

Rapport du 27 septembre 2021

RUMBA : rapport environnemental 2021 du DFAE



Source : shutterstock (2021)

Auteurs :

Service spécialisé RUMBA, Énergie et climat Confédération, Office fédéral de l'énergie,
info@rumba.admin.ch

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

Sommaire

Sommaire	3
1 Introduction	4
2 Mise en œuvre de RUMBA de 2020 à 2023.....	4
2.1 Émissions de gaz à effet de serre : résultats 2020.....	5
2.1.1 Voyages en avion	5
2.1.2 Chaleur.....	6
2.1.3 Papier.....	6
2.2 Train de mesures sur le climat.....	6
2.2.1 Classement des résultats depuis 2006.....	6
2.2.2 Étapes importantes de la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre par le DFAE	8
2.2.3 Plan d'action Voyages en avion.....	9
2.3 Charge environnementale : résultats 2020	11
3 Perspectives et thèmes d'actualité au sein du DFAE et de l'administration fédérale ..	12

1 Introduction

Ce rapport présente les objectifs du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) pour la nouvelle période cible 2020-2023 et détaille les résultats 2020 du département en matière de charge environnementale et d'émissions de gaz à effet de serre (GES)¹. Dans ce rapport sont également examinés les résultats de la période 2006-2020 en lien avec le train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale ainsi que les mesures mises en œuvre dans le cadre du plan d'action Voyages en avion.

2 Mise en œuvre de RUMBA de 2020 à 2023

Les objectifs du département pour la nouvelle période cible 2020-2023 sont les suivants :

Objectif 1 D'ici à 2023, la charge environnementale (en unités de charge écologique, UCE) par équivalent plein temps (EPT) est globalement réduite de 9 % par rapport à 2020.

Objectif 2 D'ici à 2023, les émissions de GES en chiffres absolus sont globalement réduites de 9 % par rapport à 2020 et les émissions de GES résiduelles sont intégralement compensées par des certificats de réduction des émissions.

L'année 2020 fut exceptionnelle en raison de la pandémie de COVID-19. Les données environnementales pour 2020 ne sont pas représentatives de la charge environnementale générée habituellement par les activités de l'administration fédérale et du DFAE, et ce pour les raisons suivantes : depuis la déclaration de la situation extraordinaire le 16 mars 2020, les bureaux de l'administration fédérale sont restés en grande partie vides et ont ainsi été moins utilisés. Les voyages de service, en particulier les voyages en avion, ont été fortement limités, ce qui a eu une grande influence sur la charge environnementale de l'administration fédérale. Une augmentation de cette charge est à nouveau prévue ces prochaines années. C'est pourquoi, conformément à la décision du Conseil fédéral, l'année de référence pour le suivi de la réalisation des objectifs au cours des années suivantes est désormais définie comme suit : les données de mesure collectées en 2019 servent de base, en faisant pour 2020 l'hypothèse d'une réduction des émissions de GES de 3 points de pourcentage et d'une baisse du rapport UCE/EPT de 2,67 points de pourcentage. Cela correspond à la trajectoire de réduction nécessaire pour atteindre les objectifs RUMBA d'ici à 2023. Pour les objectifs définis ci-dessus, on se fonde sur l'année de référence adaptée en extrapolant les chiffres de 2019 et non sur les chiffres réels de 2020.

¹ Les émissions de GES représentent ici la somme des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et des autres GES [p. ex. le méthane (CH₄) ou le protoxyde d'azote (N₂O)]. Le document séparé consacré aux limites du système ainsi qu'aux bases et ajustements méthodologiques peut être obtenu auprès du service spécialisé RUMBA.

