

Rapport du 4 octobre 2024

RUMBA

Rapport environnemental DETEC 2024

Exercice 2023



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 : les objectifs ont été atteints

Le DETEC s'est fixé comme objectifs de réduire de 11 % la charge environnementale par équivalent plein temps (UCE/EPT) et de diminuer de 12 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) en valeurs absolues entre 2020 et 2023. Le département a largement dépassé ces deux objectifs. Les UCE/EPT ont été réduites de 35 %, et les émissions de GES de 34 %.

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

En 2023, les émissions de GES du DETEC s'élevaient à 2352 t d'éq.-CO₂ et se répartissaient principalement entre les quatre domaines suivants : voyages en avion (51 %), voyages en voiture (21 %), chaleur (10 %) et papier (9 %). Dans le domaine des voyages en avion, 77 % des émissions de GES ont été générés par les vols réguliers, 22 % proviennent des voyages effectués avec les jets du Conseil fédéral et 1 % 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. Pour ce qui est du domaine de la chaleur, la principale source d'émissions est le chauffage au gaz naturel. Enfin, dans la catégorie du papier, les travaux d'impression sont responsables de 90 % des émissions.

Perspectives pour les objectifs 2024-2027

Pour la période RUMBA 2024-2027, le DETEC s'est fixé comme objectif de réduire, d'ici 2027, ses émissions de GES en chiffres absolus de 26 % par rapport à 2020. Il contribue ainsi à la réalisation des objectifs généraux définis pour l'ensemble des unités administratives participant à RUMBA.

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 51 % 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 2023, les émissions liées aux voyages en avion étaient inférieures de 45 % à celles de 2019. Toutefois, elles étaient supérieures à celles enregistrées entre 2020 et 2022, ces années ayant été fortement marquées par les restrictions de voyages dues à la pandémie de COVID-19. Les données actuelles permettent néanmoins de dresser un 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. Rétrospective de la réalisation des objectifs 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	5
2.4 Principaux émetteurs de GES.....	6
2.4.1 Voyages en avion	7
2.4.2 Voyages en voiture	7
2.4.3 Chaleur.....	8
2.4.4 Papier.....	9
3. Perspectives pour les objectifs 2024-2027.....	10
4. Évolution à long terme	12
4.1 Évolution des résultats depuis 2006	12
4.2 Réduction des GES grâce à d'importantes mesures.....	13
4.2.1 Voyages en avion	13
4.2.2 Voyages en voiture	13
4.2.3 Chaleur.....	13
4.2.4 Papier.....	14
5. Plan d'action « Voyages en avion »	15
Liste des illustrations	17

1. Introduction

Le présent rapport fait le point sur les résultats du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en matière de charge environnementale et d'émissions de gaz à effet de serre (GES)¹ en 2023. Il fait également la rétrospective de la réalisation des objectifs de RUMBA au cours de la période 2020-2023 et présente les perspectives pour la nouvelle période d'objectifs 2024-2027. En outre, il analyse l'évolution des émissions à long terme (2006 à 2023), les mesures mises en œuvre ainsi que le plan d'action « Voyages en avion ».

2. Rétrospective de la réalisation des objectifs 2020-2023

2.1 Objectifs

Pour la période 2020-2023, le DETEC s'était fixé les objectifs suivants :

- Objectif 1 : d'ici fin 2023, réduire la charge environnementale par équivalent plein temps de 11 % au total par rapport à 2020. Une réduction de 35 % ayant été enregistrée, cet objectif a été atteint.
- Objectif 2 : d'ici fin 2023, réduire les émissions absolues de GES de 12 % au total par rapport à 2020. Une réduction de 34 % ayant été enregistrée, cet objectif a été atteint.

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

En 2023, les émissions de GES ont été de 2352 t d'éq.-CO₂, soit une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. La raison principale en est la hausse des émissions de GES dues aux voyages en avion (cf. illustration 1). Toutefois, les émissions de GES ont baissé de 34 % par rapport à l'année de référence 2020². Cela s'explique principalement par des diminutions dans les domaines des voyages en avion (-937 t d'éq.-CO₂), de la chaleur (-135 t d'éq.-CO₂) et du papier (-115 t d'éq.-CO₂).

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 (notamment 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 référence 2020 repose sur des données de mesure de 2019 extrapolées, en supposant une réduction des émissions de GES de 3 points de pourcentage et une réduction des UCE/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 référence modifiée (extrapolée à partir de l'année 2019) et non sur les chiffres réels de 2020.

