

Rapport du 18 octobre 2021

---

# RUMBA – Rapport environnemental 2021 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>3</b>
<b>1 Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Mise en œuvre de RUMBA de 2020 à 2023.....</b>	<b>4</b>
2.1 Émissions de gaz à effet de serre – résultats pour 2020. ....	5
2.1.1 Voyages en voiture .....	5
2.1.2 Papier.....	6
2.1.3 Voyages en avion .....	6
2.2 Train de mesures sur le climat.....	6
2.2.1 Classement des résultats depuis 2006.....	6
2.2.2 Mesures de réduction des GES du DETEC depuis 2006 – principales étapes.....	8
2.2.3 Plan d’action Voyages en avion.....	9
2.3 Charge environnementale – résultats pour 2020.....	11
<b>3 Perspectives et thèmes actuels du DETEC.....</b>	<b>12</b>

# 1 Introduction

Le présent rapport rend compte des objectifs du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC pour la nouvelle période entre 2020 et 2023. Les résultats concernant la charge environnementale et les émissions de gaz à effet de serre<sup>1</sup>(GES) du DETEC en 2020 y sont également présentés. 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 de 2006 à 2020.

## 2 Mise en œuvre de RUMBA de 2020 à 2023

Pour la nouvelle période entre 2020 et 2023, le DETEC s'est fixé les objectifs suivants:

**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.

Le DETEC s'est également fixé les objectifs suivants avec 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 %	-11,4 %
OFAC	-13,4 %	-14,3 %

L'année 2020 a été une année hors norme en raison de la pandémie de COVID-19. Les données environnementales pour 2020 ne sont donc pas représentatives de la charge environnementale normalement causée par les activités de l'administration fédérale, pour les raisons suivantes: depuis le début de l'état de situation extraordinaire le 16 mars 2020, les bureaux de l'administration fédérale sont en grande partie vides. Les voyages de service, notamment en avion, ont été considérablement réduits, ce qui a eu d'importantes répercussions sur la charge environnementale de l'administration fédérale. Dans les années à venir, une augmentation de la charge environnementale est donc à prévoir. C'est pourquoi conformément à la décision du Conseil fédéral, l'année de base pour le suivi des objectifs sera calculée comme suit dans les années à venir: les données de mesure de 2019 servent de base, mais une réduction de 3 points de pourcentage des émissions de GES et de 2,67 points de pourcentage de l'UCE par EPT est présumée pour 2020. Cela correspond à la trajectoire de réduction nécessaire pour

<sup>1</sup> Les émissions de GES sont la somme des émissions de dioxyde de carbone et d'autres GES (p. ex. méthane [CH<sub>4</sub>], protoxyde d'azote [N<sub>2</sub>O]). Le document séparé sur les limites du système ainsi que les bases et les changements méthodologiques peut être obtenu auprès du service spécialisé RUMBA.

atteindre les objectifs RUMBA d'ici à 2023. Les objectifs ci-dessus ont été définis à partir d'extrapolations de l'année de base 2019 et non pas à partir des chiffres réels de 2020.

## 2.1 Émissions de gaz à effet de serre – résultats pour 2020.

Lors de la première année (2020) de la période d'objectifs entre 2020 et 2023, les émissions de GES du DETEC s'élevaient à 1560 t ou 0,64 t par équivalent plein temps (EPT). Les trois principales catégories pour ce qui est des émissions de GES sont les voyages en voiture (33%), le papier (20%), composé de consommation externe (17%) et de consommation interne (3%), et les voyages en avion (19%), qui comprennent les vols réguliers ainsi que les vols avec les jets du Conseil fédéral et en hélicoptère (cf. figure 1). Depuis le début de la nouvelle période d'objectifs, l'électricité est intégralement prise en compte et considérée comme renouvelable. Cela permet de représenter de manière plus précise les émissions de GES générées par l'électricité et de voir que la part de l'électricité n'est plus que de 3% au niveau du bilan total.