2.1 Émissions de gaz à effet de serre : résultats 2020

Au cours de la première année (2020) de la période cible 2020-2023, les émissions de GES du DFAE s'élevaient à 5232 tonnes (t), soit 3,4 t par EPT. En ce qui concerne les émissions de GES, les trois principales catégories sont les voyages en avion (87 %), la chaleur (7 %) et le papier (5 %) (voir illustration 1). Depuis le début de la nouvelle période cible, l'électricité est intégralement prise en compte et évaluée comme énergie renouvelable. Cela permet une représentation plus précise des émissions de GES générées par l'électricité et a pour conséquence que celle-ci ne représente plus qu'environ 0,5 % du bilan global.

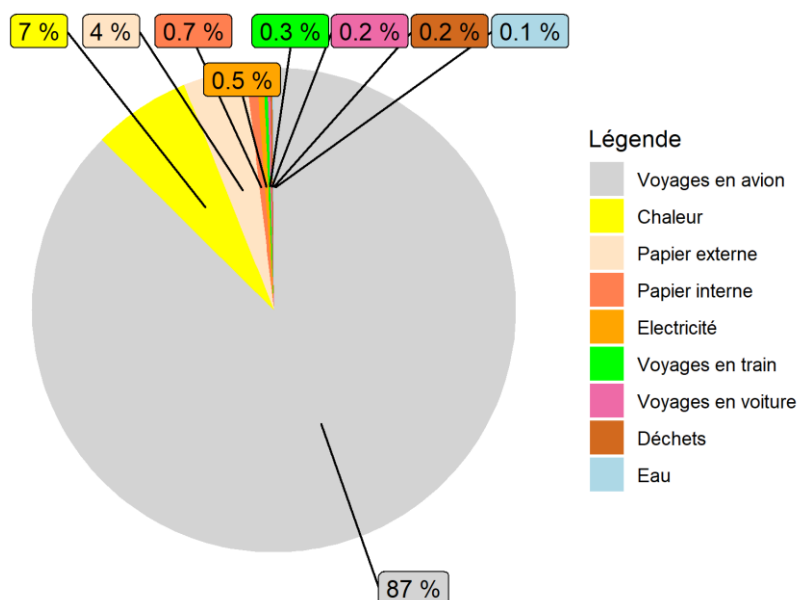


Illustration 1 : répartition des émissions de GES du DFAE en 2020 par domaine

2.1.1 Voyages en avion

Les voyages en avion génèrent 87 % des émissions de GES, soit environ 4573 t, et constituent ainsi la principale source d'émissions. Les vols réguliers sont responsables de 51 % des émissions de GES de cette catégorie alors que les vols effectués par les jets du Conseil fédéral et en hélicoptère en représentent 49 %.

Parmi les vols réguliers², les vols longs-courriers en classe affaires ont généré la majorité des émissions de GES, soit environ 1160 t, suivis par les vols longs-courriers en classe économique, avec près de 607 t. Les émissions de GES des vols longs-courriers en classe affaires représentent un peu plus de 49 % des émissions de l'ensemble des vols réguliers, mais ces vols ne représentent que 34 % des distances parcourues. Le rapport est inversé pour les vols longs-courriers en classe économique. Ils ne représentent qu'à peine 26 % des émissions de GES de tous les vols réguliers, mais environ 40 % de la distance totale parcourue. Cette différence s'explique par le fait que les vols en classe économique

² En ce qui concerne les vols réguliers, ceux qui sont effectués par des collaborateurs externes et ceux qui sont soumis à une obligation de garder le secret n'ont pas été pris en compte.

produisent moins de GES que les vols en classe affaires. Par ailleurs, les vols moyens-courriers ont généré à peine 19 % des émissions de GES des vols réguliers et les vols court-courriers à peine 5 %.

2.1.2 Chaleur

La chaleur représente la deuxième source d'émissions, avec une part de 7 %, et a généré des émissions de GES d'environ 342 t. En 2020, quelque 58 % de ces émissions ont été générées par la chaleur produite par du gaz naturel et 42 % par le chauffage à distance. Au total, la consommation de chaleur a atteint environ 2,5 GWh en 2020. Le chauffage à distance représente l'agent énergétique le plus important avec une consommation de près de 1,6 GWh, suivi par le gaz naturel avec près de 0,9 GWh.