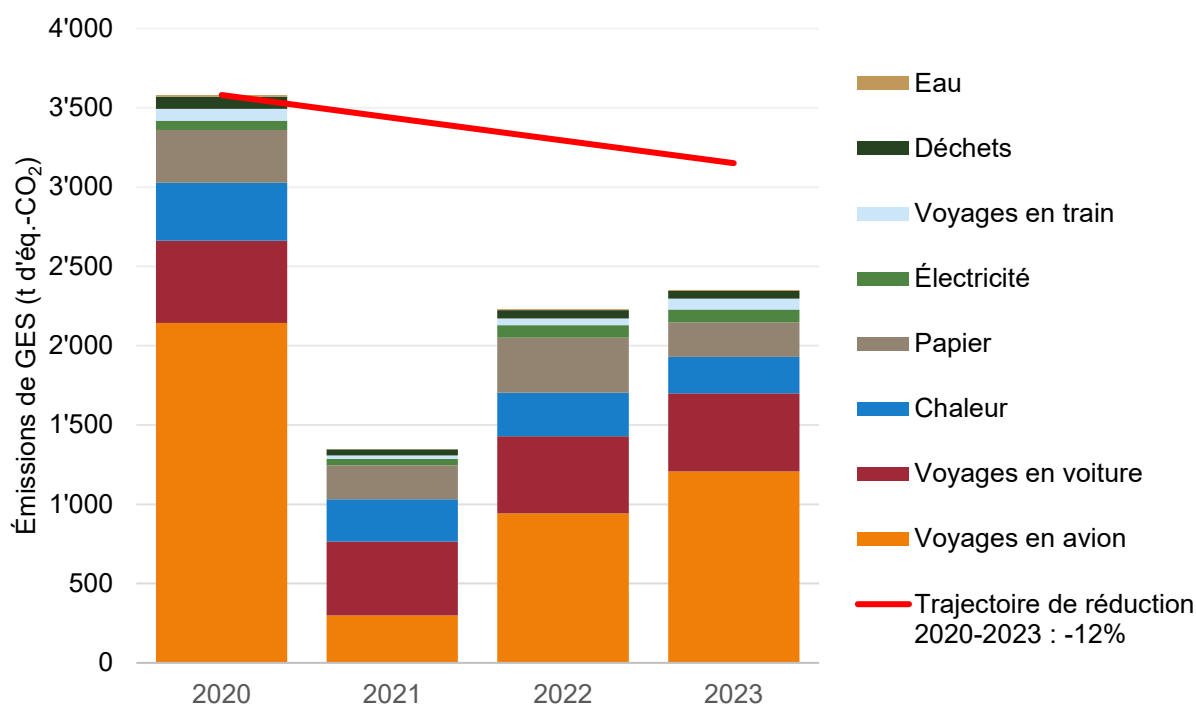


Illustration 1 : Évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2020

2.3 Charge environnementale : évolution et résultats

En 2023, la charge environnementale du DETEC s'est élevée à environ un million d'UCE/EPT³, ce qui représente une diminution de 9 % par rapport à l'année précédente et de 35 % par rapport à l'année de référence 2020 (cf. illustration 2). Actuellement, le DETEC se situe nettement en dessous de la trajectoire de réduction visée. Ce résultat est principalement dû à la baisse des émissions dans les domaines des voyages en avion (-0,25 mio UCE/EPT) et du papier (-0,17 mio UCE/EPT).

³ La charge environnementale est déterminée en appliquant la méthode de la saturation écologique. Cette méthode prend en compte un large spectre d'atteintes environnementales (sol, air, eau, bruit du trafic, etc.) et les ramène par voie d'agrégation totale à un seul indicateur, à savoir les unités de charge écologique (UCE). À la différence des émissions de GES, des aspects supplémentaires tels que le changement d'utilisation des sols sont également 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.

