



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC

**Office fédéral de l'énergie OFEN**  
Section Efficacité énergétique et énergies renouvelables (AEE)  
Service de coordination

11.12.2020

---

# RUMBA

## Rapport environnemental 2020 Période 2017–2019



# Table des matières

<b>1. Management Summary</b> .....	<b>4</b>
1.1. Bilan environnemental de la période 2017–2019.....	4
1.2. Aperçu de la nouvelle période .....	6
1.3. Plan d'action Voyages en avion.....	6
<b>2. Charge environnementale – évolution et résultats</b> .....	<b>8</b>
2.1. Classement des résultats depuis 2006 .....	8
2.2. Classement des résultats 2017–2019.....	9
2.3. Analyse selon le domaine thématique .....	10
2.3.1. Energie.....	10
2.3.2. Mobilité.....	11
2.3.3. Environnement.....	11
<b>3. Emissions de gaz à effet de serre – évolution et résultats</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Résultats des départements</b> .....	<b>13</b>
4.1. DFAE – Département fédéral des affaires étrangères .....	13
4.1.1. Charge environnementale.....	13
4.1.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	15
4.2. DFI – Département fédéral de l'intérieur .....	16
4.2.1. Charge environnementale.....	16
4.2.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	17
4.3. DFF – Département fédéral des finances.....	18
4.3.1. Charge environnementale.....	18
4.3.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	19
4.4. DFJP – Département fédéral de justice et police .....	20
4.4.1. Charge environnementale.....	20
4.4.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	21
4.5. DETEC – Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication .....	22
4.5.1. Charge environnementale.....	22
4.5.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	23
4.6. DDPS – Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports ...	24
4.6.1. Charge environnementale.....	24
4.6.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	25
4.7. DEFR – Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche .....	26
4.7.1. Charge environnementale.....	26
4.7.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	27
4.8. ChF – Chancellerie fédérale .....	28
4.8.1. Charge environnementale.....	28
4.8.2. Emissions de gaz à effet de serre .....	29
4.9. Autres unités RUMBA.....	30
<b>5. Qu'est-ce que RUMBA?</b> .....	<b>31</b>

<b>6.</b>	<b>Gestion de l'environnement à la Confédération .....</b>	<b>31</b>
6.1.	RUMBA dans l'administration fédérale civile.....	31
6.2.	SMEA DDPS.....	31
6.3.	Exemplarité énergétique de la Confédération .....	31
<b>7.</b>	<b>Aperçu de la nouvelle période d'objectifs .....</b>	<b>32</b>
<b>8.</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>33</b>
8.1.	Calcul des émissions de gaz à effet de serre.....	33
8.2.	Adaptation méthodologique de 2016 à 2017.....	34
8.3.	Indices environnementaux de RUMBA .....	35
8.4.	Equivalents plein temps .....	38
8.5.	Informations complémentaires.....	40
8.6.	Table des illustrations .....	41
8.7.	Index des tableaux .....	42
8.8.	Abréviations .....	43

# 1. Résumé

## 1.1. Bilan environnemental de la période 2017–2019

### Deux objectifs environnementaux pour la période écoulée

La Confédération a mis en place son propre système de gestion des ressources et de management environnemental, le programme RUMBA (gestion des ressources et de management environnemental de l'administration fédérale civile). En 2019, celui-ci englobait 19 968 équivalents plein temps (EPT) répartis entre 51 unités RUMBA. Par décision effective au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le Conseil fédéral a converti le programme RUMBA en un mandat permanent de l'administration fédérale. En parallèle, il a défini des objectifs généraux de ce dernier pour la période 2017–2019, adaptés à la législature de quatre ans. Cette période prend fin avec le présent rapport 2019. Les objectifs suivants figuraient dans la décision du Conseil fédéral du 25 mai 2016:

- D'ici fin 2019, la charge environnementale (UCE) par EPT<sup>1</sup> sera dans l'ensemble inférieure de 30% à celle de 2006. Les compensations des gaz à effet de serre (GES)<sup>2</sup> ne sont pas prises en compte.
- D'ici fin 2019, les émissions de GES en chiffres absolus seront dans l'ensemble inférieures de 40% à celles de 2006. Les compensations des GES peuvent être prises en compte.

### Objectifs environnementaux de l'administration fédérale jusqu'en 2019 largement dépassés

Les deux objectifs ont été largement dépassés à l'issue de cette période: la charge environnementale a diminué de 35% et les émissions de GES en chiffres absolus de 75% par rapport à 2006 selon la méthode RUMBA. La baisse de la consommation des ressources et la part de la compensation sont déterminantes pour réaliser l'objectif de réduction des émissions de GES. En 2019, la compensation a représenté 45 points de pourcentage dans la réduction des GES, la baisse de la consommation des ressources 30 points.

### Tous les objectifs ont été en grande partie atteints

Fin 2016, les départements et la Chancellerie fédérale (ChF) ont fixé les objectifs départementaux pour la période 2017–2019, qui dépendaient de leur capacité et tenaient compte aussi bien des objectifs généraux du Conseil fédéral que de la convention de prestations selon le nouveau modèle de gestion de l'administration fédérale. Six départements sur sept les ont atteints, le DFAE et la ChF ne les ont pas remplis ou en partie seulement.

---

<sup>1</sup> La charge environnementale des unités administratives est indiquée ci-après en pour cent par EPT et en unités de charge écologique (UCE).

<sup>2</sup> Les GES sont la somme des émissions de dioxyde de carbone et autres GES, pondérées différemment (p. ex. méthane [CH<sub>4</sub>], protoxyde d'azote [N<sub>2</sub>O]) (cf. 8.1).

Département	Objectif 1: réduction de la charge environnementale par EPT d'ici 2019 par rapport à 2006	Objectif 1: état 2019	Objectif 2: réduction des émissions de GES en chiffres absolus d'ici 2019 par rapport à 2006 (y c. compensation )	Objectif 2: état 2019
DFAE	-7%	-6%	-90%	-77%
DFI	-40%	-57%	-50%	-100%
DFF	-30%	-36%	-25%	-60%
DFJP	-42%	-50%	-100%	-100%
DETEC	-28%	-28%	-100%	-100%
DDPS <sup>3</sup>	-10%	-12%	-10%	-10%
DEFR	-38%	-38%	-60%	-70%
ChF	-53%	-50%	-100%	-100%

Tableau 1: Réduction de la charge environnementale par EPT et des émissions de GES en chiffres absolus (y c. compensation) jusqu'en 2019 par rapport à 2006

L'adaptation méthodologique de 2016 à 2017 (cf. 8.2) entraîne en particulier une charge environnementale élevée (~ +50%) pour les voyages de service en avion et a eu un impact négatif considérable sur l'écofacteur du DFAE, dont le mandat et les activités dépendent largement des échanges officiels dans toutes les régions du monde. Dans le cadre de l'interpellation [19.3650](#) (*Emissions de CO<sub>2</sub> et changement climatique. Combien de vols de service les employés de la Confédération effectuent-ils chaque année?*), le Conseil fédéral informe que de 2016 à 2018, le DFAE est l'un des rares départements à avoir nettement réduit le nombre de ses vols européens (-7,5%) et intercontinentaux (-11,8%).

### Des améliorations dans pratiquement tous les domaines environnementaux

Des progrès ont été réalisés dans pratiquement tous les domaines environnementaux en matière de consommation des ressources, non seulement depuis l'année de référence 2006, mais aussi au cours de la période 2017–2019. La seule augmentation depuis 2017 concerne les kilomètres de vol par EPT. Cette valeur a stagné entre 2018 et 2019. La plus grande réduction s'est faite dans la catégorie du papier. Par rapport à l'année de référence 2006, les réductions de la consommation des ressources sont encore plus significatives. Seuls les domaines des voyages en avion et en train ont enregistré une hausse par rapport à l'année de référence.

Grâce aux baisses de la consommation des ressources, la charge environnementale a diminué de 6 % depuis le début de la nouvelle période en 2017. Les plus grandes réductions concernent les domaines du papier (-20%), de la chaleur<sup>4</sup> (-11%) et des déchets (-11%). La charge environnementale pour les voyages en avion a augmenté de 2% depuis 2017. En 2019, la consommation d'énergie était à l'origine de plus de la moitié de la charge environnementale (54%), dont 42% pour l'électricité et 12% pour la chaleur. Selon la méthode RUMBA adaptée, les voyages sont responsables de 41% de la charge environnementale, dont 32% sont imputables aux voyages en avion.

<sup>3</sup> Ne comprend que la partie civile du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) pour certains sites. Le DDPS s'est décidé pour l'année de référence 2013, car seul l'OFSPPO a participé à RUMBA entre 2006 et 2012.

<sup>4</sup> La consommation de chaleur dans RUMBA est corrigée pour un climat étalon.

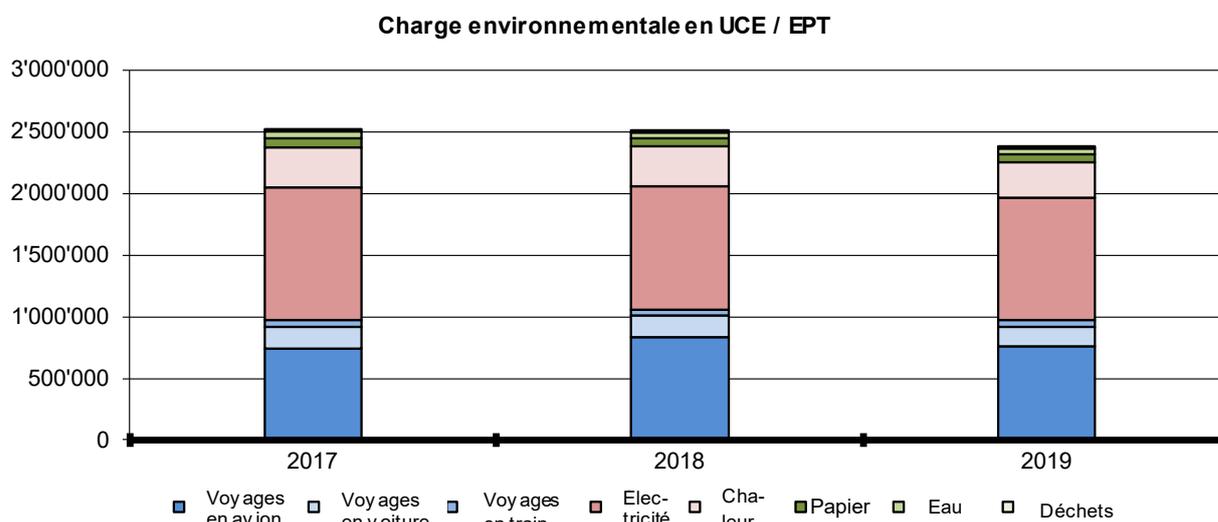


Figure 1: Évolution par domaine en unités de charge écologique par EPT

## 1.2. Aperçu de la nouvelle période

Lors de sa séance du 3 juillet 2019, le Conseil fédéral a décidé, en lien avec la Stratégie énergétique 2050, de poursuivre tout en l'accentuant la baisse des émissions de GES dans l'administration fédérale. Pour ce faire, il a adopté un train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale, qui prescrit les grandes lignes pour de nouvelles mesures dans les domaines des déplacements en avion, de la flotte de véhicules et des bâtiments. Il souhaite que d'ici 2030, l'administration fédérale (sans le DDPS<sup>5</sup>) réduise ses émissions de GES en Suisse de 50% par rapport à l'année de référence 2006 par le biais de mesures d'exploitation. D'ici 2030, les émissions restantes seront intégralement compensées par des certificats de réduction des émissions (remplacés après 2020 par des attestations internationales). RUMBA fait office de service de coordination pour l'administration fédérale avec le système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS (SMEA DDPS). Le 13 décembre 2019, le Conseil fédéral a adopté le concept détaillé RUMBA 2020+, élaboré par le service spécialisé RUMBA, qui s'aligne sur le train de mesures sur le climat.