2.1.3 Papier

Le papier représente la troisième source d'émissions avec 4,7 %, soit 4 % pour les mandats d'impression externes et 0,7 % pour le papier destiné à la photocopie, les enveloppes, le papier hygiénique et les serviettes en papier, et a généré 256 t d'émissions de GES en 2020. Contrairement à la charge environnementale, les émissions de GES ne tiennent pas compte d'éléments tels que l'épuisement des ressources (dommages à l'écosystème forestier, pénurie d'eau douce dans certaines régions, etc.), ce qui explique que le papier représente une part moins importante du bilan global en termes d'émissions. Sur un total de 256 t, 219 t, soit 86 % des émissions de GES, sont imputables aux mandats d'impression externes. Depuis 2020, ceux-ci comprennent tous les tâches d'impression mandatées par l'administration fédérale. Le papier destiné à la photocopie et les enveloppes ont produit 20 t d'émissions de GES (8 %). Le papier hygiénique et les serviettes en papier sont également responsables de 16 t d'émissions de GES (6 %).

2.2 Train de mesures sur le climat

Le train de mesures sur le climat a pour objectif de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre de l'administration fédérale civile de 2006 à 2030.

2.2.1 Classement des résultats depuis 2006

De 2006 à 2020, le DFAE a réduit ses émissions de GES de 46 %, passant de 9641 t à 5232 t. Le DFAE dépasse ainsi nettement les objectifs du train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale qui prévoit une baisse de 29 % en 2020 (voir objectif de l'illustration 2). Par rapport à 2019, les émissions de GES ont été réduites de 43 %. Différents ajustements méthodologiques³ effectués entre 2016 et 2017 puis entre 2019 et 2020 entraînent des différences entre l'ancienne période RUMBA et la période actuelle, raison pour laquelle les chiffres ne sont pas comparables.

³ Le document séparé consacré aux limites du système ainsi qu'aux bases et ajustements méthodologiques peut être obtenu auprès du service spécialisé RUMBA.