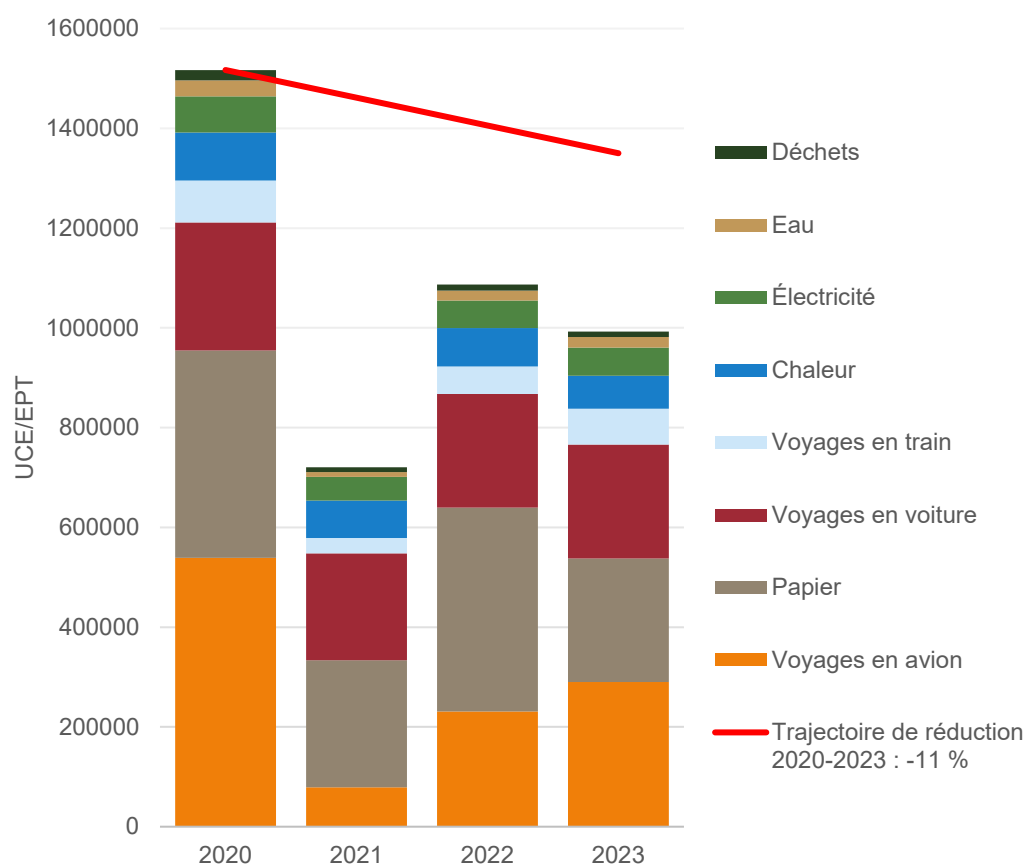


Illustration 2 : Évolution de la charge environnementale du DETEC depuis 2020

2.4 Principaux émetteurs de GES

Les principaux émetteurs de GES au DETEC sont présentés ci-après. L'illustration 3 représente la répartition des émissions de GES en 2023.

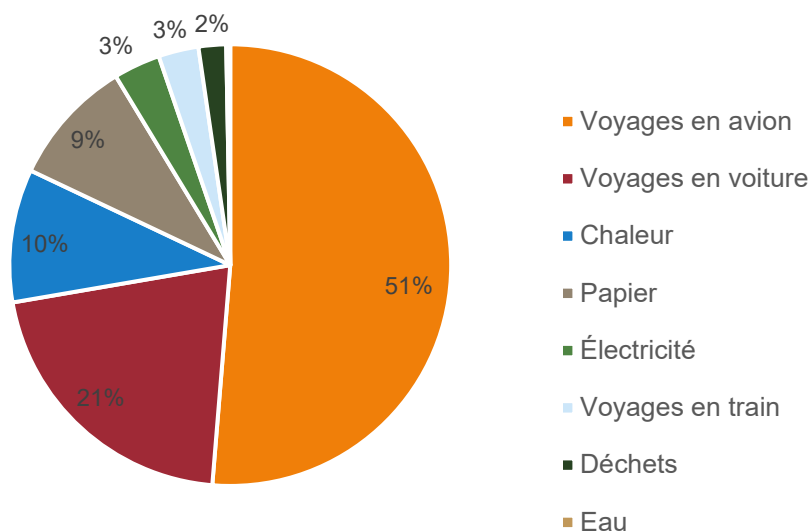


Illustration 3 : Répartition des émissions de GES du DETEC en 2023

2.4.1 Voyages en avion



Avec 1207 t d'eq.-CO₂ en 2023, soit 51 % 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, 22 % par les voyages effectués avec les jets du Conseil fédéral, et 1 % par ceux effectués avec les hélicoptères du Conseil fédéral. Concernant les vols réguliers, 67 % des émissions relevaient des vols long-courriers.

Par rapport à l'année de référence 2020, il a été possible de réduire de 44 % les émissions de GES. Cette baisse s'explique en grande partie par la diminution des kilomètres parcourus sur des vols réguliers depuis 2020 (-42 %). Contrairement aux vols réguliers, les émissions de GES des jets et des hélicoptères du Conseil fédéral ont augmenté de 11 % depuis 2020.

Plus d'informations sur les voyages en avion sont disponibles au chapitre 5 consacré au plan d'action « Voyages en avion ».

2.4.2 Voyages en voiture



En 2023, les voyages en voiture ont généré 494 t d'eq.-CO₂, ce qui en fait la deuxième plus importante source d'émissions de GES (21 %). Sur ce total, 67 % des émissions de GES sont liés à des voyages effectués avec des véhicules de la Confédération équipés de moteurs fossiles traditionnels, et 17 % sont dus à des voyages effectués avec des véhicules de la Confédération hybrides ou à faible consommation de carburant. Les voyages de service effectués avec des véhicules privés ont généré 11 % des émissions de GES, les voitures électriques représentent 4 % des émissions, tandis que les véhicules Mobility et de location contribuent ensemble à hauteur de 1 % aux émissions.