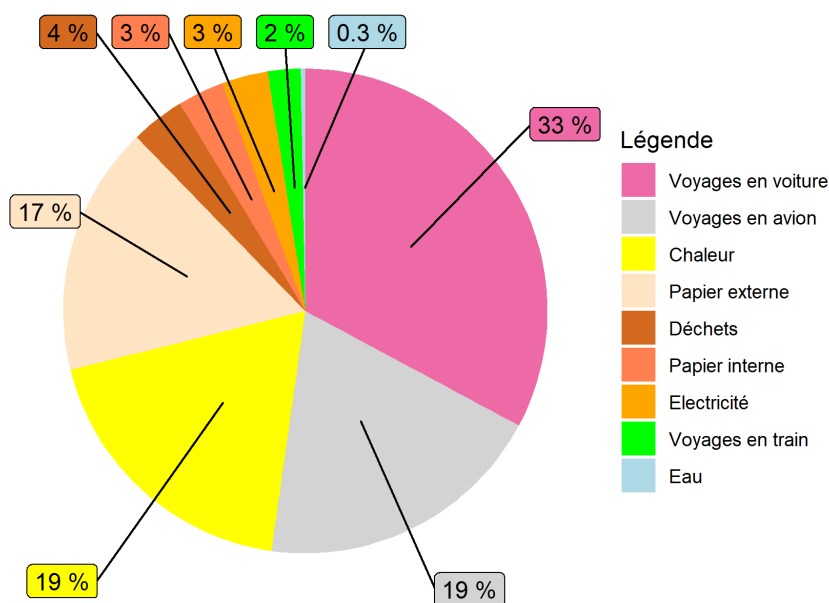


Figure 1: répartition des émissions de GES du DETEC selon les domaines environnementaux en 2020

### 2.1.1 Voyages en voiture

Les voyages en voiture ont généré 33% soit 512 t des GES, ce qui en fait la principale source d'émissions. La majorité de ces émissions (71%), soit 362 t, est imputable aux voyages de service avec des véhicules de la Confédération. Les distances parcourues avec des voitures électriques, économes en carburant, ou hybrides représentent 31% de l'ensemble des distances parcourues. Cependant, ces trajets en voiture génèrent seulement près de 20% des émissions de GES de tous les trajets en voiture. Les autres émissions de GES (9%) proviennent des voitures personnelles et des véhicules de location.

### 2.1.2 Papier

Avec 308 t d'émissions de GES en 2020, la consommation de papier représente la deuxième source d'émissions. À la différence des UCE, le calcul des émissions de GES ne tient pas compte d'éléments comme l'épuisement des ressources (dommages causés à l'écosystème forestier ou pénurie d'eau douce dans certaines régions, etc.), raison pour laquelle le papier représente une part infime du bilan global en termes d'émissions de GES. Près de 260 t, c'est-à-dire 84% des émissions de GES de la catégorie papier, sont imputables aux mandats d'impression. Depuis 2020, ils comprennent tous les mandats d'impression confiés par le DETEC. Le papier pour les photocopies et les enveloppes sont à l'origine de 22 t (7%) d'émissions de GES, la part du papier hygiénique et des serviettes en papier étant de 26 t d'émissions de GES soit (9%).

### 2.1.3 Voyages en avion

Malgré les restrictions de mobilité en 2020, les voyages en avion représentent la troisième source d'émissions avec environ 303 t d'émissions de GES, soit 19%. Les vols réguliers étaient responsables de 85% des émissions de GES dans cette catégorie, la part des vols avec les jets du Conseil fédéral et en hélicoptère étant de 15%. Concernant les vols réguliers, les vols long-courriers ont généré 69% des émissions de GES. S'agissant des vols réguliers, 54% des distances ont été parcourues en classe économique et 46% en classe affaires. Les vols en classe économique ont représenté seulement 34% des émissions de GES de tous les vols réguliers, sachant que les vols en classe économique émettent moins d'émissions que ceux en classe affaires.

## 2.2 Train de mesures sur le climat

Le train de mesures sur le climat a pour objectif principal de réduire de 50% les émissions de GES de l'administration fédérale civile d'ici 2030 par rapport à 2006.

### 2.2.1 Classement des résultats depuis 2006

Par rapport à 2006, le DETEC est parvenu à réduire ses émissions de GES de 68%, lesquelles sont passées de 4801 t à 1560 t. En 2020, il dépasse donc largement les objectifs prescrits par le train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale civile, qui prévoient une réduction de 29% d'ici 2020 (cf. objectifs à la figure 2). Par rapport à 2019, les émissions de GES ont été réduites de 58%. Plusieurs adaptations méthodologiques<sup>2</sup> entre 2016 et 2017 puis entre 2019 et 2020 entraînent des différences par rapport aux anciennes périodes RUMBA, de sorte que les chiffres ne sont pas comparables en tous points.