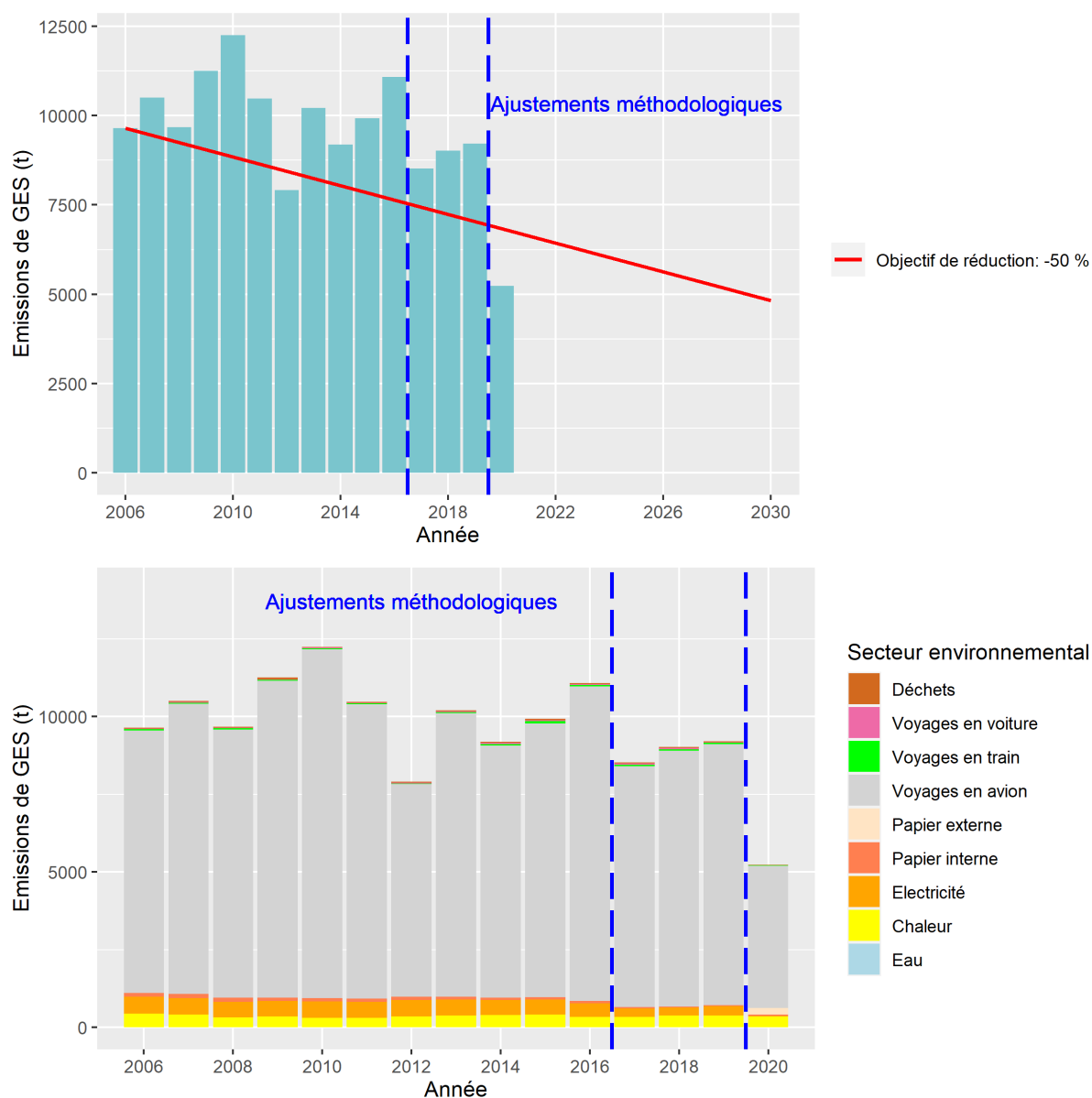


Illustration 2 : évolution des émissions de gaz à effet de serre depuis 2006

La forte baisse de 2019 à 2020 s'explique par la pandémie de COVID-19. Certains ajustements méthodologiques ont également été effectués. À partir de 2020, les vols effectués par des jets du Conseil fédéral ou des hélicoptères, ainsi que les mandats d'impression externes (papier) sont également inclus. En outre, l'électricité d'origine renouvelable est entièrement prise en compte (principalement produite par la force hydraulique).⁴

⁴ Jusqu'en 2019, l'électricité consommée était évaluée en tant que mix électrique suisse.

2.2.2 Étapes importantes de la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre par le DFAE

Depuis 2006, le DFAE a pris plusieurs mesures pour réduire les émissions de GES.

Les mesures suivantes ont été réalisées avec succès :

Voyages en avion

- Poursuite et mise en œuvre cohérente de la procédure d'autorisation pour les voyages en avion (2016)
- Déclaration des destinations qui devraient en principe être atteintes par le train (le train au lieu de l'avion) (2016)
- Promotion des vidéoconférences par le système UCC ou des installations de vidéoconférence professionnelles (2016)
- Objectif de réduction annuelle de l'empreinte carbone du DFAE de 3 % en moyenne pour les voyages en avion réservés par la Centrale des voyages de la Confédération (CVC) (année de référence : 2019). Cet objectif est inclus dans le budget 2020 du DFAE avec plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2021-2023. Il sera également repris dans les budgets suivants du DFAE (2020).
- Renforcement de la sensibilisation et suivi régulier des données de vol pour vérifier la mise en œuvre des différentes mesures (2020)
- Le train au lieu de l'avion : trajectoire de réduction des émissions pour les vols à courtes et moyennes distances (2020)
- Classe économique plutôt que classe affaires : réduction du nombre de vols en classe affaires (vols européens et intercontinentaux) (2020)