Par rapport à l'année de référence, il a été possible de réduire de 5 % les émissions de GES. Cette évolution est principalement liée à la diminution des kilomètres parcourus. En 2023, une distance totale d'un peu plus de 1,9 million de kilomètres a été parcourue, soit 10 % de moins qu'en 2020. Cette baisse

doit être légèrement nuancée, car les émissions de GES par kilomètre parcouru ont augmenté d'un peu plus de 6 % par rapport à 2020. En effet, la part des kilomètres parcourus avec du carburant fossile est passée de 47 % à 64 %. Les véhicules fonctionnant uniquement à l'énergie fossile génèrent plus d'émissions de GES qu'un véhicule électrique ou hybride.

Une évolution réjouissante se dessine dans le domaine de l'électromobilité. Alors qu'en 2020, la distance parcourue en voiture électrique ne représentait que 3 % de la distance totale, ce chiffre est passé à 11 %. L'illustration 4 présente la répartition des différents carburants pendant ces dernières années.

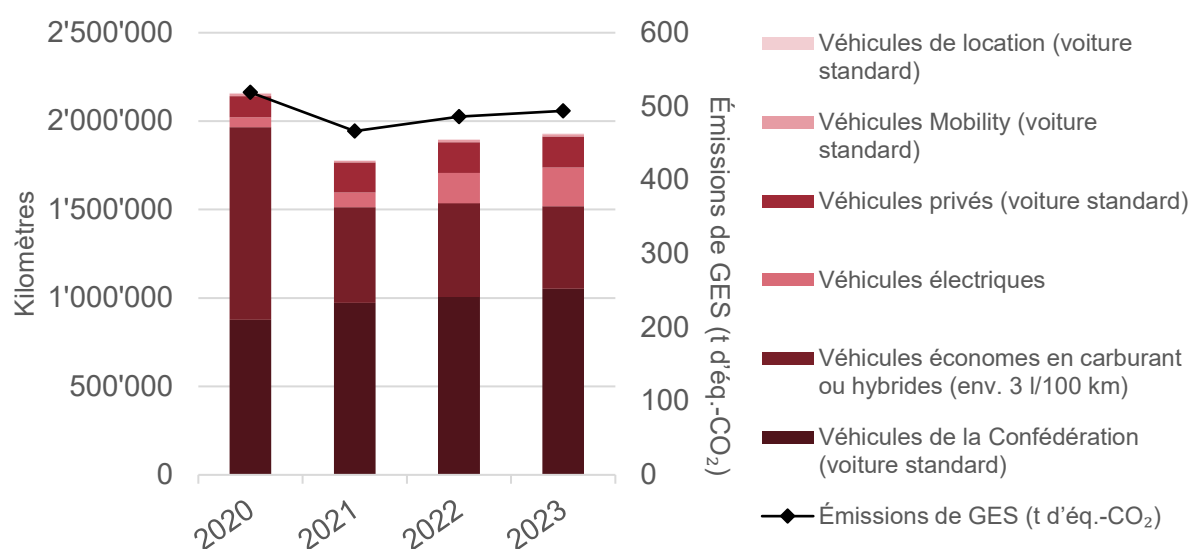
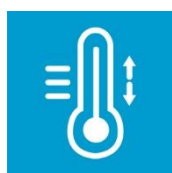


Illustration 4 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues aux voyages en voiture depuis 2020

2.4.3 Chaleur



En 2023, le domaine environnemental de la chaleur a généré 229 t d'éq.-CO₂, ce qui en fait la troisième plus importante source d'émissions de GES. Comme le montre l'illustration 5, les émissions de GES dans ce domaine ont fortement diminué depuis 2020 (-37 %). Cela s'explique principalement par la transition en cours vers des sources de chaleur à plus faibles émissions. Alors qu'en 2020, le gaz naturel représentait encore 88 % de la consommation de chaleur, il a été réduit de plus de moitié pour atteindre 37 %. En 2023, le chauffage à distance était le plus grand fournisseur de chaleur, avec une part de 43 %, mais il n'était pas la plus grande source d'émissions. C'est encore une fois la consommation de chaleur issue du gaz naturel qui a généré le plus d'émissions de GES (63 %), bien que la part de biogaz dans le gaz naturel ait augmenté.

En revanche, les besoins en énergie ont légèrement augmenté par rapport à 2020, bien que l'hiver 2023 ait été plus chaud, nécessitant en principe moins d'énergie de chauffage. Cela indique que le DETEC a encore du potentiel en matière d'assainissement du parc immobilier et d'optimisations opérationnelles.