## 1.3. Plan d'action Voyages en avion

Le 13 décembre 2019, le Conseil fédéral a adopté le plan d'action «Voyages en avion» avec l'objectif suivant: les émissions de GES en chiffres absolus imputables aux voyages en avion des employés de l'administration fédérale doivent baisser de 30% d'ici 2030 par rapport à 2019. La Figure 2 montre l'évolution de ces émissions entre 2006 et 2019 ainsi que la trajectoire de réduction du plan d'action entre 2019 et 2030. Entre 2006 et 2019, les émissions de GES en chiffres absolus imputables aux voyages en avion ont diminué de 6%.

<sup>5</sup> Le DDPS (SMEA DDPS) réduit les émissions de GES d'ici 2030 d'au moins 40% par rapport à 2001 par le biais de mesures d'exploitation.

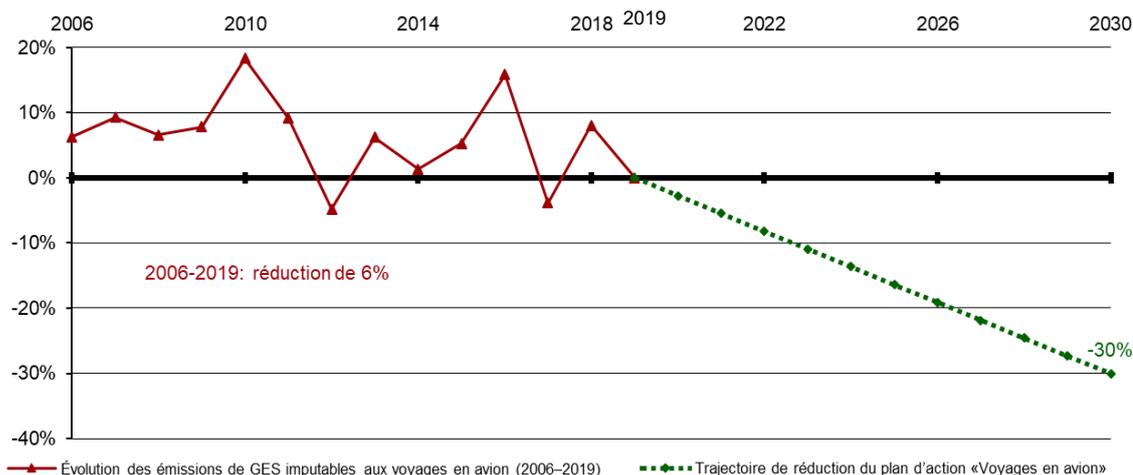


Figure 2: Evolution des émissions de GES en chiffres absolus imputables aux voyages en avion 2006–2019 et trajectoire de réduction du plan d'action «Voyages en avion» (30% d'ici 2030 p/r à 2019)

Le plan d'action «Voyages en avion» fait partie du train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale et sera mis en œuvre dès la moitié de l'année 2020 par toutes les unités de l'administration fédérale. Il prescrit les mesures suivantes :

- **Le train au lieu de l'avion:** pour toute destination pouvant être atteinte en moins de six heures (de porte à porte), le trajet doit se faire en train. La Centrale des voyages de la Confédération a établi, en collaboration avec l'Office fédéral du personnel, une liste des destinations pour lesquelles il convient en principe de privilégier le train en tant que moyen de transport.
- **Classe économique plutôt que classe affaires:** les voyages de service ne pourront dorénavant être effectués en classe affaires que si un vol direct dure neuf heures ou plus, ou si un vol avec escale dure onze heures ou plus.
- **Délégations réduites:** les délégations à des conférences internationales devront être réduites à un minimum de personnes. Cette directive existante devra à l'avenir être systématiquement mise en œuvre par les départements de l'administration fédérale. Les exceptions à la règle existantes seront réévaluées.
- **Téléconférences et vidéoconférences:** il convient d'avoir plus souvent recours aux téléconférences et aux vidéoconférences en tant qu'alternative aux voyages de service. Des cours seront proposés aux collaborateurs dans ce domaine et des adaptations techniques permettant d'utiliser ces systèmes seront effectuées de façon à ce que les employés de la Confédération puissent participer à des vidéoconférences organisées par des tiers.

## 2. Charge environnementale – évolution et résultats

### 2.1. Classement des résultats depuis 2006

En 2019, la charge environnementale selon la méthode RUMBA s'est élevée à quelque 2,4 millions d'unités de charge écologique par équivalent plein temps (UCE/EPT) (sans tenir compte de la compensation du CO<sub>2</sub>). Elle était ainsi inférieure de 35% à celle de l'année de référence 2006 (voir Figure 3). À l'issue de la période en cours, RUMBA a donc largement atteint l'objectif de réduction de 30% adopté par le Conseil fédéral en 2016.

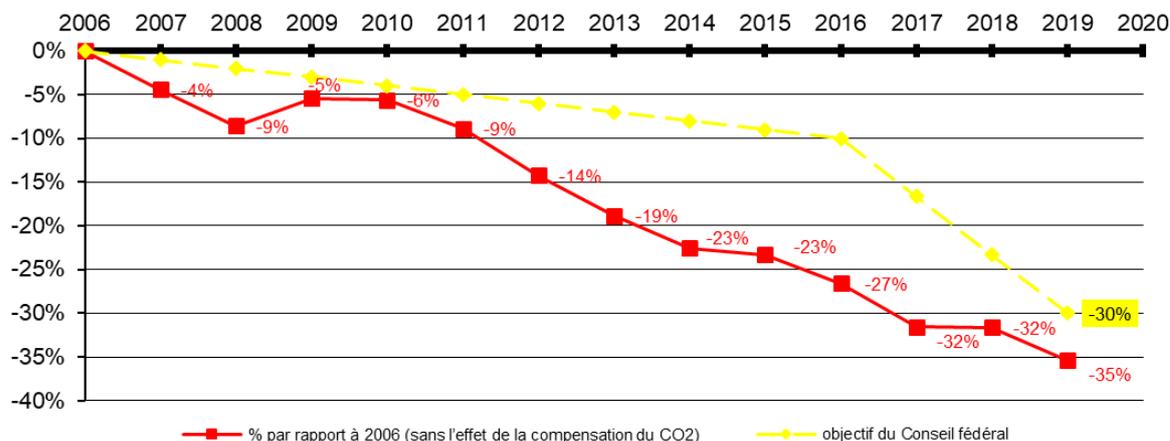


Figure 3: Évolution de la charge environnementale par rapport à l'année de référence 2006

Les principales raisons de la réduction constante de la charge environnementale depuis l'année de référence 2006 résident dans les catégories de l'électricité, de la chaleur, du papier et des voyages en voiture. Or en 2017, la méthode de calcul a été adaptée, raison pour laquelle les données de la période 2017–2019 ne sont plus comparables avec celles de la période 2006–2016 (cf. 8.2).

- Pour l'électricité, les mesures d'efficacité et l'amélioration du mix d'électricité suisse expliquent la baisse de la charge environnementale (cf. 8.2). Environ 76% de cette diminution ont été obtenus dans la catégorie de l'électricité.
- Dans le domaine du chauffage, on enregistre également une réduction de la consommation et, de plus en plus, un abandon des combustibles fossiles au profit d'énergies provenant de sources renouvelables. Il a été possible de réduire de 35% la consommation de chaleur pour le chauffage par m<sup>2</sup> de surface de référence énergétique et de baisser la part de mazout et de gaz naturel de 76 à 52%. Environ 12% de la baisse totale de la charge environnementale concernent donc la catégorie de la chaleur.
- Quant au papier, la consommation a nettement diminué grâce aux mesures de sensibilisation et aux réglages techniques sur les imprimantes, et la part de papier recyclé est passée de 32 à 68%. Environ 6% de la baisse totale de la charge environnementale ont ainsi été obtenus dans la catégorie du papier.
- Par ailleurs, 6% de la baisse totale de la charge environnementale sont imputables à la diminution des voyages en voiture. Depuis l'année de référence 2006, il a été possible de réduire le nombre de kilomètres parcourus de 43%.

## 2.2. Classement des résultats 2017–2019

Sur l'ensemble de la période 2017–2019, la charge environnementale a été réduite de 6%. Par rapport à l'année précédente (2018), la charge environnementale a diminué de 5% en 2019 (voir Tableau 2). Les principaux changements depuis 2017 concernent les catégories de la chaleur et de l'électricité, suivies des voyages en avion et des voyages en voiture :

- Dans la catégorie de la chaleur, la charge environnementale a baissé de 11% (voir 2.3.1 Énergie). Alors que la consommation de chaleur était presque restée constante entre 2017 et 2018, elle a diminué de 11% par rapport à l'année précédente. La consommation de chaleur pour le chauffage par m<sup>2</sup> de surface de référence énergétique a pu être réduite de 8%, passant ainsi de 212 à 195 MJ par m<sup>2</sup>. La part du mazout et du gaz naturel est stable pendant ces trois années, entre 57% (2017) et 52% (2019).
- La consommation d'électricité n'a pas changé par rapport à l'année précédente. Sur l'ensemble de la période en cours, la charge environnementale a diminué de 7%. Malgré de nombreuses améliorations de l'efficacité énergétique dans le domaine des bâtiments et des appareils de l'administration fédérale civile, il reste un grand potentiel de réduction de la consommation d'électricité au travail. En 2018, RUMBA a mené une campagne d'affichage consacrée aux économies d'électricité sur le lieu de travail. Des affiches dans les trois langues officielles illustraient neuf mesures d'économie d'électricité. La campagne a permis de sensibiliser plus de 20 000 collaborateurs.
- En 2019, la charge environnementale a été réduite de 9% dans la catégorie des voyages en avion après une forte hausse l'année précédente. Cela s'explique principalement par une baisse de 12% des kilomètres dans les vols intercontinentaux en classe affaires. Dans l'ensemble, le nombre de kilomètres de vol a pourtant augmenté de 8% pendant la période sous revue. Les objectifs de l'administration fédérale fixés pour la participation de la Suisse dans les organisations internationales à l'échelle mondiale telles que l'ONU déterminent ces variations. Les organisations internationales travaillent par ailleurs souvent par cycles pluriannuels et les assemblées générales se multiplient donc certaines années. Les sites choisis pour les conférences et la taille des délégations sont d'autres facteurs déterminants.
- La charge environnementale dans la catégorie des voyages en voiture a diminué de 9% depuis 2017 (voir 2.3.2 Mobilité). Cela s'explique par la baisse des kilomètres parcourus.

Dans la catégorie du papier, la charge environnementale a diminué de 20% pendant la période sous revue et a également baissé dans les autres catégories (voir Tableau 2).