Électricité

- Actions de sensibilisation auprès des membres du personnel (2016)
- Analyse de la consommation d'électricité et mise en œuvre de mesures d'optimisation, si cela n'est pas déjà réalisé dans le cadre des améliorations au niveau opérationnel (2016)
- Mise en œuvre de la norme P025 pour l'acquisition de produits TIC standards (2016)
- Rénovation du Palais fédéral Nord (2016)

Papier

- Utilisation du nouveau papier blanc recyclé à 100 % à la place du papier sandwich et d'une partie du papier à base de fibres vierges (désormais 90 % de la consommation de papier), part de papier à base de fibres vierges (blanc et couleur) réduite à 10 % (2016)
- Utilisation de papier à base de fibres vierges uniquement pour les produits destinés au public, si inévitable (2016)
- Introduction de l'impression sécurisée (*secure printing*) sur l'ensemble des sites du DFAE en Suisse (2021)

Les mesures suivantes sont en cours de réalisation :

Train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale

- Flotte de véhicules : nouvelles directives concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration, seuls les véhicules de tourisme électriques peuvent être achetés.
- Bâtiments :
 - rénovations énergétiques
 - renoncement à l'installation de chauffages à combustible fossile et de chauffages électriques à résistance
 - toits et façades équipés de panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques
 - construction de stations de recharge pour véhicules électriques
- Plan d'action Voyages en avion :
 - délégations réduites : réduction de la taille des délégations
 - promotion des téléconférences et vidéoconférences
 - jets du Conseil fédéral : réduction des vols sans passagers
 - publication des données sur les voyages en avion et analyse comparative
 - sensibilisation et information

2.2.3 Plan d'action Voyages en avion

L'un des premiers effets de la mise en œuvre du train de mesures sur le climat a été l'adoption par le Conseil fédéral, en décembre 2019, du plan d'action Voyages en avion. Celui-ci prévoit une baisse de 30 % des émissions de GES liées aux voyages en avion de l'administration fédérale civile de 2019 à 2030. Par rapport à 2019, le DFAE a pu, en 2020, réduire de 45 % les émissions de GES dues aux voyages en avion. En 2020, le DFAE a ainsi largement dépassé les objectifs du plan d'action Voyages en avion de l'administration fédérale civile, qui prévoit une réduction des émissions d'environ 3 % la première année (voir illustration 3). La trajectoire de réduction des émissions pour les voyages en avion est appliquée à tous les départements et à la Chancellerie fédérale (ChF).