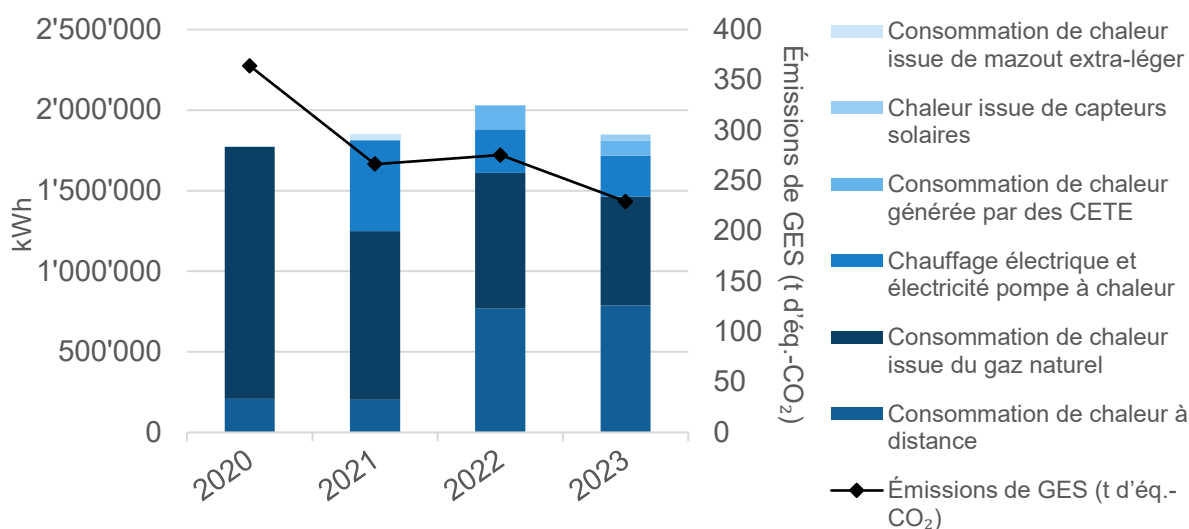


Illustration 5 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues à la chaleur depuis 2020

2.4.4 Papier



En 2023, la catégorie du papier a généré 218 t d' éq.-CO₂, constituant la quatrième plus importante source d'émissions de GES (9 %). 196 t éq.-CO₂, soit 90 % des émissions de GES dans ce domaine, sont liées aux travaux d'impression externes. Le papier à photocopieuse et les enveloppes ont généré 8 % de ces émissions. Le papier hygiénique et les serviettes en papier sont à l'origine des émissions restantes.

La comparaison avec les données de 2020 indique que les mesures mises en œuvre ont été très efficaces. Les émissions de GES ont en effet été réduites de 34 %. La diminution des travaux d'impression externes a largement contribué à cette évolution positive. Le développement des offres en ligne et la réduction des publications proposées sur papier ont permis d'économiser 13 % de papier. Un autre facteur important est l'utilisation accrue de papier recyclé. La part de papier recyclé dans les travaux d'impression externes, qui constituent la principale cause d'émissions dans cette catégorie, est passée de 43 % à 55 %.

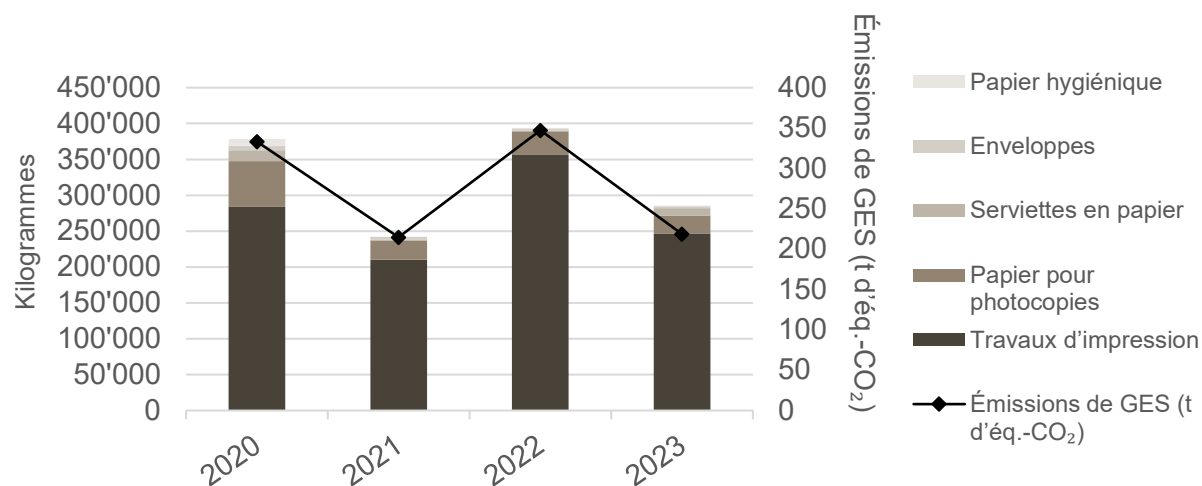


Illustration 6 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues au papier depuis 2020

3. Perspectives pour les objectifs 2024-2027

Pour la période RUMBA 2024-2027, le Conseil fédéral a approuvé les objectifs généraux suivants pour l'ensemble des unités administratives participant à RUMBA :

- D'ici 2027, réduire de 24 % au total par rapport à 2020 les émissions de GES en valeurs absolues et compenser l'intégralité des émissions restantes au moyen d'attestations internationales.
- D'ici 2027, réduire la charge environnementale par équivalent plein temps de 21 % au total par rapport à 2020.