---

<sup>2</sup> Le document séparé sur les limites du système ainsi que sur les bases et les changements méthodologiques peut être obtenu auprès du service spécialisé RUMBA.

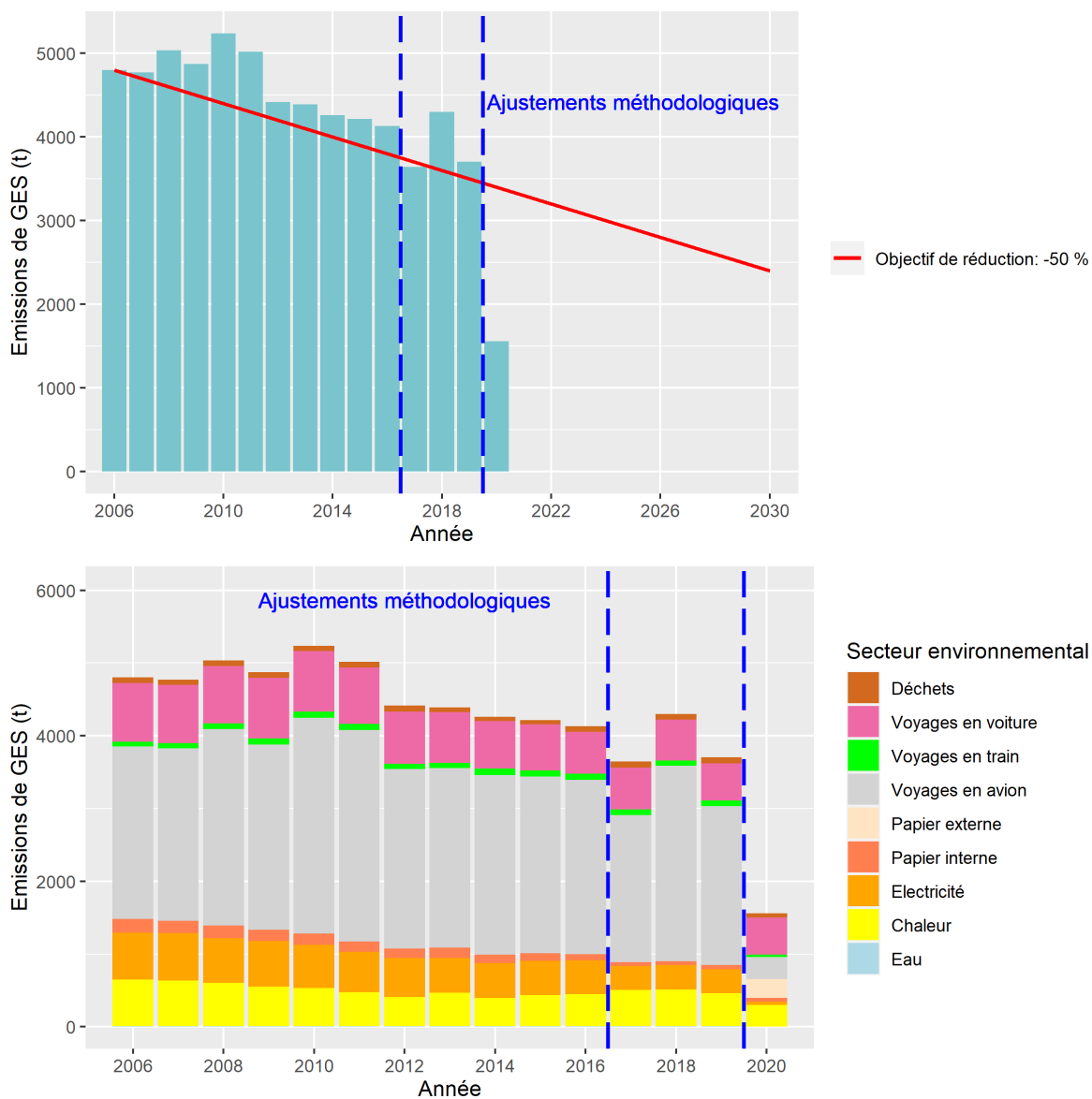


Figure 2: évolution des émissions de GES du DETEC depuis 2006

Le graphique montre une forte 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 adaptations méthodologiques comme la prise en compte intégrale de l'électricité renouvelable (principalement d'origine hydraulique)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Jusqu'en 2019, l'électricité achetée était évaluée de la même manière que le mix d'électricité suisse.