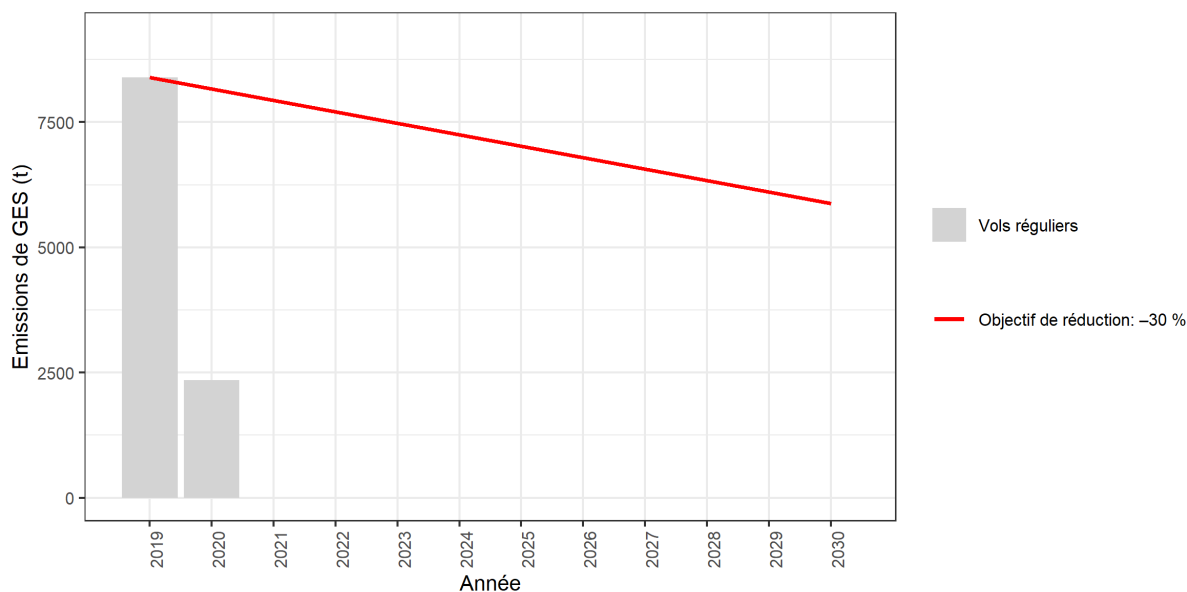


Illustration 3 : évolution des émissions de GES du DFAE liées aux voyages en avion depuis 2019 (vols réguliers uniquement, sans les vols effectués par les jets du Conseil fédéral et les hélicoptères)

Cette réduction significative est principalement due à la pandémie de COVID-19 et à la chute du trafic aérien qui en a résulté. Dans une moindre mesure, la réduction des émissions de GES peut également être attribuée aux mesures du plan d'action Voyages en avion (en particulier classe économique plutôt que classe affaires). La suite du chapitre présente ces mesures et l'état actuel de leur mise en œuvre.

Mesure 1 : délégations réduites

L'efficacité de la mesure visant à réduire la taille des délégations lors des conférences internationales ne pourra être évaluée au plus tôt qu'à partir du début de l'année 2022. Les nouvelles directives concernant l'envoi de délégations à des conférences internationales devraient entrer en vigueur début 2022. En 2020, la pandémie de COVID-19 a eu de manière générale des conséquences importantes sur le nombre de voyages effectués en avion.

Mesure 2 : téléconférences et vidéoconférences

Avec l'apparition de la pandémie de COVID-19 et la généralisation du télétravail qui en a résulté, le nombre de téléconférences et de vidéoconférences a fortement augmenté⁵. L'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication (OFIT) a réagi rapidement en adaptant ses serveurs web afin que les systèmes puissent prendre en charge cette progression de la demande et que des vidéoconférences internationales puissent également être organisées. L'Office fédéral du personnel (OFPER) a proposé des cours sur les téléconférences et vidéoconférences aux membres du personnel.

Mesure 3 : le train au lieu de l'avion

La CVC a défini, en collaboration avec l'OFPER, les destinations qui doivent en principe être atteintes par le train. Le DFAE a mis en œuvre de manière anticipée, à partir du 1^{er} mars 2021, les prescriptions de la Confédération en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2021. Cette mesure vise les voyages effectués en Europe. De 2019 à 2020, la part des trajets à courte distance effectués en avion par les membres du personnel du DFAE a diminué de 6 points de pourcentage (voir Tableau 1), ce qui signifie qu'environ un voyage en avion sur dix a été remplacé par un voyage en train. Ce transfert des vols courts-courriers vers le train montre que la mesure mise en place est appliquée et efficace.