Ces objectifs sont alignés sur ceux du train de mesures sur le climat (–50 % de 2006 à 2030), du plan d'action « Voyages en avion » (–30 % de 2019 à 2030) et de l'Accord de Paris⁴.

Les objectifs du DETEC pour la période 2024-2027 ont été définis sur cette base. La valeur cible a été fixée en fonction de la charge environnementale prévue sur la base du potentiel des mesures départementales (approche ascendante). Par ailleurs, une approche descendante a également été adoptée : les objectifs de RUMBA sont définis de manière à ce qu'ils soient atteints si tous les départements continuent à suivre une trajectoire de réduction ambitieuse. Cela signifie que chaque département doit contribuer à la réalisation des objectifs.

Compte tenu de ce qui précède, le DETEC s'est fixé l'objectif suivant pour la période 2024-2027 :

- D'ici 2027, réduire les émissions absolues de GES de 26 % au total par rapport à 2020.

⁴ https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/climat--affaires-internationales/l_accord-de-paris-sur-le-climat.html

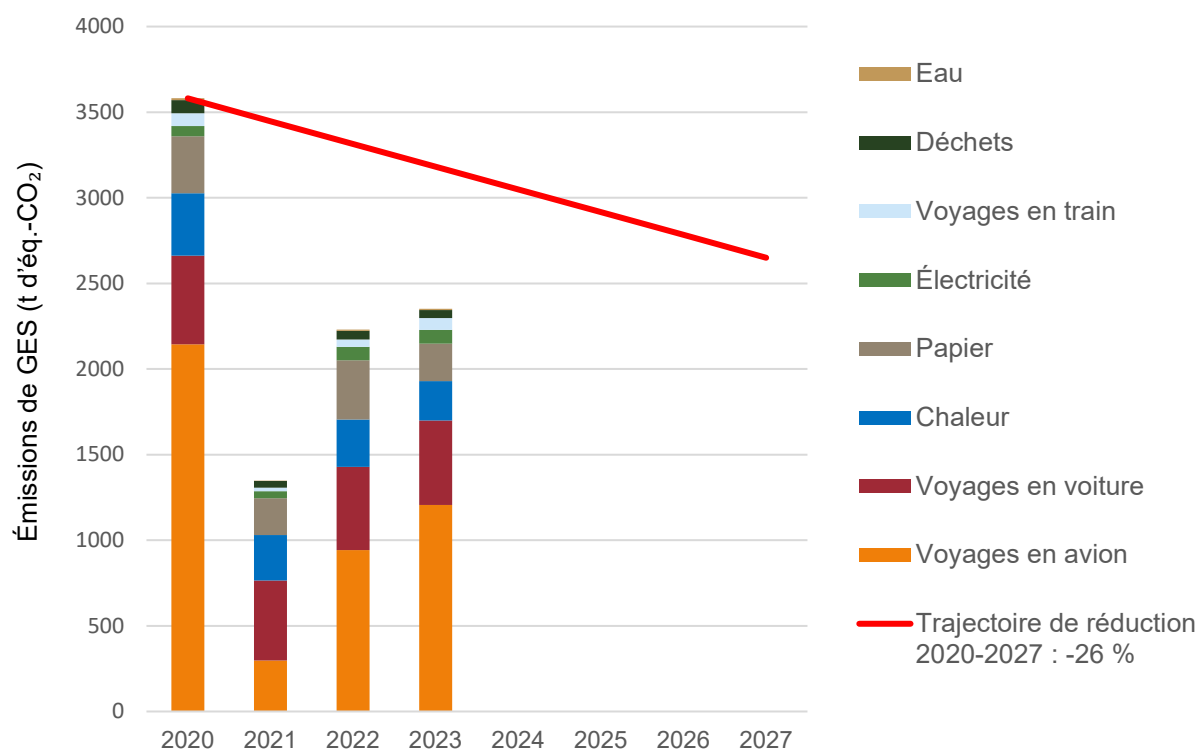


Illustration 7 : Trajectoire de réduction du DETEC entre 2020 et 2027

4. Évolution à long terme

4.1 Évolution des résultats depuis 2006

Par rapport à 2006, le DETEC est parvenu à réduire ses émissions de GES de 51 % en 2023, passant de 4801 t d'éq.-CO₂ à 2352 t d'éq.-CO₂ (cf. illustration 8). Les catégories des voyages en avion, de l'électricité et de la chaleur sont celles qui ont le plus contribué à la réduction enregistrée.