## 2.2.2 Mesures de réduction des GES du DETEC depuis 2006 – principales étapes

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

### **Les mesures suivantes ont été mises en œuvre avec succès**

#### 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 d'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).

#### Mobilité

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

#### 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 (papier sandwich, papiers blancs et de couleur 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).

### **Les mesures suivantes sont toujours en cours.**

#### Train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale

- 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
- Plan d'action Voyages en avion
  - Le train au lieu de l'avion: réduction des vols court et moyen-courriers
  - Classe économique plutôt que classe affaires: réduction du nombre de vols en classe affaires (vols européens et intercontinentaux)



- Délégations réduites: réduction de la taille des délégations
- Développement des téléconférences et des vidéoconférences
- Jets du Conseil fédéral: réduction des vols à vide
- Publication des voyages en avion et benchmark
- Sensibilisation et information

### 2.2.3 Plan d'action Voyages en avion

Dans le cadre du train de mesures sur le climat, le Conseil fédéral a adopté en décembre 2019 le plan d'action Voyages en avion, ce qui représente l'une de ses premières démarches. Ce plan d'action préconise une réduction de 30% des émissions de GES des voyages en avion de l'administration fédérale civile entre 2019 et 2030.

Par rapport à 2019, le DETEC a réussi à réduire les émissions de GES des voyages en avion de 86% en 2020. Il dépasse ainsi nettement les objectifs du plan d'action Voyages en avion pour l'administration fédérale civile, qui prévoit une réduction de près de 3% la première année (cf. figure 3).

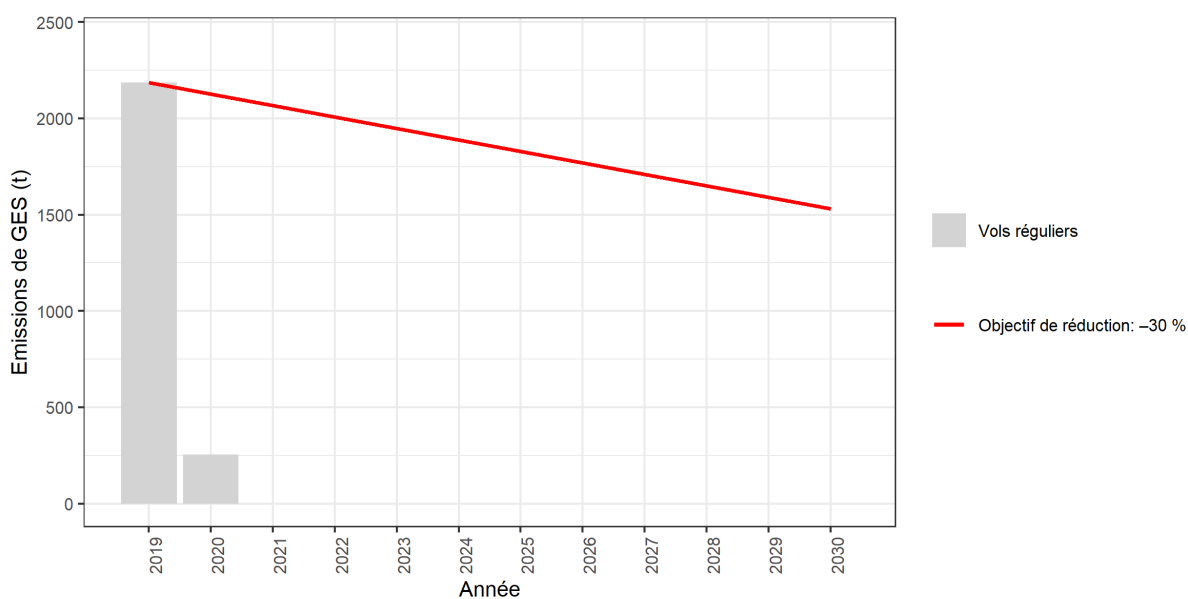


Figure 3: évolution des émissions de GES du DETEC dues aux voyages en avion depuis 2019 (uniquement vols réguliers, sans les jets du Conseil fédéral et les trajets en hélicoptère)

