l'ensemble des distances parcourues, et 55 % de ces trajets sont réalisés avec des véhicules de la Confédération (voitures moyennes). Par ailleurs, 53 t éq.-CO<sub>2</sub> d'émissions (11 %) ont été générées par l'utilisation de voitures privées, 8 t éq.-CO<sub>2</sub> (2 %) par des voitures électriques et 4 t éq.-CO<sub>2</sub> (1 %) par des véhicules de location et des véhicules Mobility.

Dans cette catégorie, on relève une baisse des émissions de près de 9 % par rapport à l'année précédente, ce qui est principalement dû au nombre réduit de kilomètres parcourus (-7 %). Par ailleurs, le nombre de kilomètres parcourus en voiture électrique, peu polluante, a augmenté de près de 50 %.



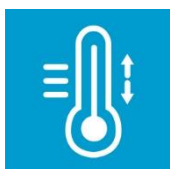
### 2.5.2 Voyages en avion

Avec 298 t éq.-CO<sub>2</sub>, soit 22 % des émissions totales, les voyages en avion sont la deuxième source d'émissions de GES. En 2021, près de 72 % de ces émissions ont été générés par les voyages de service effectués avec les jets du Conseil fédéral, et près de 28 % par divers vols réguliers, dont 16 % de vols long-courriers.

Parmi les vols réguliers, les vols long-courriers en classe affaires ont généré les émissions de GES les plus élevées, avec 43 t éq.-CO<sub>2</sub>, suivis par les vols moyen-courriers en classe économique, avec 18 t éq.-CO<sub>2</sub>.

Les émissions de GES des vols long-courriers en classe affaires représentent 57 % des émissions de tous les vols effectués sur des lignes régulières, mais elles ne concernent que 40 % de la distance parcourue en avion. Pour les vols long-courriers en classe économique, le rapport est inversé. On peut leur imputer 5 % des émissions de GES de tous les vols effectués sur des lignes régulières, pour une distance correspondant à 9 % 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 du plan d'action Voyages en avion.

Comparées à l'année précédente, les émissions de GES de la catégorie voyages en avion ont baissé d'un peu plus de 1 %. Cela s'explique par le fait que les émissions générées par les vols réguliers ont diminué de 68 %, mais que le nombre de voyages de service avec des jets du Conseil fédéral a plus que triplé.



### 2.5.3 Chaleur

La catégorie chaleur est la troisième source d'émissions de GES, puisqu'elle a généré 266 t éq.-CO<sub>2</sub> en 2021, soit 20 % du total. En 2021, environ 87 % de ces émissions étaient imputables à la consommation de gaz naturel et 7 % à la consommation de chauffage à distance. La consommation de chaleur à partir de mazout était responsable de près de 4 % des émissions de GES, le chauffage électrique et l'électricité pour les pompes à chaleur de près de 3 %. Au total, la consommation de chaleur était d'environ 1,9 GWh. Le gaz naturel était la principale source de chaleur, avec 1,0 GWh, suivi par les chauffages électriques et les pompes à chaleur avec 0,6 GWh.

Cette catégorie présente une baisse d'un peu plus de 9 % par rapport à 2020. Cela s'explique par le fait que le facteur d'émission pour les chauffages électriques et les pompes à chaleur a fortement baissé par rapport à 2020. La consommation d'énergie de cette source de chaleur a ainsi augmenté de 44 % en raison des conditions météorologiques plus froides, mais les émissions ont elles chuté de 83 %.

## 3. Évolution à long terme

### 3.1 Classement des résultats depuis 2006

Par rapport à 2006, le DETEC est parvenu à réduire ses émissions de GES de 72 % en 2021, passant de 4801 t éq.-CO<sub>2</sub> à 1349 t éq.-CO<sub>2</sub>. Par rapport à 2020, les émissions de GES ont été réduites de presque 14 %, évolution qui s'explique avant tout par la réduction des émissions générées par les voyages en avion. Plusieurs ajustements méthodologiques<sup>5</sup> effectués en 2017 et 2020 entraînent des différences par rapport aux périodes RUMBA précédentes, de sorte que les chiffres ne sont pas comparables en tous points.