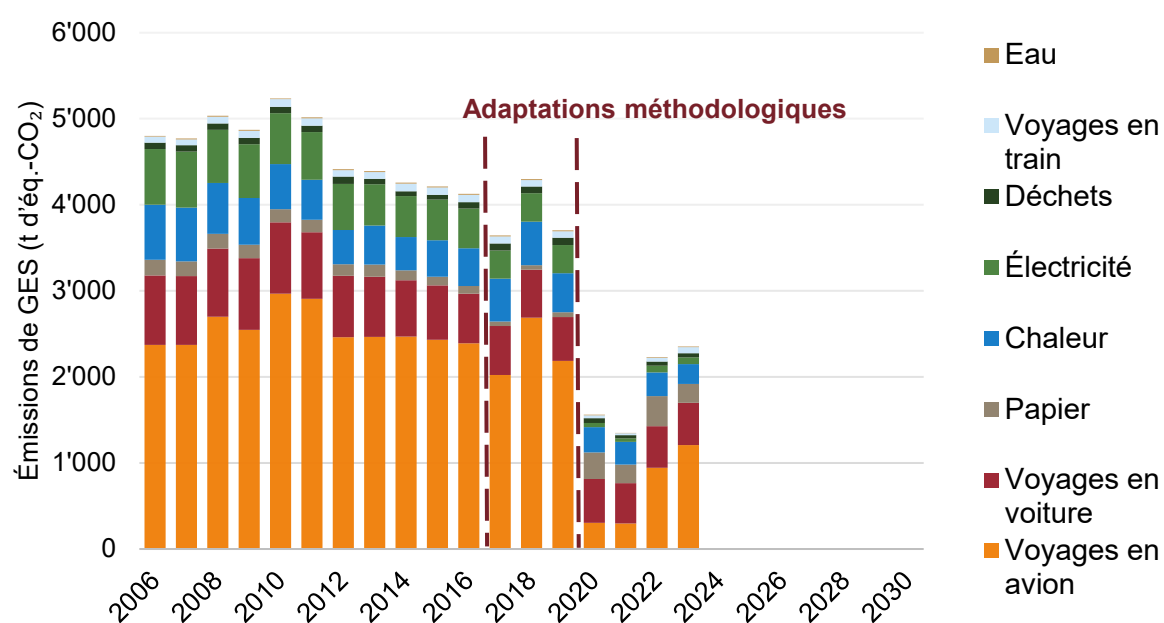


Illustration 8 : Évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2006⁵

⁵ La baisse notable de 2019 à 2020 est principalement due à la pandémie de COVID-19. Entre-temps, 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 en 2017 et en 2020, 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.

4.2 Réduction des GES grâce à d'importantes mesures

La tendance à la baisse que montre la figure 8 s'explique par les efforts mis en œuvre par les unités du DETEC, qui a pris depuis 2006 diverses mesures pour réduire les émissions de GES. Le présent chapitre met en lumière, pour chacun des quatre principaux émetteurs de GES, les mesures actuelles qui sont les plus pertinentes et qui ont le plus d'impact, indiquant pour chaque mesure si elle est déjà mise en œuvre (✓), répétitive (↺) ou en cours (⌚).



4.2.1 Voyages en avion

Le domaine des 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. 5).	↺



4.2.2 Voyages en voiture

Proportionnellement, la catégorie des 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 utilisation accrue des voitures de tourisme (kilomètres parcourus par an), à une réduction de la flotte et à l'utilisation de véhicules partagés.	↺



4.2.3 Chaleur

Le domaine de la chaleur est le troisième émetteur de GES au DETEC.

Mesure	Description	Statut
Utilisation de bâtiments avec des solutions de chauffage à plus faibles émissions	Déménagement de la Kasernenstrasse 19/21, Berne (mazout) Emménagement à la Monbijoustrasse 40, Berne (chauffage à distance) Changement de système de chauffage à la Papiermühlestrasse, Ittigen	✓
Assainissement de bâtiments	SG-DETEC : remplacement des joints des fenêtres	✓



4.2.4 Papier

Le domaine environnemental du papier est le quatrième émetteur de GES au DETEC.

Mesure	Description	Statut
Réduction du nombre de travaux d'impression externes	Guide sur l'optimisation des travaux d'impression externes (OFAC) Aperçu de toutes les publications sur la réalisation de potentiels d'économie (OFEV) La signature numérique est utilisée par les cadres depuis 2021 et de manière généralisée depuis 2022.	✓
Taux de recyclage porté à 100 %	À partir de 2024, seul le papier recyclé est utilisé au DETEC, y compris pour les travaux d'impression externes (par ex. publications).	⌚

5. 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'une 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 se sont élevées à 1207 t d'éq.-CO₂ pour le DETEC en 2023, soit une hausse de 28 % par rapport à 2022. 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 45 % par rapport à 2019 (cf. figure 9).