Cette forte réduction est principalement due à la pandémie de COVID-19 et à l'effondrement du transport aérien qui en a résulté. Dans une moindre mesure, la réduction des émissions de GES peut également être due aux mesures du plan d'action Voyages en avion. La suite du présent chapitre analyse plus en détail les mesures du Plan d'action Voyages en avion et l'état actuel de la mise en œuvre après l'introduction des mesures au milieu de l'année 2020.

**Mesure 1: délégations réduites**

L'efficacité de la mesure visant à réduire la taille des délégations à des conférences internationales pourra être évaluée au plus tôt à partir de 2021. D'une manière générale, la pandémie de COVID-19 a eu en 2020 un impact significatif sur le nombre de voyages en avion.

**Mesure 2: téléconférences et vidéoconférences**

Avec l'arrivée de la pandémie de COVID-19 et le développement consécutif du télétravail, le nombre de téléconférences et de vidéoconférences a fortement augmenté<sup>4</sup>. L'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication (OFIT) a réagi rapidement et a adapté ses clients web, afin que les systèmes puissent supporter cette augmentation et que des vidéoconférences internationales puissent également être organisées. L'OFPER propose aux collaboratrices et collaborateurs des cours sur le thème des téléconférences et des vidéoconférences.

**Mesure 3: le train au lieu de l'avion**

En collaboration avec l'OFPER, la CVC a défini les destinations vers lesquelles le personnel doit se rendre en train. Cette mesure concerne les voyages en Europe. Pour cette mesure, le DETEC tient le cap. Entre 2019 et 2020, la part des vols court-courriers du DETEC a diminué de 13 points de pourcentage (cf. Tableau 1). En d'autres termes, le train a été préféré à l'avion dans un cas sur trois. Ce transfert vers le rail prouve la réelle mise en œuvre de la mesure et son degré d'efficacité.

Année	2019	2020
Part des vols court-courriers	43%	30%
Part des voyages à l'étranger en train	57%	70%

Tableau 1: part des kilomètres correspondant aux vols court-courriers et aux voyages à l'étranger en train pour les années 2019 et 2020

**Mesure 4: classe économique plutôt que classe affaires**

Pour cette mesure, le DETEC tient partiellement le cap. Entre 2019 et 2020, la part des vols long-courriers et court-courriers en classe affaires a respectivement baissé de 7 ou 3 points de pourcentage. Seuls les vols moyen-courriers ont augmenté d'un point de pourcentage (cf. tableau 2). Autrement dit, environ un vol long-courrier sur dix et un vol court-courrier sur deux en classe affaires ont été remplacés par un vol en classe économique.

<sup>4</sup> En 2019, on comptait entre 6000 et 8000 téléconférences ou vidéoconférences par mois au sein de l'administration fédérale. En 2020, ce chiffre variait entre 60 000 et 100 000. Les chiffres du département ne sont pas encore connus du service spécialisé RUMBA. On peut cependant partir du principe qu'au DETEC également, ils ont considérablement augmenté.

Année	2019	2020
Vols long-courriers: part des kilomètres parcourus en classe affaires	74%	67%
Vols moyen-courriers: part des kilomètres parcourus en classe affaires	13%	14%
Vols court-courriers: part des kilomètres parcourus en classe affaires	6%	3%

Tableau 2: part des vols long-courriers, moyen-courriers et court-courriers en classe affaires

### 2.3 Charge environnementale – résultats pour 2020

Lors de la première année (2020) de la période d’objectifs de 2020 à 2023, la charge environnementale du DETEC s’est élevée à 2303 millions d’UCE ou 0,9 million d’UCE par EPT. Les trois principales catégories en matière de charge environnementale en 2020 sont le papier (40%), composé de consommation externe (34%) et interne (6%), les voyages en voiture (25%) et la chaleur (13%) (cf. Figure 4).