<sup>5</sup> 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.

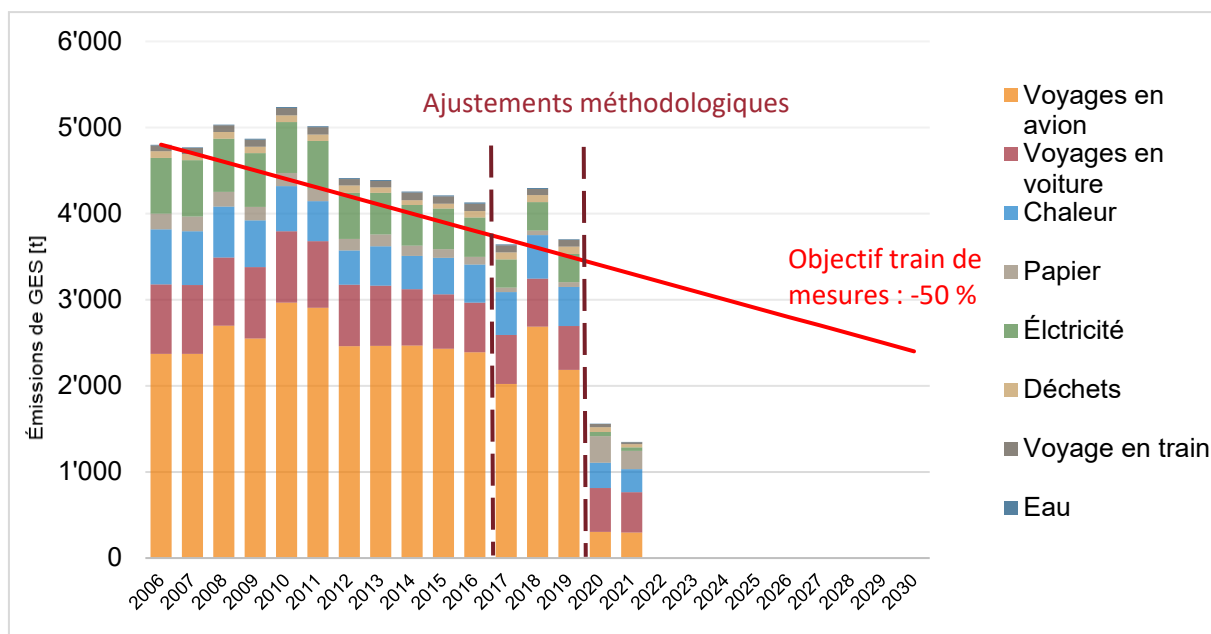


Figure 8 : évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2006

Le graphique montre une nette tendance à la baisse des émissions de GES depuis 2006. La baisse notable de 2019 à 2020 est due, d'une part, à la pandémie de COVID-19 et, d'autre part, à des ajustements méthodologiques comme la prise en compte intégrale de l'électricité renouvelable (principalement d'origine hydraulique)<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Jusqu'en 2019, l'électricité produite était comptabilisée en tant que mix d'électricité suisse.

## 3.2 Mesures de réduction des GES du DETEC depuis 2006 : principales étapes

Depuis 2006, le DETEC a mis en place diverses mesures afin de réduire ses émissions de GES.

### 3.2.1 Mesures mises en œuvre

#### Électricité

- Analyse de la consommation d'électricité et mise en œuvre de mesures d'optimisation, à condition que cela n'a pas déjà été fait dans le cadre des optimisations internes (2016).
- Mise en œuvre de la norme P025 pour l'acquisition des produits TIC standard (2016).
- Actions de sensibilisation auprès du personnel (2016).