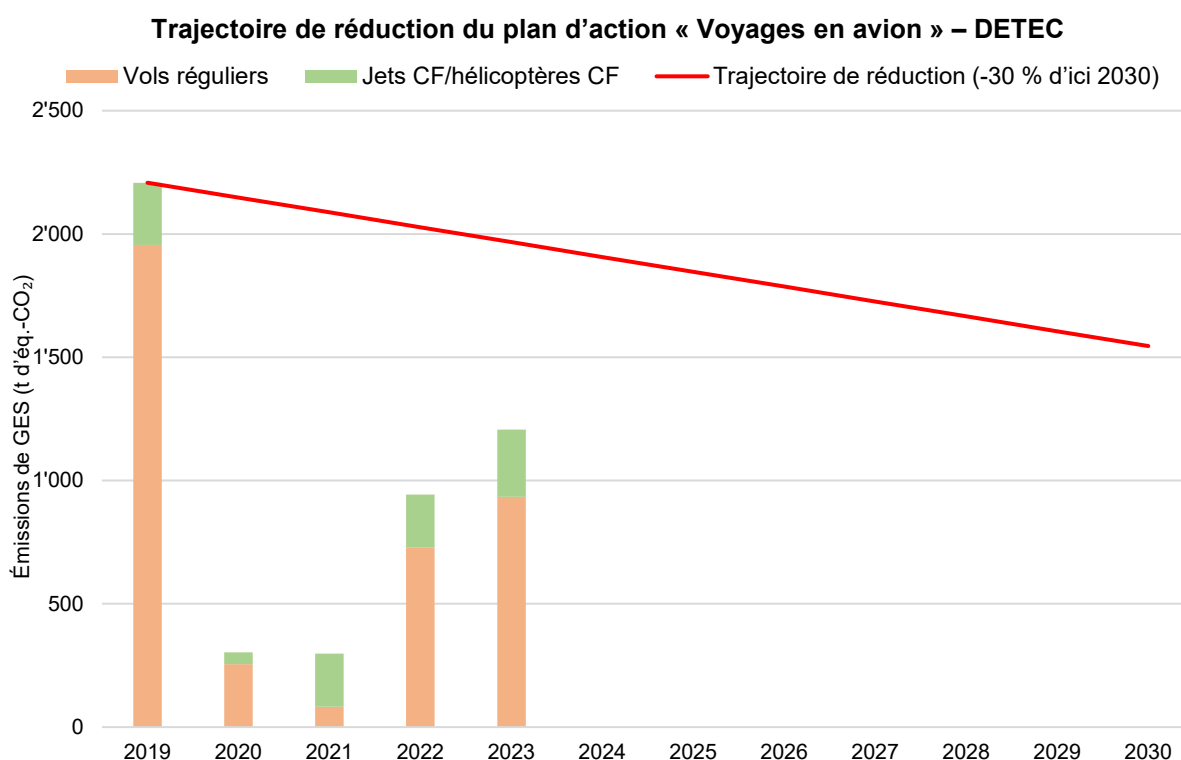


Illustration 9 : Évolution des émissions de GES du DETEC liées aux voyages en avion depuis 2019

La suite de ce chapitre analyse plus en détail les mesures du plan d'action « Voyages en avion » 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 1,07 personne (2022 : 1,08). En 2023, sur un total de 711 délégations, seules 45 étaient composées de plus d'une personne.



Conférences téléphoniques et vidéoconférences

L'irruption de la pandémie de COVID-19 ainsi que, par suite, la nécessité de recourir au télétravail et l'introduction de systèmes de téléconférences et de vidéoconférences 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 2023, il y en a eu entre 75 000 et 110 000. 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 défini⁶, en collaboration avec l'OFPER, les destinations qui doivent en principe être rejointes en train. Entre 2022 et 2023, 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 diminué de 23 points de pourcentage pour s'établir à 14 %⁷. En 2023, les voyages en train à l'étranger ont représenté un total de 1 098 046 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 42 %. 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 67 % de toutes les émissions de GES des vols réguliers.

⁶ [Voyages de service en train plutôt qu'en avion](#)

⁷ 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.

Liste des illustrations

Illustration 1 : Évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2020.....	5
Illustration 2 : Évolution de la charge environnementale du DETEC depuis 2020	6
Illustration 3 : Répartition des émissions de GES du DETEC en 2023.....	7
Illustration 4 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues aux voyages en voiture depuis 2020	8
Illustration 5 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues à la chaleur depuis 2020.....	9
Illustration 6 : Évolution des émissions de GES du DETEC dues au papier depuis 2020.....	10
Illustration 7 : Trajectoire de réduction du DETEC entre 2020 et 2027	11
Illustration 8 : Évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2006.....	12
Illustration 9 : Évolution des émissions de GES du DETEC liées aux voyages en avion depuis 2019	15