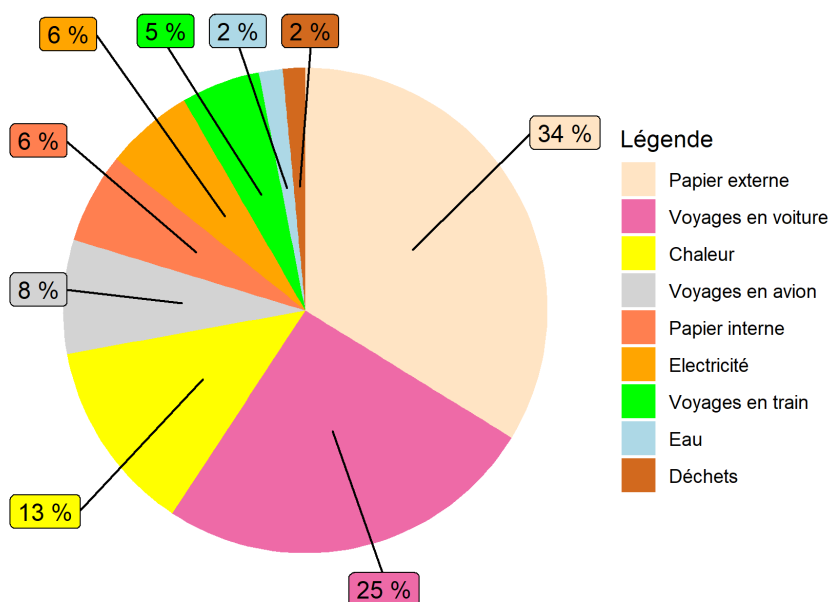


Figure 4: répartition de la charge environnementale du DETEC selon les domaines environnementaux en 2020

### 3 Perspectives et thèmes actuels du DETEC

Le DETEC a prévu de mettre en œuvre les mesures suivantes pour réduire sa charge environnementale et les émissions de GES.

#### 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 nouvelle.
- 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 tonnes) 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 du Conseil fédéral (décision du Conseil fédéral prévue en avril 2022) permettra de poser les bases d'une démarche coordonnée dans ce domaine et de prendre d'autres mesures (p. ex. bornes de recharge).
- Progrès technique et conditions-cadres réglementaires.

#### Chaleur

- Lors de la planification de nouvelles installations techniques du bâtiment, la «Recommandation concernant les installations techniques du bâtiment», la plus récente de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB), est respectée. Optimisation des bâtiments internes, d'ici 2025 dans la mesure du possible.
- Toutes les nouvelles constructions sont certifiées Minergie P-A-ECO ou SNBS.
- Surveillance et optimisation continues des installations techniques du bâtiment et des objets grâce à la saisie et à l'analyse systématiques des données de consommation adéquates: identification à temps des dysfonctionnements, utilisation ciblée et efficace des moyens financiers et évaluation de la réussite des mesures. Les décisions d'investissement prises dans le cadre de l'optimisation interne tiennent compte de l'ensemble des coûts de la mesure tout au long du cycle de vie.
- Selon l'UA 2021 avec PTIF 2022–2024, en termes d'efficacité énergétique, l'OFCL vise une réduction de la consommation de chaleur (kWh/m<sup>2</sup> SRE) de près de 2,6% par an.

#### Électricité

- Dans la mesure du possible, les acteurs suppriment les salles de serveurs décentralisées si leur exploitation est moins efficace que celle des grands centres de calcul.
- Amélioration de l'efficacité énergétique grâce à la mise en œuvre de la norme P026 récemment adoptée, acquisition de nouveaux appareils dans le domaine des TIC.

### Papier

- Hausse de la part du papier recyclé acheté et utilisé et ainsi de la réduction de la part de papier en fibres vierges.
- Éviter, à l'avenir, d'acheter des enveloppes blanches en papier en fibres vierges (prochain appel d'offres OMC en 2022, conclusion du contrat le 1<sup>er</sup> janvier 2023).
- Optimisation des mandats d'impression externes, adaptations des exigences posées aux fournisseurs externes concernant les mandats d'impression.

### Déchets

- Vaisselle réutilisable, collecte à part du plastique, tri des déchets, optimisation du tri du papier, bonne gestion des déchets lors des déménagements.