#### Voyages en avion

- Poursuite et mise en œuvre systématique de la pratique d'autorisation des voyages en avion (2016).
- Définition des destinations à rejoindre en train (train au lieu de l'avion, 2016).
- Promotion des vidéoconférences via UCC ou des installations professionnelles de vidéoconférence (2016).
- Mise en place d'installations professionnelles de vidéoconférence dans des salles de réunion (2021).
- Acquisition d'appareils audio et audiovisuels pour la tenue de réunions hybrides (2021).

#### Voyages en voiture

- Promotion de l'utilisation des véhicules consommant peu de carburant (2016).

#### Papier

- Hausse de la part du papier gris recyclé à 50 % (2016).
- Utilisation du nouveau papier blanc recyclé à 100 % au lieu du papier en fibres vierges (2016).
- Désormais, le papier en fibres vierges doit être uniquement utilisé pour les produits destinés au public, lorsqu'on ne peut pas l'éviter (2016).

#### Chaleur

- Campagne de sensibilisation pour les jours de canicule au bureau (OFCOM) (2021).
- Amélioration de l'isolation thermique grâce au remplacement/renouvellement des joints en caoutchouc sur les bords des fenêtres (SG-DETEC) (2021).

#### Déchets

- Installation de distributeurs d'eau (SG-DETEC) (2021).

### 3.2.2 Mesures en cours

- Flotte de véhicules : nouvelle « Directive concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration ». Désormais, il est uniquement possible d'acquérir des voitures de tourisme électriques.
- Bâtiments :
  - Assainissement énergétique
  - Abandon des chauffages utilisant des énergies fossiles et des chauffages à résistance électrique
  - Équipement des surfaces de toit et des façades appropriées d'installations photovoltaïques ou solaires thermiques
  - Construction de bornes de recharge

### 3.2.3 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 premiers résultats du train de mesures sur le climat, adopté en juillet 2019. Ce plan d'action prévoit une réduction de 30 % des émissions de GES de l'administration fédérale civile dues aux voyages en avion pour la période 2019-2030. Les émissions de GES dues aux voyages en avion s'élèvent à 298 t éq.-CO<sub>2</sub> pour le DETEC en 2021, soit une baisse d'un peu plus de 1 % par rapport à 2020. Comme les émissions de GES ont très fortement baissé entre 2019 et 2020, le DETEC, avec 86 % de réduction par rapport à 2019, est toujours clairement sur la bonne voie pour atteindre son objectif (cf. Figure 9).