				Évolution en 2019 par rapport à		
	2017	2018	2019	2017	2018	
	en UCE / EPT			Part	en %	
Électricité	1'071'896	994'911	991'513	42%	-7%	-0%
Voyages en avion	742'787	830'908	760'171	32%	+2%	-9%
Chaleur	324'673	325'798	289'246	12%	-11%	-11%
Voyages en voiture	178'119	174'707	161'297	7%	-9%	-8%
Papier	76'539	70'836	61'032	3%	-20%	-14%
Voyages en train	55'981	53'507	51'701	2%	-8%	-3%
Eau	48'237	47'127	46'140	2%	-4%	-2%
Déchets	19'800	18'067	17'559	1%	-11%	-3%
<b>TOTAL</b>	<b>2'518'032</b>	<b>2'515'861</b>	<b>2'378'659</b>	<b>100%</b>	<b>-6%</b>	<b>-5%</b>

Tableau 2: Charge environnementale en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant selon la part de la catégorie dans la charge globale en 2019<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Remarque concernant le tableau 2 et les suivants: les données en vert indiquent une amélioration du bilan environnemental, les données en rouge une détérioration. Les voyages en train font exception, car une augmentation y est considérée comme

## 2.3. Analyse selon le domaine thématique

RUMBA couvre trois domaines: l'énergie (électricité et chaleur), la mobilité (voyages en avion, en voiture et en train) et l'environnement (papier, eau et déchets).

En 2019, les trois catégories ayant la charge environnementale la plus élevée dans le programme RUMBA sont l'électricité (42%), les voyages en avion (32%) et la chaleur (12%) (voir Figure 4).

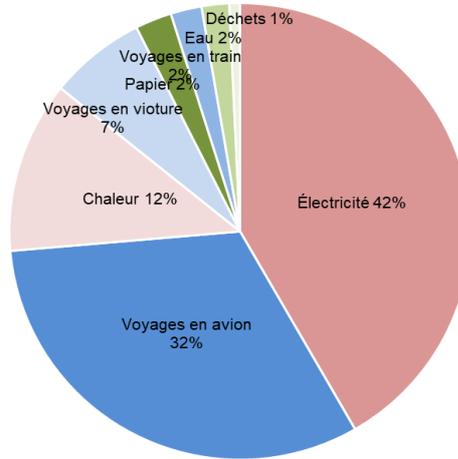


Figure 4: Parts des catégories dans la charge environnementale totale de RUMBA en 2019

### 2.3.1. Énergie

En 2019, le domaine de l'énergie a généré 54% de la charge environnementale selon la méthode RUMBA (42% pour l'électricité et 12% pour la chaleur). La catégorie de l'électricité est restée stable par rapport à l'année précédente, alors que la charge environnementale a diminué de 7% par rapport à 2017. La consommation de chaleur a enregistré une baisse de 11% (voir Figure 5). Le programme RUMBA a atteint en 2019 sa valeur la plus faible depuis l'année de base 2006 (1,3 million d'UCE/EPT).

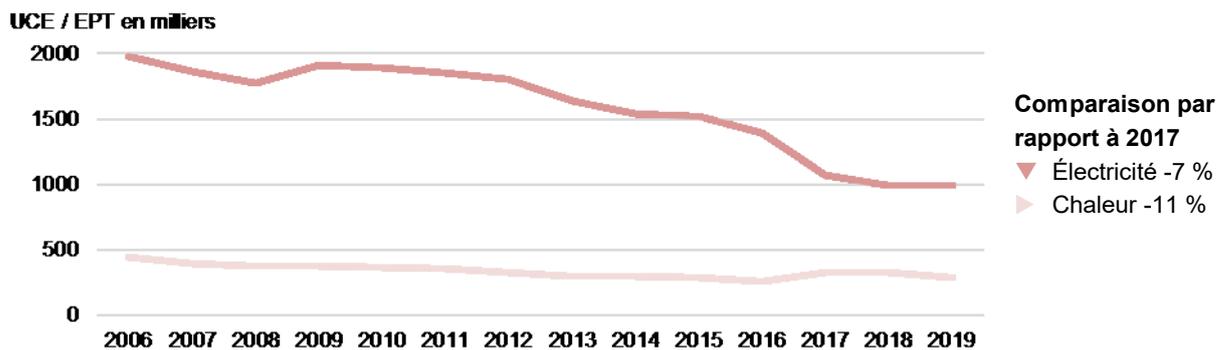


Figure 5: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de l'énergie

positive et le code couleur y est inversé. Si les voyages diminuent globalement, la baisse est aussi évaluée positivement pour les voyages en train.

### 2.3.2. Mobilité

En 2019, le domaine de la mobilité a généré 41% de la charge environnementale de RUMBA (32% pour les voyages en avion, 7% pour les voyages en voiture et 2% pour les voyages en train). Les voyages en avion représentent de loin la part la plus importante selon la méthode RUMBA (voir Figure 6). En 2019, près de 64 millions de kilomètres ont été parcourus en avion, soit à peu près 1600 fois le tour de la Terre. En comparaison avec l'année précédente, les trajets parcourus en avion (3187 pkm/EPT) ont diminué de 4%. Ils ont augmenté de 8% depuis 2017. La hausse des kilomètres de vol est surtout enregistrée en classe économique. Comme les kilomètres de vol ont en même temps diminué en classe affaires, la charge environnementale qui en résulte n'a augmenté que de 2% depuis 2017. Les baisses dans les catégories des voyages en voiture (-9%) et en train (-8%) s'expliquent par des valeurs légèrement inférieures dans les trajets parcourus par EPT.

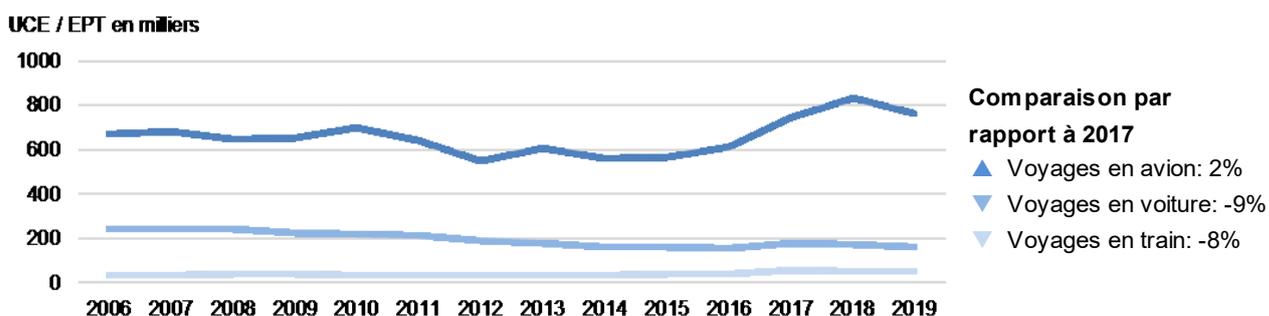


Figure 6: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de la mobilité

### 2.3.3. Environnement

En 2019, le papier, l'eau et les déchets ont généré 5% de la charge environnementale de RUMBA. Dans la catégorie du papier, il a été possible de diminuer la charge environnementale de 20% entre 2017 et 2019 en réduisant la consommation de papier de 19% et en augmentant la part de papier recyclé de 65 à 68% (voir Figure 7). La baisse de la consommation résulte des mesures de sensibilisation dans le cadre de l'action «Bureau sans papier». La charge environnementale dans les catégories des déchets et de l'eau a diminué respectivement de 11% et de 4%.

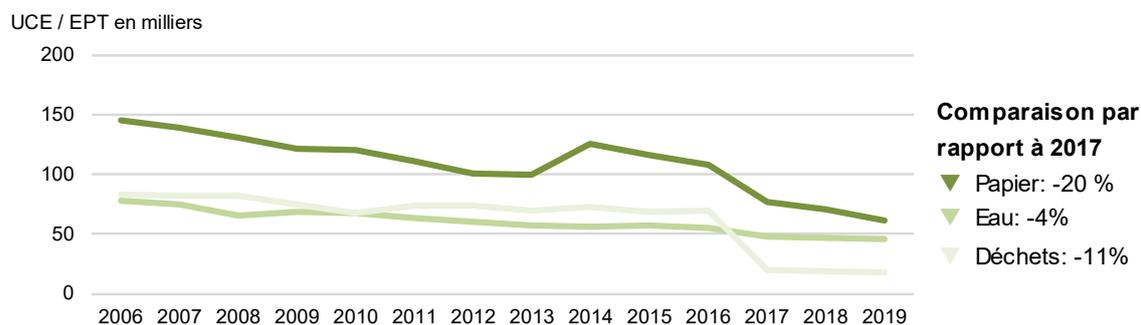


Figure 7: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de l'environnement

### 3. Émissions de gaz à effet de serre – évolution et résultats

En 2019, les émissions de GES au sein de l'administration fédérale civile ont représenté 37 242 t selon la méthode RUMBA. Si l'on ne tient pas compte de la compensation des GES, cela correspond à une réduction de 30% par rapport à 2006. La compensation des GES s'est élevée quant à elle à 25 613 t en 2019 et, si on la prend en compte dans la réalisation de l'objectif, les émissions de GES sont inférieures de 75% à celles de l'année de référence 2006 (voir Figure 8). À l'issue de la période en cours, RUMBA a nettement dépassé l'objectif de réduction de 40% adopté par le Conseil fédéral par rapport à l'année de référence 2006.

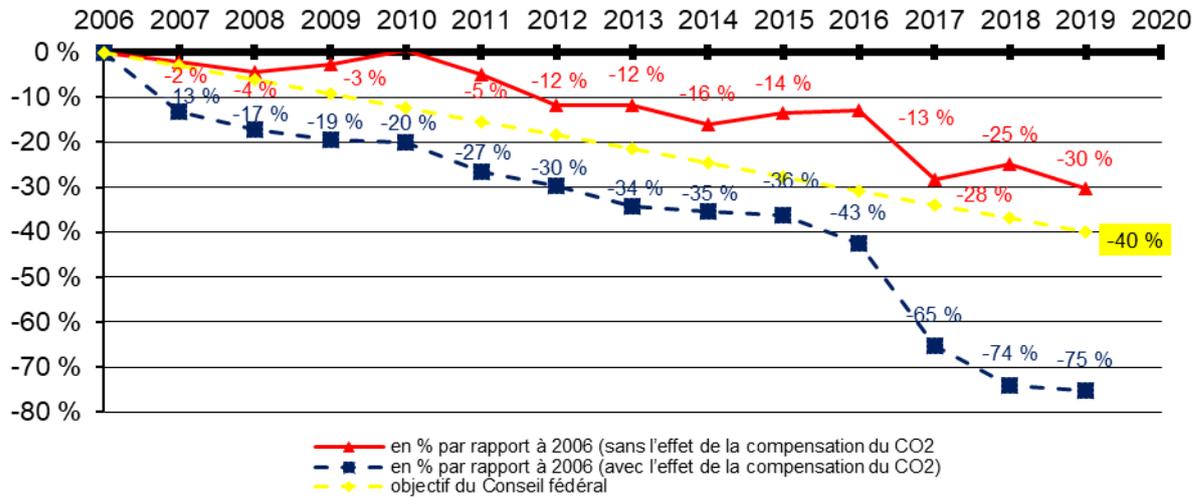


Figure 8: Évolution des émissions de GES en chiffres absolus par rapport à l'année de référence 2006

Le net recul des émissions en 2016 et 2017 s'explique par l'actualisation des facteurs d'émission (en particulier dans les catégories de l'électricité et du papier).

Pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de GES, la baisse de la consommation des ressources et la part de la compensation sont déterminantes. En 2019, la compensation a représenté 45 points de pourcentage dans la réduction des GES, alors que 30 points de pourcentage étaient imputables à la baisse de la consommation des ressources. La part des émissions de GES compensées s'est élevée à 69% en 2019. De manière générale, on observe une hausse sensible de la part d'émissions compensées au fil des ans (voir Figure 9).

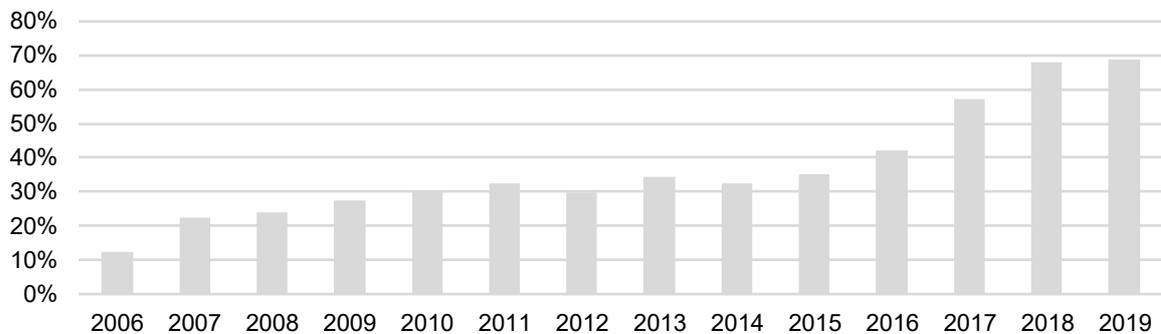


Figure 9: Part des émissions de GES compensées de l'administration fédérale civile

## 4. Résultats des départements

Les résultats des différents départements rattachés à RUMBA, de la Chancellerie fédérale et des autres unités participant à RUMBA sur une base volontaire sont analysés ci-après pour la période 2017–2019. Dans un premier temps, les résultats et l'évolution de la charge environnementale sont présentés. Dans un second temps, les résultats et l'évolution des émissions de GES sont discutés.

### 4.1. DFAE – Département fédéral des affaires étrangères

#### 4.1.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DFAE a atteint 5,3 millions d'UCE/EPT, soit 2 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 10). En raison du passage aux nouveaux écofacteurs et des répercussions négatives sur la charge environnementale du DFAE (part élevée de voyages en avion), l'objectif du département pour les années 2017 à 2019 a été revu à la baisse de 7% par rapport à 2006 (voir 8.3 Adaptation méthodologique de 2016 à 2017). Avec une réduction de 6% par rapport à l'année de référence, le DFAE n'a pas atteint de justesse son objectif de département à l'issue de la période en cours.

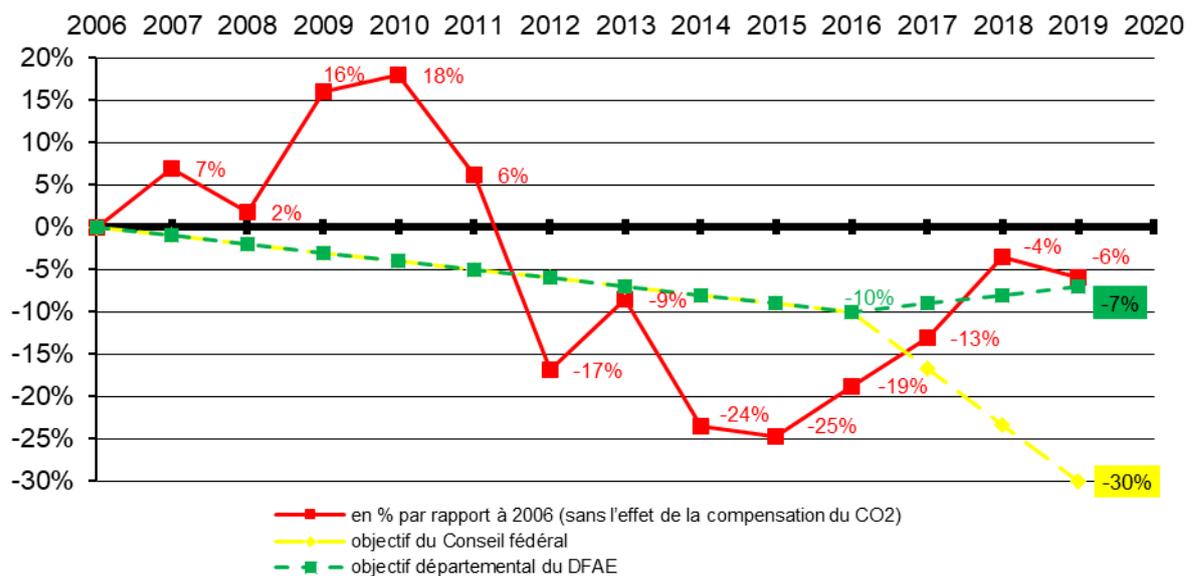


Figure 10: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFAE

La charge environnementale totale a augmenté de 8% au DFAE pendant la période 2017–2019, car toutes les catégories ont enregistré une hausse à l'exception du papier et des voyages en voiture. En 2019, la charge environnementale a été quelque peu réduite par rapport à 2018 dans les catégories des voyages en avion et de la chaleur. Mais cette réduction n'a pas suffi pour compenser la hausse en 2017 et 2018 (voir Tableau 3):

- En 2019, la charge environnementale a augmenté de 8% pour les voyages en avion par rapport à 2017. Par rapport à l'année précédente (2018), elle a diminué de 5%. Même si le DFAE a réduit le nombre total de ses vols, les distances parcourues ont augmenté de 8%. Cette situation peut s'expliquer par l'éloignement des destinations. La réduction relative de la charge environnementale malgré l'augmentation des kilomètres de vol peut être due à la diminution des vols dans les catégories Europe classe affaires et Intercontinental classe affaires, à fort coefficient d'émission. Le DFAE a réduit le nombre de ses vols de 7,5% entre 2016 et 2019 (-594 vols). La charge environnementale a cependant augmenté en raison de l'adaptation de la méthode de calcul (cf. 8.2) et des distances de vol, qui dépendent du lieu des conférences internationales. Les voyages de service au DFAE fluctuent beaucoup en fonction du lieu des conférences, des projets, des crises et des catastrophes.
- Dans la catégorie de l'électricité, la charge environnementale a augmenté de 14% en 2019 par rapport à 2017. Dans la catégorie de la chaleur, la charge environnementale relative a augmenté de 13% par rapport à 2017, malgré une baisse de 5% par rapport à 2018. Les raisons exactes de ces hausses ne sont pas connues. Le DFAE a toutefois réintégré le Palais fédéral nord en juillet 2018. Ce changement de locaux peut être l'une des raisons de cette augmentation de la consommation d'énergie (chaleur et électricité).

				Évolution en 2019 par rapport à		
	2017	2018	2019	2017	2018	
	en UCE / EPT			Part	en %	
Électricité	3'955'538	4'477'864	4'275'004	80%	+8%	-5%
Voyages en avion	596'169	607'623	682'198	13%	+14%	+12%
Chaleur	153'513	183'674	174'018	3%	+13%	-5%
Voyages en voiture	62'003	61'084	72'472	1%	+17%	+19%
Papier	76'981	52'536	56'648	1%	-26%	+8%
Voyages en train	30'249	31'920	35'816	1%	+18%	+12%
Eau	11'321	12'027	12'904	0%	+14%	+7%
Déchets	33'309	32'386	12'762	0%	-62%	-61%
<b>TOTAL</b>	<b>4'919'083</b>	<b>5'459'114</b>	<b>5'321'822</b>	<b>100%</b>	<b>8%</b>	<b>-3%</b>

Tableau 3: Charge environnementale pour le DFAE en UCE par EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.1.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES du DFAE ont atteint environ de 9200 t, soit 2% de plus qu'en 2018. Elles ont augmenté de 8% au cours de la période 2017–2019. Le DFAE s'est fixé pour objectif de compenser intégralement les émissions de GES générées par ses voyages en avion et de parvenir à une réduction de 90% jusqu'en 2019. Grâce à cette compensation, les émissions de GES ont globalement baissé de 77%. À l'issue de la période en cours (2019), le DFAE n'a donc pas atteint l'objectif fixé pour son département, mais il a clairement concrétisé l'objectif de réduction de 40% jusqu'en 2019 adopté par le Conseil fédéral (voir Figure 11). De par sa mission, il est particulièrement tributaire des voyages internationaux. La nature de son mandat limite ses possibilités de réduire ses émissions de GES et ses points d'impact sur l'environnement, qui sont générés respectivement à 77% et à 80% par le trafic aérien. Les activités de politique extérieure que le DFAE poursuit pour le compte de la Suisse impliquent des voyages officiels dans toutes les régions du monde. Ces voyages permettent à la Suisse de soutenir un dialogue politique avec d'autres pays ou de participer à des conférences internationales.

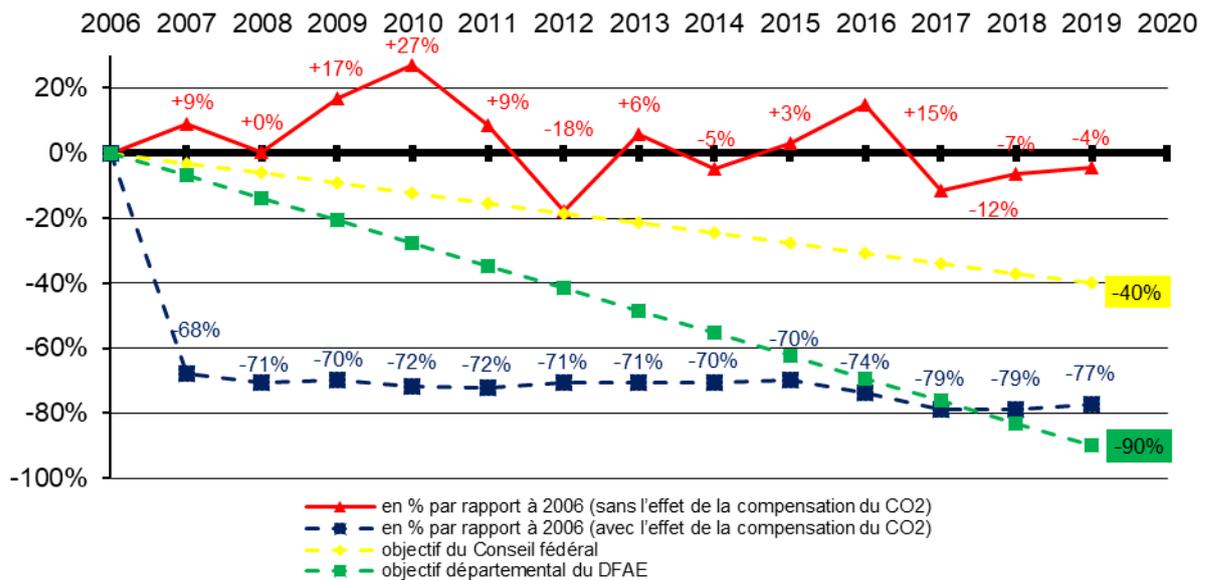


Figure 11: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFAE

## 4.2. DFI – Département fédéral de l'intérieur

### 4.2.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DFI a atteint 1,3 million d'UCE/EPT, soit 4 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 12). D'ici 2019, le DFI entendait réduire sa charge environnementale par EPT de 40% par rapport à l'année de référence 2006. À l'issue de la période en cours (2019), il a clairement atteint son objectif avec une réduction de la charge environnementale de 57% par rapport à l'année de référence 2006.