Année	2019	2020
Part des vols courts-courriers	64 %	58 %
Part des voyages en train à l'étranger	36 %	42 %

Tableau 1 : part des kilomètres parcourus par les vols courts-courriers et les voyages en train à l'étranger pour les années 2019 et 2020

Mesure 4 : classe économique plutôt que classe affaires

À partir du 1^{er} juillet 2020, les voyages en avion sont en principe effectués selon l'offre la plus avantageuse en classe économique. Dans certains cas justifiés, lorsque le voyage dure au minimum 9 heures (du départ à la destination finale) pour les vols directs ou au minimum 11 heures (en tenant compte d'un temps de correspondance d'au plus 2 heures) pour les vols avec une ou plusieurs escales, un vol en

⁵ En 2019, entre 6000 et 8000 téléconférences ou vidéoconférences avaient lieu chaque mois au sein de l'administration fédérale. En 2020, ce nombre était compris entre 60 000 et 100 000. Les chiffres détaillés pour chaque département ne sont pas disponibles. On peut toutefois supposer que la pratique des téléconférences ou vidéoconférences a aussi nettement augmenté au DFAE.

classe affaires peut être autorisé (art. 47 O-OPers, Voyages en avion). Le DFAE a déjà mis en œuvre cette mesure le 1^{er} mars 2020, bien que la nouvelle réglementation ne soit entrée en vigueur que le 1^{er} juillet 2020.

Les vols à courte et moyenne distance effectués en classe affaires dans le cadre d'un voyage long-courrier ne sont pas classés dans la catégorie des vols longs-courriers dans le tableau ci-dessous, mais dans les catégories des vols courts et moyens-courriers. En 2020, les vols courts et moyens-courriers en classe affaires effectués par les membres du personnel du DFAE ont eu lieu lors de voyages de service de plus de 11 heures avec une ou plusieurs escales. Le DFAE a pleinement respecté les exigences du plan d'action Voyages en avion et les dispositions de l'art. 47 O-OPers.

La manière dont les données relatives au trafic aérien sont présentées sera adaptée dans le rapport environnemental 2022. Les vols avec escales ne sont plus signalés dans deux catégories distinctes selon la durée des trajets (p. ex. long-courrier et court-courrier) mais dans une seule catégorie en fonction de la durée totale du vol (p. ex. long-courrier).

Année	2019	2020
Vols longs-courriers : part des kilomètres parcourus en classe affaires	42 %	46 %
Vols moyens-courriers : part des kilomètres parcourus en classe affaires	19 %	15 %
Vols courts-courriers : part des kilomètres parcourus en classe affaires	9 %	14 %

Tableau 2 : parts des vols effectués en classe affaires pour les courts-, moyens- et longs-courriers

2.3 Charge environnementale : résultats 2020

Au cours de la première année de référence (2020) de la période cible 2020-2023, la charge environnementale du DFAE s'élevait à 3583 millions d'UCE, soit 2,3 millions d'UCE par ETP. Les trois principales catégories de charge environnementale en 2020 sont les voyages en avion (67 %), le papier (22 %) et la chaleur (7 %) (voir illustration 4).

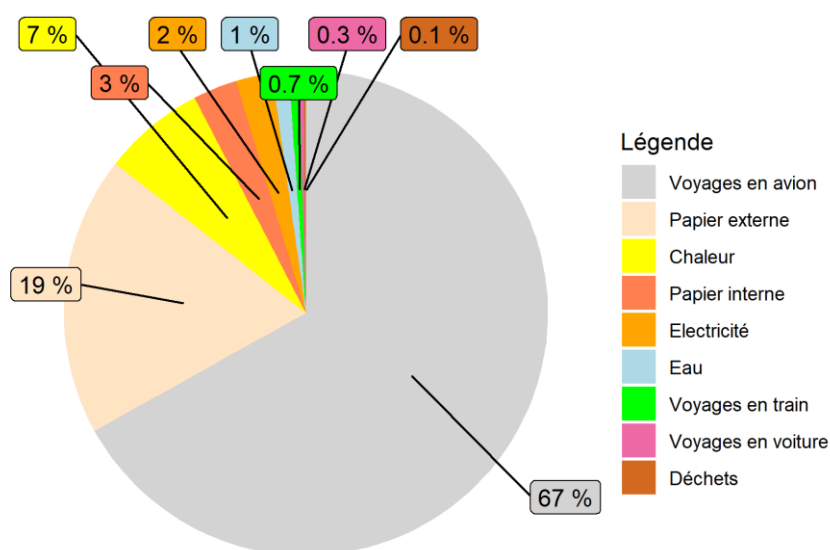


Illustration 4 : répartition de la charge environnementale du DFAE en 2020 par domaine

3 Perspectives et thèmes d'actualité au sein du DFAE et de l'administration fédérale

Le DFAE prévoit de prendre les mesures suivantes pour réduire sa charge environnementale et ses émissions de GES.