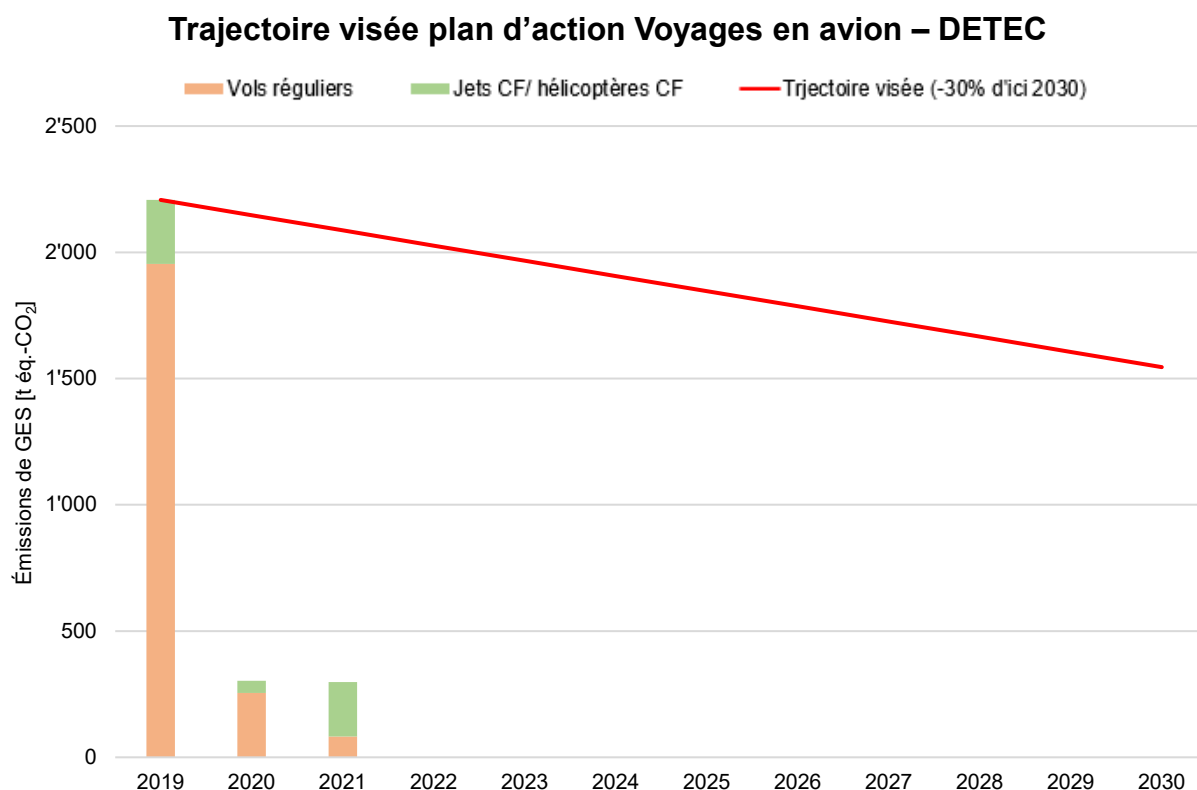


Figure 9 : évolution des émissions de GES du DETEC liées aux voyages en avion depuis 2019

Cette réduction significative depuis 2019 est principalement due à la pandémie de COVID-19 et à l'interruption du trafic aérien qui en a résulté. Dans une moindre mesure, elle peut également être attribuée

aux mesures du plan d'action Voyages en avion. La suite de ce chapitre analyse plus en détail ces mesures et l'état actuel de leur mise en œuvre.

La pandémie a globalement eu un impact très important sur le nombre de voyages en avion, tant en 2020 qu'en 2021. Néanmoins, les données actuelles permettent de se faire une première idée de l'état de la mise en œuvre du plan d'action.



### 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 1,15 personne. En 2021, sur un total de 66 délégations, seules 10 étaient composées de plus d'une personne, ce qui confirme la bonne application de cette mesure.



### Téléconférences et vidéoconférences

La pandémie et la demande de télétravail qui en a résulté ont entraîné une forte augmentation du nombre de téléconférences et de vidéoconférences. En 2019, le personnel de l'administration fédérale effectuait chaque mois entre 6000 et 8000 conférences téléphoniques ou vidéo. Ce chiffre est passé à 65 000 en moyenne en 2020, puis à 102 000 en 2021. 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 défini<sup>7</sup>, en collaboration avec l'OFPER, les destinations qui doivent en principe être rejointes en train. Sur ce point, le DETEC est sur la bonne voie. En 2020-2021, la part des trajets courts effectués en avion par le personnel du DETEC a diminué de 16 points de pourcentage pour s'établir à 14 %<sup>8</sup>. En 2021, les voyages en train à l'étranger ont représenté un total de 218 095 km.



### Classe économique plutôt que classe affaires

Sur ce point, le DETEC est sur la bonne voie. Conformément aux directives, aucun vol en court et moyen-courrier n'a été réalisé en classe affaires. Pour les vols long-courriers, le taux de voyages en classe affaires est de 82 %. La mesure porte donc déjà ses fruits.

<sup>7</sup> <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/61630.pdf>

<sup>8</sup> Les données disponibles les années précédentes ne permettaient pas de déterminer les kilomètres parcourus lorsque les aéroports n'étaient pas les mêmes à l'aller et au retour (*open jaw*). Une comparaison représentative ne sera donc possible que dans les prochaines années. Les kilomètres effectués en vols court-courriers incluent également les distances entre 600 et 800 km. Le plan d'action Voyages en avion prévoit que les distances jusqu'à 600 km doivent être effectuées en train. La comparaison est donc approximative. On observe néanmoins un transfert de l'avion vers le rail pour les voyages à l'étranger.