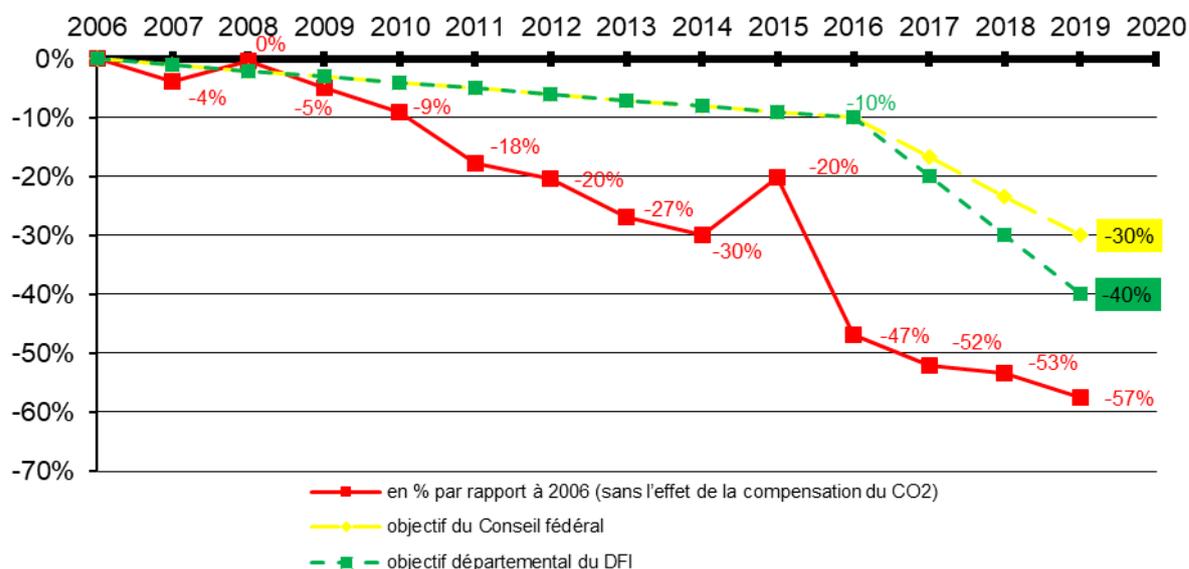


Figure 12: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFI

La charge environnementale totale a diminué de 11% au DFI au cours de la période 2017–2019, car une réduction a été atteinte dans tous les domaines excepté dans celui de la chaleur. Ce résultat positif s'explique notamment par le fait que plusieurs offices du DFI ont organisé des actions de sensibilisation dans le cadre d'expositions et de campagnes d'affichage sur la consommation des ressources au travail. Les plus grands changements concernent l'électricité, les voyages en avion et le papier (voir Tableau 4):

- Le domaine de l'électricité enregistre une baisse de 12% de la charge environnementale. Les raisons précises ne sont pas connues. Mais on observe une diminution de la consommation globale depuis 2015, qui s'explique notamment par les mesures d'économie d'énergie et le remplacement des vieux appareils par des appareils efficaces.
- Dans la catégorie du papier, on observe une baisse de 22% de la charge environnementale relative par rapport à 2017. Ce résultat positif s'explique notamment par l'action «Bureau sans papier» mise en place dans tous les offices du DFI en 2019.
- Une diminution de la charge environnementale de 17% est enregistrée dans les voyages en avion, ce qui s'explique en particulier par une baisse des distances parcourues dans les catégories Intercontinental classe affaires (-29%) et Europe classe économique (-20%). Cette baisse dans les offices du DFI est liée aux fluctuations normales de l'activité. Comme le SG-DFI était le département présidentiel en 2018, il y a eu nettement plus de voyages de service en avion. Ces voyages supplémentaires ont cessé en 2019.

				Évolution en 2019 par rapport à		
	2017	2018	2019	2017	2018	
	en UCE / EPT			Part	en %	
Électricité	700'439	651'203	613'095	47 %	-12 %	-6 %
Voyages en avion	296'969	312'305	246'904	19 %	-17 %	-21 %
Chaleur	210'124	212'716	213'076	16 %	+1 %	+0 %
Papier	123'994	116'979	96'858	7 %	-22 %	-17 %
Voyages en voiture	57'324	52'677	53'335	4 %	-7 %	+1 %
Voyages en train	41'280	41'759	41'337	3 %	+0 %	-1 %
Eau	36'043	33'758	35'133	3 %	-3 %	+4 %
Déchets	17'585	16'809	15'390	1 %	-12 %	-8 %
<b>TOTAL</b>	<b>1'483'759</b>	<b>1'438'206</b>	<b>1'315'129</b>	<b>100 %</b>	<b>-11 %</b>	<b>-9 %</b>

Tableau 4: Charge environnementale pour le DFI en UCE/ EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.2.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES du DFI ont atteint environ 2500 t et ont diminué de 9% au cours de la période 2017–2019. Aucune réduction n'a été obtenue en 2017 et 2018. Le DFI s'est fixé pour objectif de réduire d'au moins 50% les émissions de GES par rapport au niveau de 2006 et a clairement rempli son objectif en tant que département avec une réduction actuelle de 100%, compensation incluse (voir Figure 13). Même sans tenir compte de la compensation, le DFI a atteint son objectif à l'issue de la période en cours (2019), avec une réduction de 52%.

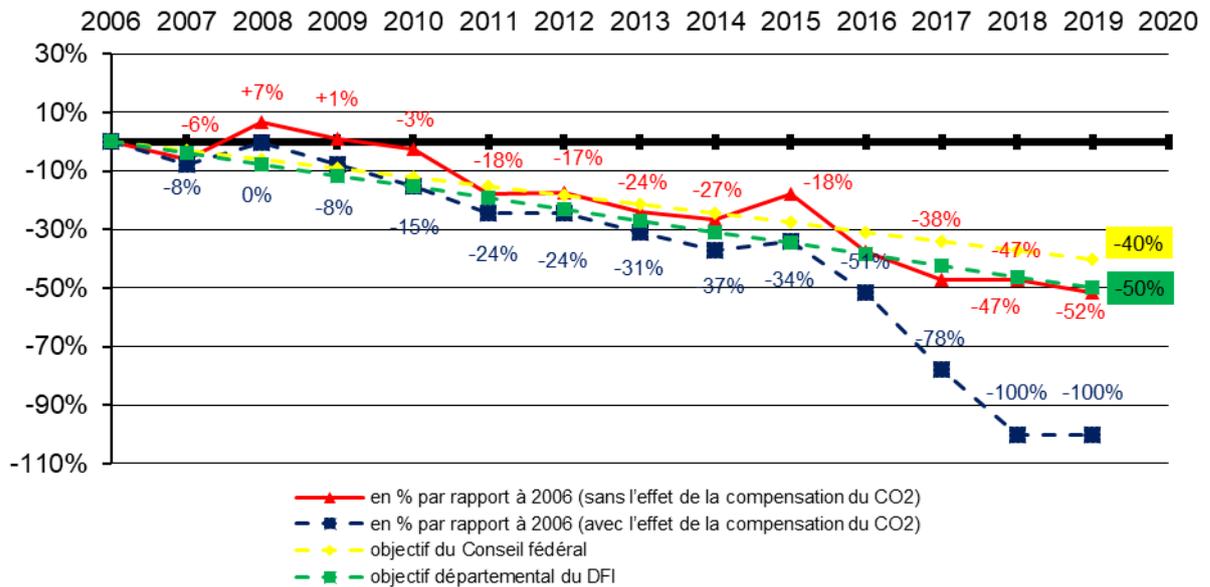


Figure 13: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFI

## 4.3. DFF – Département fédéral des finances

### 4.3.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DFF a atteint environ 2,2 millions d'UCE/EPT, soit 2 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 14). D'ici 2019, le DFF entendait réduire sa charge environnementale de 30% par rapport à l'année de référence 2006. À l'issue de la période en cours (2019), le DFF a réalisé son objectif de département avec une réduction de la charge environnementale de 36% par rapport à l'année de référence 2006.

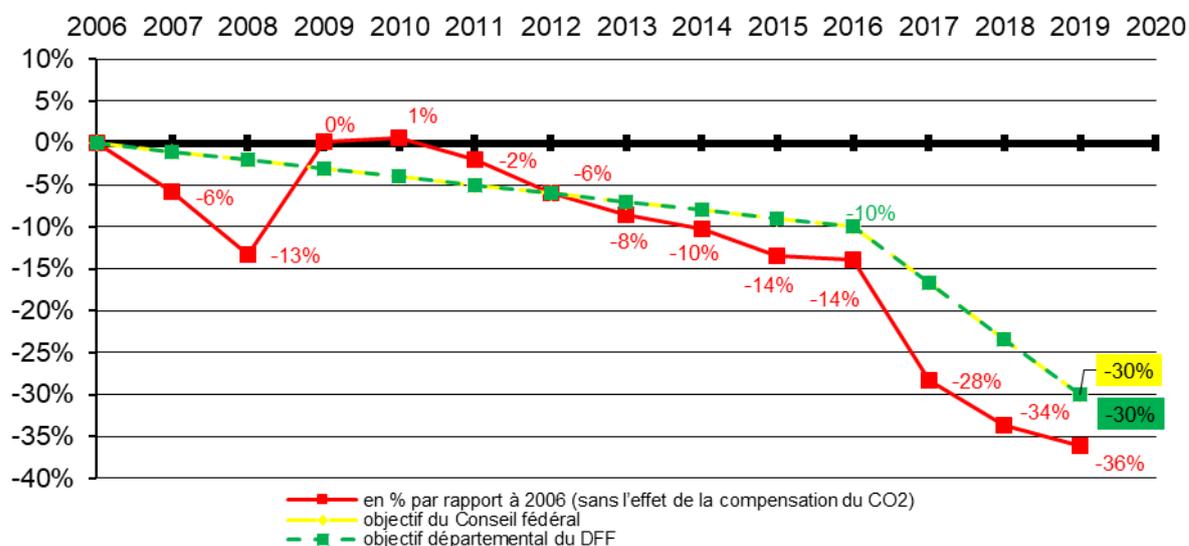


Figure 14: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFF

La charge environnementale totale a diminué de 11% au DFF au cours de la période 2017–2019, car toutes les catégories ont enregistré des réductions. Les baisses les plus importantes concernent l'électricité, le papier et les voyages en avion (voir Tableau 5):

- Le domaine de l'électricité a enregistré une baisse de 11% de la charge environnementale, qui tient en particulier à des valeurs nettement plus faibles à la Centrale de compensation (CdC). Cet office a procédé à des extrapolations prudentes de la consommation d'électricité au cours de la transformation d'un bâtiment, où l'électricité n'est à nouveau relevée que depuis 2018. L'Administration fédérale des douanes (AFD) et l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL) ont aussi pu réduire leur consommation d'électricité grâce au déploiement de nouveaux ordinateurs portables et à d'autres efforts d'économie d'énergie.
- Pour ce qui est des voyages en avion, la charge environnementale a diminué de 6%, ce qui s'explique par un recul du nombre de kilomètres dans toutes les catégories (Europe classe économique / affaires, Intercontinental classe économique / affaires). L'OFCL a enregistré la plus forte baisse de kilomètres de vol par rapport à l'année précédente. Ces kilomètres varient en partie fortement en fonction des sites des chantiers à l'étranger.
- Dans la catégorie du papier, la charge environnementale a baissé de 37%. La tendance à une consommation de papier toujours plus faible se poursuit dans les offices du DFF. L'OFCL, par exemple, a davantage misé ces dernières années sur la stratégie «digital first» en réduisant drastiquement le nombre de publications et autres imprimés jusqu'en 2019.