Pour l'année 2022, le DFAE s'est fixé comme objectif de réduire ses émissions de CO₂ de 3 % au niveau de la centrale et de les compenser intégralement. Cet objectif fait partie de la contribution du DFAE aux objectifs climatiques de l'administration fédérale et du budget 2022 du département avec plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2022-2024.

Voyages en avion

Le plan d'action Voyages en avion prévoit plusieurs mesures visant à réduire les émissions de GES de 30 % de 2019 à 2030 (baisse de 2,7 % par an).

Chaleur

- Concept de rénovation des bâtiments de l'OFCL : renoncement à l'installation de chauffages à combustible fossile et de chauffages électriques à résistance.
- Pour les nouvelles installations techniques planifiées, la recommandation 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 de l'exploitation des bâtiments existants si possible d'ici à 2025.
- Tous les nouveaux bâtiments sont certifiés Minergie-P, Minergie-A, Minergie ECO ou SNBS.

- Surveillance et optimisation continues des installations techniques des bâtiments et des objets grâce à la saisie et à l'évaluation systématique des données de consommation adaptées : détection en temps utile des dysfonctionnements, utilisation ciblée et efficace des ressources financières et évaluation de la réussite des mesures. Les décisions d'investissement dans le cadre de l'optimisation de l'exploitation tiennent compte des coûts complets de la mesure sur l'ensemble du cycle de vie.
- Selon le budget 2021 avec plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2022-2024, l'OFCL vise, en termes d'efficacité énergétique, une réduction de la consommation de chaleur (kWh/m² SRE) d'environ 2,6 % par an. À titre de comparaison, de 2006 à 2019, la baisse a été de 2,7 % par an, soit d'un niveau similaire.

Voyages en voiture

- Révision des directives concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration : au moins 20 % des nouvelles immatriculations (véhicules < 3,5 t) sont des véhicules électriques d'ici à 2022, catégorie d'efficacité énergétique A ou B pour les véhicules de tourisme.
- L'inscription de la gestion de la mobilité au niveau des directions ou du Conseil fédéral (ACF prévu en avril 2022) constituera la première étape d'une approche coordonnée dans ce domaine et pour d'autres mesures (notamment en ce qui concerne les stations de recharge).
- Progrès technique et cadre réglementaire (voir les prescriptions en matière d'émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules de tourisme et de livraison).

Électricité

- Dans la mesure du possible, les acteurs suppriment les centres de serveurs décentralisés s'ils sont moins efficaces que leurs grands centres de calcul.
- Augmentation de l'efficacité énergétique par la mise en œuvre de la norme d'exploitation P026 récemment adoptée, acquisition d'équipements plus efficaces dans le domaine des TIC.

Papier

- Augmenter la part de papier recyclé acheté et utilisé, et réduire ainsi progressivement la part de papier à base de fibres vierges.
- Éviter l'acquisition future d'enveloppes blanches à base de fibres vierges (prochain appel d'offre OMC, 2022, conclusion du contrat le 1^{er} janvier 2023).
- Promouvoir les mesures visant à réduire la consommation de papier (p. ex. projets de bureau sans papier, numérisation accrue, directives sur les formes de travail mobiles).
- Optimiser les mandats d'impression externes, adapter les exigences pour les fournisseurs externes pour les mandats d'impression.

Déchets

- Vaisselle réutilisable, récupération sélective des plastiques, tri des déchets, tri optimisé des vieux papiers, gestion efficace des déchets lors de déménagements.