## 4. Perspectives et sujets d'actualités du DETEC

Le DETEC prévoit toute une série de mesures pour réduire encore sa charge environnementale et ses émissions de GES.

### Définition des objectifs

- En juin 2022, la Conférence des ressources du DETEC a décidé de définir des objectifs RUMBA pour toutes les unités administratives du DETEC.

### Voyages en avion

- Le plan d'action Voyages en avion comprend diverses mesures visant à réduire de 30 % les émissions de GES entre 2019 et 2030 (moins 2,7 points de pourcentage par an).
- D'autres mesures incluent la sensibilisation renforcée et le suivi régulier des données de vol afin de contrôler la mise en œuvre des différentes mesures.

### Voyages en voiture

- Remplacement de l'ancienne Tesla par une VW ID.3 (CF Sommaruga), puis par une BMW i7 (CF Rösti).
- Projet de promotion du vélo, y compris acquisition de vélos électriques.
- Révision de la « Directive concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration » : d'ici 2022, la part des voitures de tourisme électriques nouvellement immatriculées (<3,5 t) doit être d'au moins 20%. Ces voitures doivent être classées dans les catégories d'efficacité énergétique A ou B.
- L'ancrage de la gestion de la mobilité au plus haut niveau de la direction voire au niveau du Conseil fédéral (ACF du 9 décembre 2022) permettra de poser les bases d'une démarche coordonnée dans ce domaine et de prendre d'autres mesures (par ex. bornes de recharge).
- Progrès technique et conditions-cadres réglementaires.
- Amélioration continue de la flotte de véhicules, par ex. par l'acquisition de véhicules efficaces du point de vue énergétique.

### Chaleur

- Pour les installations techniques du bâtiment nouvellement planifiées, respecter la recommandation la plus récente sur la technique du bâtiment de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB). Optimiser l'exploitation des bâtiments existants si possible d'ici 2025.
- Garantir que tous les nouveaux bâtiments soient certifiés par les labels Minergie-P, Minergie-A, Minergie-ECO ou conformes au standard Construction durable Suisse.
- Surveillance continue et optimisation des installations techniques du bâtiment et des objets grâce à la saisie et à l'évaluation systématique des données de consommation correspondantes : identifier à temps les erreurs, utiliser les ressources financières de manière ciblée et efficace, et évaluer le succès des mesures mises en place. Les décisions d'investissement dans le cadre de l'optimisation opérationnelle tiennent compte des coûts totaux de la mesure sur l'ensemble de son cycle de vie.
- Conformément au budget 2023 avec PITF 2024–2026, l'OFCL améliore l'efficacité énergétique en réduisant la consommation de chaleur (kWh/m<sup>2</sup> SRE) d'environ 1,5 % par an.

### Électricité

- Dans la mesure du possible, les acteurs suppriment les salles des serveurs décentralisées si leur exploitation est moins efficace que celle des grands centres de calcul.
- Accroître l'efficacité énergétique en appliquant la norme d'exploitation P026 récemment adoptée, acquérir des appareils plus efficaces dans le domaine des TIC.

### Papier

- Accroître la part de papier recyclé acheté et utilisé et réduire ainsi progressivement la part de papier à base de fibres vierges.
- Éviter à l'avenir l'achat d'enveloppes blanches en fibres vierges (prochain marché public OMC en 2022, conclusion du contrat au 1<sup>er</sup> janvier 2023).
- Optimiser les commandes d'impression externes, adapter les exigences imposées aux fournisseurs de telles commandes.
- Mise en œuvre de la signature électronique

### Déchets

- Introduire de la vaisselle réutilisable, collecter séparément le plastique, trier les déchets, optimiser le tri du vieux papier, assurer une bonne gestion des déchets lors des déménagements.

### Unité collectant des données à titre volontaire

L'IFSN, en tant qu'unité décentralisée, collecte également des données liées à son empreinte environnementale en se fondant sur le système RUMBA. Ces données ne figurent toutefois pas dans le présent rapport.