## 4.4. DFJP – Département fédéral de justice et police

### 4.4.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DFJP a atteint environ 2 millions d'UCE/EPT, soit 1 point de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 16). D'ici 2019, le DFJP entendait réduire sa charge environnementale de 42% par rapport à l'année de référence 2006. À l'issue de la période en cours (2019), il a réalisé son objectif de département avec une baisse de sa charge environnementale de 50% par rapport à l'année de référence 2006.

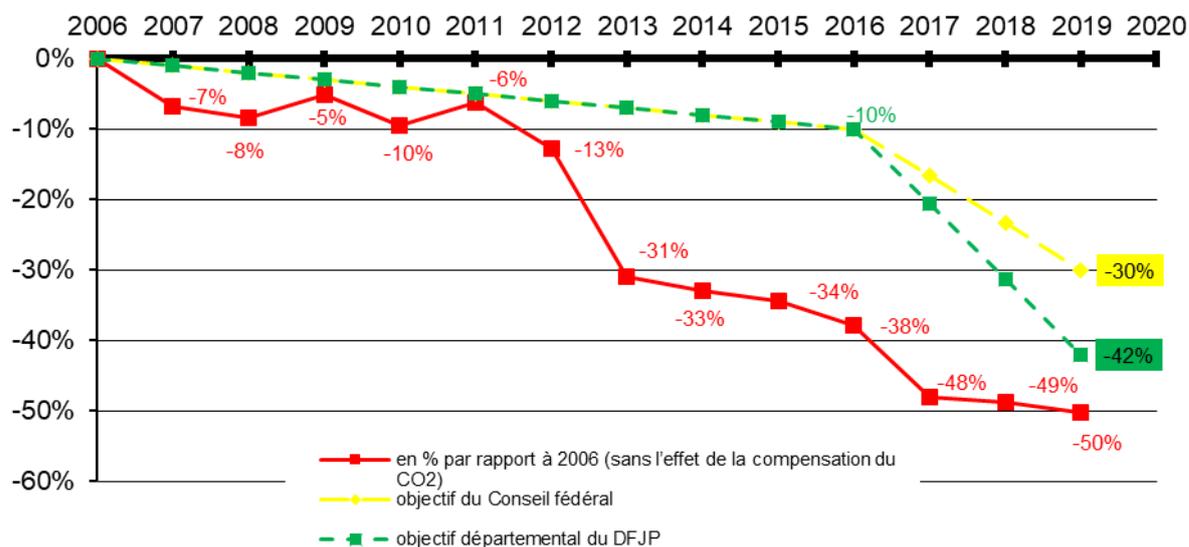


Figure 16: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFJP

La charge environnementale totale a diminué de 4% au DFJP au cours de la période 2017–2019, principalement en raison d'une baisse dans la catégorie de l'électricité. D'autres changements notables concernent le papier et les voyages en voiture (voir Tableau 6):

- Le domaine de l'électricité a enregistré une baisse de 9% de la charge environnementale depuis 2017. Les raisons en sont notamment le remplacement du matériel informatique par une technologie efficace au Centre de services informatiques (CSI-DFJP), l'installation de détecteurs de mouvement pour l'éclairage de l'Office fédéral de la justice (OFJ) et des mesures de sensibilisation au thème de l'électricité dans tous les offices du DFJP. La valeur est stable en 2018 et 2019.
- Dans la catégorie du papier, on observe une diminution de 11% de la charge environnementale relative. La raison principale en est la baisse de la consommation de papier au Secrétariat d'État aux migrations (SEM) par rapport à l'année précédente. La réduction de la consommation de papier en fibres vierges a pesé dans la balance. En 2019, le SEM a généré près de 70% de la charge environnementale de l'ensemble du DFJP dans la catégorie du papier.
- Pour ce qui est des voyages en voiture, la charge environnementale a augmenté de 4%. Cela tient à une augmentation exceptionnelle du nombre de kilomètres parcourus en voiture en 2018. Une baisse a été enregistrée en 2019, c'est-à-dire que la valeur s'est stabilisée par rapport à 2017. La tendance observée de 2009 à 2017 se poursuit donc en 2019: le nombre de kilomètres parcourus en voiture ne cesse de diminuer.

				Évolution en 2019 par rapport à		
	2017	2018	2019	2017	2018	
	en UCE / EPT			en %		
			Part			
Électricité	1'007'090	921'751	918'454	46%	-9%	0%
Voyages en avion	406'734	406'773	409'100	20%	+1%	+1%
Chaleur	256'797	273'445	258'987	13%	+1%	-5%
Voyages en voiture	244'128	275'994	254'141	13%	+4%	-8%
Papier	84'227	93'029	75'130	4%	-11%	-19%
Voyages en train	39'317	40'758	39'237	2%	-0%	-4%
Eau	28'472	28'533	28'862	1%	+1%	+1%
Déchets	13'668	11'399	12'106	1%	-11%	+6%
<b>TOTAL</b>	<b>2'080'433</b>	<b>2'051'682</b>	<b>1'996'017</b>	<b>100%</b>	<b>-4%</b>	<b>-3%</b>

Tableau 6: Charge environnementale pour le DFJP en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.4.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES du DFJP ont atteint environ 3600 t et ont diminué de 3% au cours de la période 2017–2019. Depuis 2017, le DFJP s'est fixé pour objectif de compenser chaque année intégralement les émissions de GES inévitables et obtient ainsi le statut de «département climatiquement neutre». Sans compensation, la réduction est de 53%. À l'issue de la période en cours (2019), le DFJP a atteint aussi bien son objectif de département que l'objectif de réduction de 40% adopté par le Conseil fédéral (voir Figure 17).

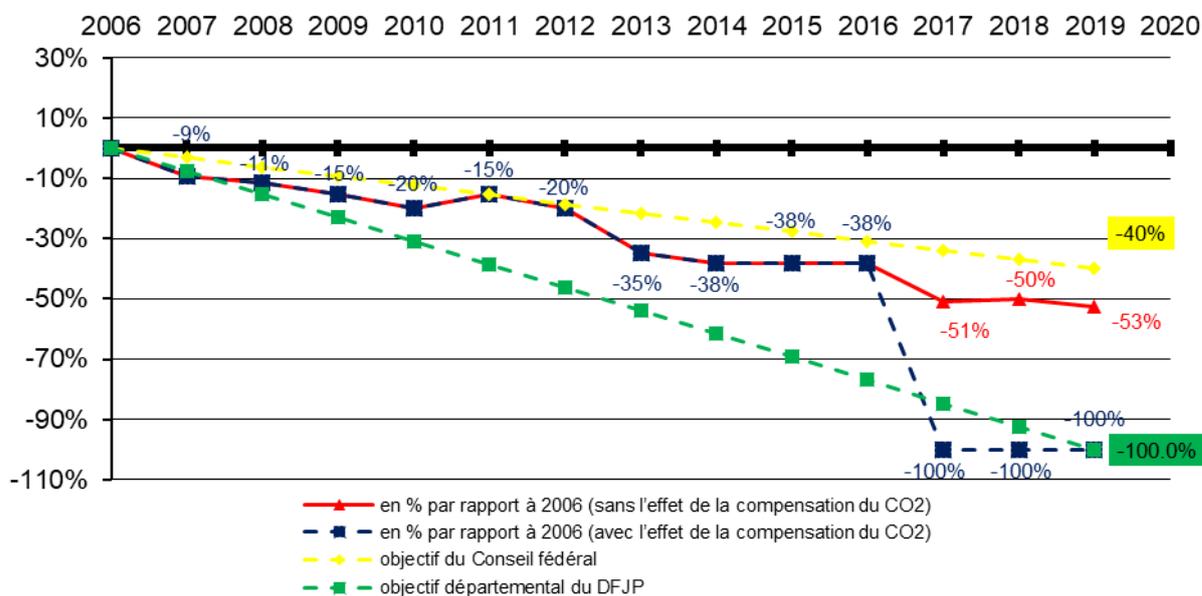


Figure 17: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFJP

## 4.5. DETEC – Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

### 4.5.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DETEC a atteint environ 1,7 million d'UCE/EPT, soit 11 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 18). D'ici 2019, le DETEC entendait réduire sa charge environnementale de 28% par rapport à l'année de référence 2006. À l'issue de la période en cours (2019), il a exactement atteint son objectif avec une réduction de 28% de sa charge environnementale par rapport à l'année de référence 2006.

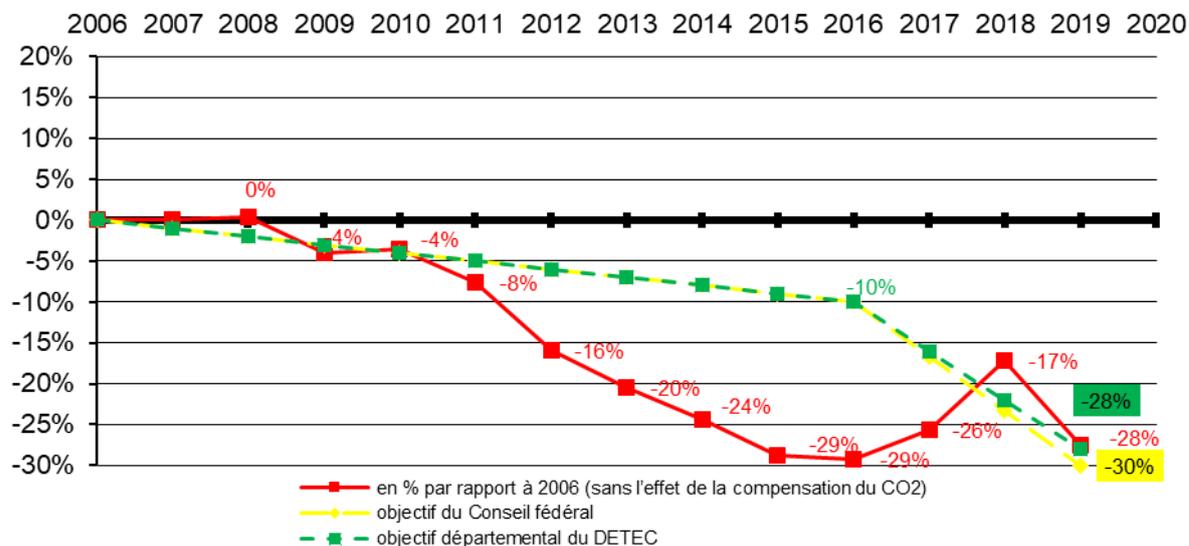


Figure 18: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DETEC

La charge environnementale totale a baissé de 2% au DETEC au cours de la période 2017–2019, car la charge environnementale a diminué dans de nombreuses catégories. Les principaux changements concernent la mobilité (voir Tableau 7):

- Dans la catégorie des voyages en voiture, la charge environnementale a diminué de 12%. Cette baisse est imputable à la réduction du nombre de kilomètres parcourus en voiture dans tous les offices du DETEC.
- En revanche, la charge environnementale a augmenté de 5% dans la catégorie des voyages en avion. Entre 2018 et 2019, la charge environnementale relative a baissé de 21%. La raison principale en est la réduction des voyages en avion dans de nombreux offices du DETEC et le recours accru aux vols en classe économique au lieu de la classe affaires, ce qui a été comptabilisé en conséquence dans RUMBA. Malgré cette nette amélioration par rapport à l'année précédente, la charge environnementale liée aux voyages en avion était, en 2019, encore supérieure à la valeur de l'année de référence 2006. Cela peut toutefois aussi s'expliquer par le fait que les tâches et objectifs internationaux du département ont fortement augmenté depuis 2006.
- Comme la charge environnementale dans la catégorie des voyages en train a également diminué de 17% depuis 2017, il apparaît qu'au niveau de la mobilité, il n'y a pas eu de transfert des voyages en voiture ou en avion au profit des voyages en train. Les employés ont globalement moins voyagé.

					Évolution en 2019 par rapport à	
	2017	2018	2019		2017	2018
	en UCE / EPT			Part	en %	
Électricité	652'865	862'888	685'798	40%	+5%	-21%
Voyages en avion	441'548	447'325	432'006	25%	-2%	-3%
Chaleur	274'087	268'956	240'816	14%	-12%	-10%
Voyages en voiture	165'569	167'122	151'720	9%	-8%	-9%
Voyages en train	98'263	88'760	82'024	5%	-17%	-8%
Papier	58'139	56'948	59'395	3%	+2%	+4%
Eau	33'731	34'508	30'293	2%	-10%	-12%
Déchets	21'476	20'345	21'077	1%	-2%	+4%
<b>TOTAL</b>	<b>1'745'678</b>	<b>1'946'852</b>	<b>1'703'129</b>	<b>100%</b>	<b>-2%</b>	<b>-13%</b>

Tableau 7: Charge environnementale pour le DETEC en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.5.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES du DETEC ont atteint environ 3700 t et ont donc augmenté de près de 2% au cours de la période 2017–2019. Depuis 2017, le DETEC s'est fixé pour objectif de compenser chaque année intégralement les émissions de GES inévitables et obtient ainsi le statut de «département climatiquement neutre». Si l'on ne tient pas compte de la compensation, la réduction atteinte 23% (voir Figure 19). À l'issue de la période en cours (2019), le DETEC a réalisé aussi bien son objectif de département (-100%) que l'objectif de réduction de 40% adopté par le Conseil fédéral.

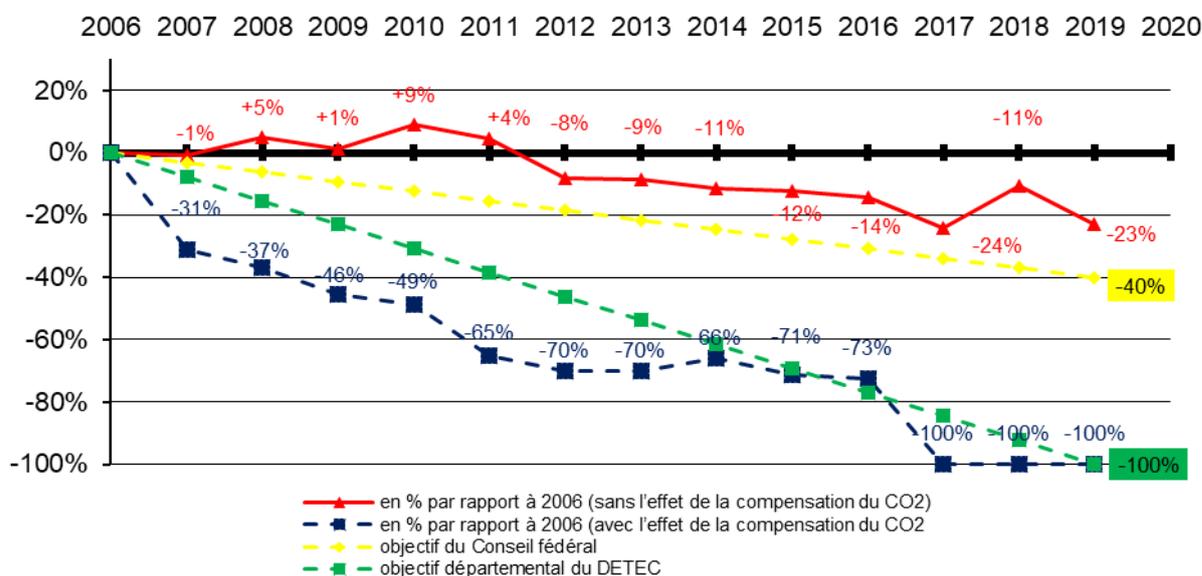


Figure 19: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DETEC

## 4.6. DDPS – Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports

### 4.6.1. Charge environnementale

Au DDPS, le programme RUMBA est mis en œuvre depuis le début à l'Office fédéral des sports (OFSP) et, depuis 2013, sur certains sites du Secrétariat général du DDPS (SG-DDPS), de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP), de swisstopo et d'armasuisse. L'année de référence est par conséquent 2013. D'ici 2019, le DDPS entendait réduire sa charge environnementale de 10% par rapport à l'année de référence 2013. En 2019, la charge environnementale des unités administratives civiles du DDPS a atteint 2 millions d'UCE/EPT, soit 4 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 20). Grâce à la réduction de la charge environnementale au cours de l'année sous revue (2019), le DDPS a atteint son objectif de département avec une réduction de sa charge environnementale de 12% par rapport à l'année de référence 2013.

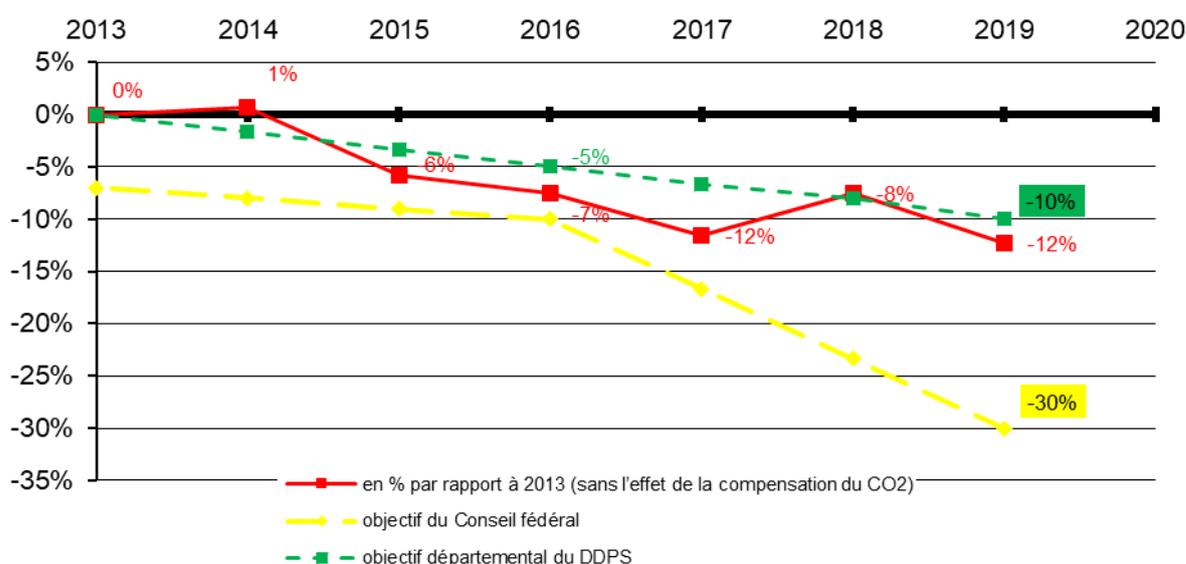


Figure 20: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2013 pour le DDPS

La charge environnementale totale a diminué de 3% au DDPS au cours de la période 2017–2019. Alors que la catégorie des voyages en avion (+23%) a eu un impact négatif sur le bilan, la charge environnementale a été sensiblement réduite dans les catégories de la chaleur (-28%) et des voyages en voiture (-17%) (voir Tableau 8).

- La baisse la plus importante de la charge environnementale a été enregistrée dans la catégorie de la chaleur (-28%). Dans tous les offices du DDPS, la consommation de chaleur a été moins importante que l'année précédente, même si la forte baisse de la consommation d'armasuisse et de l'OFPP s'est révélée déterminante (déménagement dans les nouveaux bâtiments à la Guisanplatz 1).
- Dans le domaine des voyages en avion, la charge environnementale relative a augmenté de 23%. Cette évolution s'explique principalement par une nette augmentation des kilomètres de vol, car une grande délégation s'était par exemple rendue à Singapour en 2018. En 2017 et 2018, la charge environnementale a donc augmenté de 21%. Il y a aussi eu une légère hausse des kilomètres de vol par rapport à l'année précédente.
- La charge environnementale a diminué de 10% pour les voyages en voiture, car il a été possible de réduire le nombre de kilomètres parcourus dans tous les offices du DDPS.



## 4.7. DEFR – Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche

### 4.7.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale du DEFR a atteint 3,7 millions d'UCE/EPT, soit 6 points de pourcentage de moins que l'année précédente et 38% de moins que l'année de référence 2006 (voir Figure 22). Après une phase de stagnation de quatre ans, le DEFR a pu réduire de nouveau sensiblement sa charge environnementale durant la période sous revue (2019). Cette réduction permet au DEFR, à l'issue de la période en cours, d'atteindre exactement son objectif de département avec une réduction de 38% par rapport à l'année de référence.

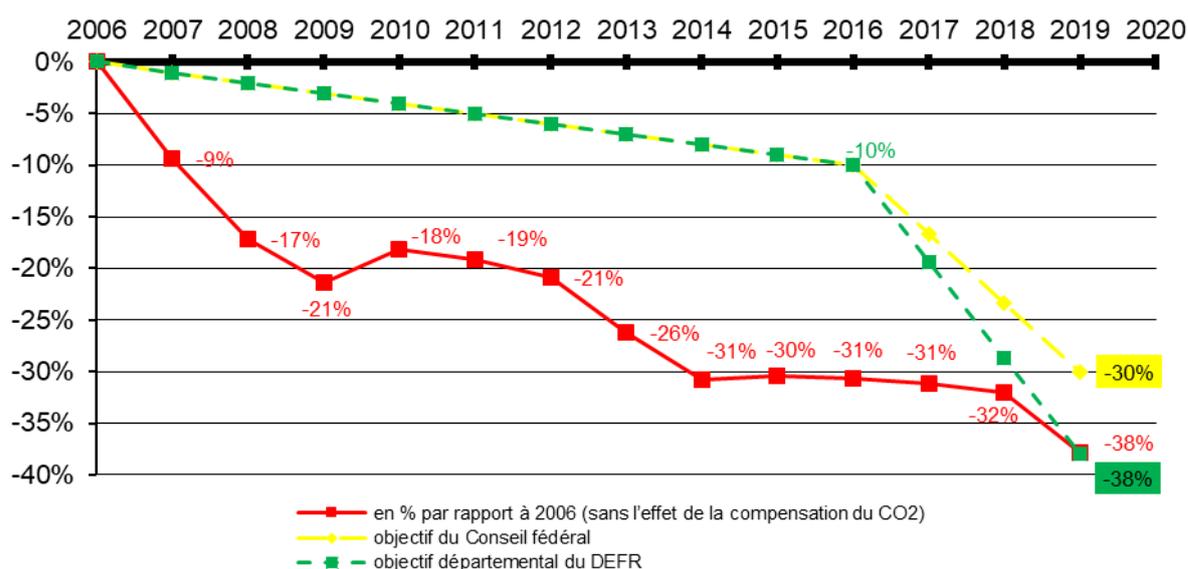


Figure 22: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DEFR

La charge environnementale totale a diminué de 10% au DEFR au cours de la période 2017–2019, car toutes les catégories ont enregistré des baisses. La réduction la plus importante concerne le domaine de la chaleur (-18% par rapport à 2017). Les catégories de l'électricité et des voyages en avion ont aussi enregistré des baisses considérables (voir Tableau 9):

- Les domaines de la chaleur (-18%) et de l'électricité (-6%) ont chacun enregistré une baisse de la charge environnementale depuis 2017. Cette évolution s'explique principalement par le fait que l'Agroscope a retiré de son parc plusieurs bâtiments sur différents sites en 2018. La densification des places de travail qui en a découlé a par exemple permis de réduire la consommation d'électricité de plus de 50% sur le site de Tänikon. Alors que la charge environnementale dans la catégorie de l'électricité a stagné par rapport à l'année précédente, elle a été réduite de 12% dans le domaine de la chaleur.
- La charge environnementale a diminué de 9% dans la catégorie des voyages en avion, ce qui s'explique par une baisse des kilomètres de vol dans tous les offices et en particulier dans les vols long courrier. Les baisses marquées au sein de l'Agroscope et du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) ont pesé le plus dans la balance. Après une augmentation de 14% de la charge environnementale relative dans la catégorie des voyages en avion en 2017 et 2018, il a été possible de stopper cette évolution en 2019, avec une baisse de 20%.

					Évolution en 2019 par rapport à		
	2017	2018	2019		2017	2018	
	en UCE / EPT			Part	en %		
Électricité	1'684'600	1'577'194	1'577'416		43%	-6%	+0%
Voyages en avion	979'154	1'116'620	895'709		24%	-9%	-20%
Chaleur	918'563	862'480	756'651		21%	-18%	-12%
Voyages en voiture	249'802	241'570	230'519		6%	-8%	-5%
Papier	131'476	124'156	124'143		3%	-6%	0%
Voyages en train	54'692	49'533	47'508		1%	-13%	-4%
Eau	43'947	39'116	34'537		1%	-21%	-12%
Déchets	23'945	22'253	22'129		1%	-8%	-1%
<b>TOTAL</b>	<b>4'086'179</b>	<b>4'032'922</b>	<b>3'688'612</b>		<b>100%</b>	<b>-10%</b>	<b>-9%</b>

Tableau 9: Charge environnementale pour le DEFR en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.7.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES du DEFR ont atteint environ 8200 t et ont donc diminué de près de 7% au cours de la période 2017–2019. Le DEFR s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de GES de 60% par rapport au niveau de 2006. La réduction atteint actuellement 35% sans compensation. Mais en tenant compte de l'effet de la compensation des GES, le DEFR a pu réduire ses émissions de 70% par rapport à l'année de référence et a réalisé aussi bien l'objectif du département (réduction de 60%) que l'objectif du Conseil fédéral (réduction de 40% d'ici à 2019) à l'issue de la période en cours (2019) (voir Figure 23).

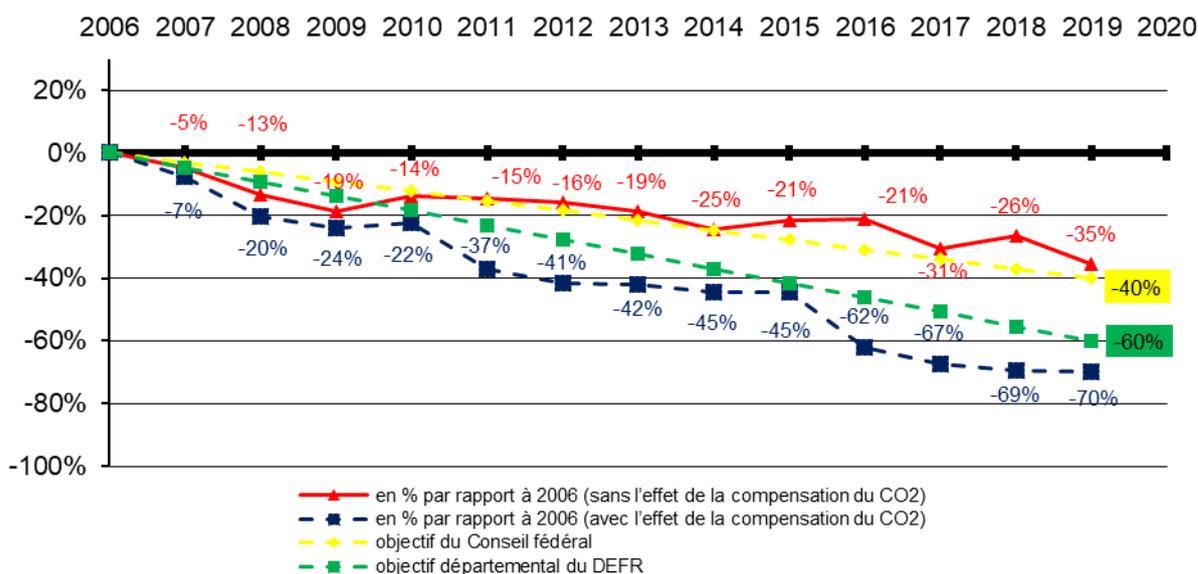


Figure 23: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DEFR

## 4.8. ChF – Chancellerie fédérale

### 4.8.1. Charge environnementale

En 2019, la charge environnementale de la Chancellerie fédérale (ChF) a atteint environ 1 million d'UCE/EPT, soit 2 points de pourcentage de moins que l'année précédente (voir Figure 24). D'ici à la fin de la période en cours (2019), la ChF s'est fixé pour objectif de réduire sa charge environnementale de 53% par rapport à l'année de référence 2006. Si la charge environnementale a pu être fortement réduite chaque année jusqu'en 2010 au sein de la ChF, la courbe de réduction s'est aplatie depuis. En 2019, la ChF en était à une baisse de 50% par rapport à 2006 et n'a donc juste pas atteint son objectif à l'issue de la période en cours (2019). Elle fait toutefois bonne figure par rapport à l'objectif global de l'administration fédérale, à savoir une baisse de 30%.

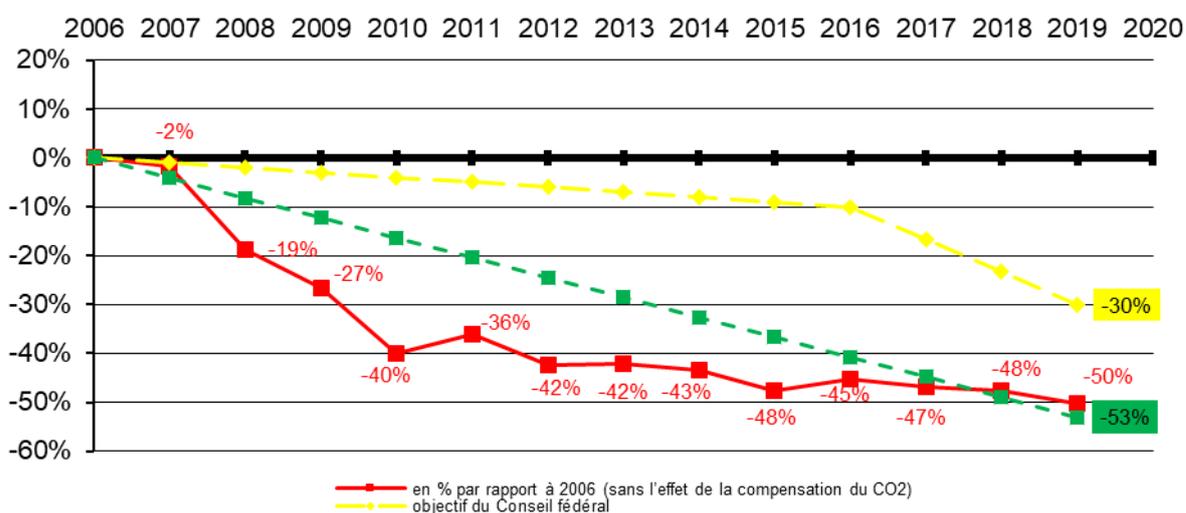


Figure 24: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour la ChF

La charge environnementale totale à la ChF a diminué de 6% au cours de la période 2017–2019. À part les voyages en avion et l'eau, toutes les catégories ont enregistré des baisses. Par rapport à 2017, les plus grands changements concernent l'électricité (-12%), le papier (-32%) et les voyages en avion (+8%) (voir Tableau 10):

- Dans le domaine de l'électricité, on observe une baisse de 12% de la charge environnementale. Il est réjouissant de constater que tous les sites ont enregistré des économies d'énergie comparables. Les raisons précises ne sont pas connues, mais on suppose que les réductions découlent du comportement des utilisateurs et de facteurs météorologiques favorables. Le nombre d'heures d'ensoleillement annuelles a par exemple une incidence sur l'utilisation de l'éclairage et donc sur la consommation d'électricité.
- La charge environnementale générée par la consommation de papier a diminué de 32% depuis 2017, elle est ainsi inférieure de 75% à la valeur de l'année de référence 2006. La part de papier recyclé a encore augmenté pour atteindre plus de 97% en 2019. Cette évolution s'explique par le remplacement systématique du papier «sandwich» et du papier en fibres vierges par du papier blanc entièrement recyclé. Par ailleurs, les documents de 100 pages et plus sont uniquement distribués au format numérique depuis 2018. Par rapport à 2018, la ChF a encore pu réduire sa charge environnementale de 10% dans la catégorie du papier.
- La charge environnementale a augmenté de 8% dans la catégorie des voyages en avion. Alors que la charge environnementale relative avait augmenté de 20% en 2017 et 2018, elle a de nouveau diminué de 11% par rapport à 2018, ce qui s'explique par une diminution des vols long courrier en classe économique et en classe affaires.

					Évolution en 2019 par rapport à	
	2017	2018	2019		2017	2018
	en UCE / EPT			Part	en %	
Électricité	467'003	415'093	411'501	39%	-12%	-1%
Chaleur	265'446	275'529	263'242	26%	-1%	-4%
Voyages en avion	203'518	244'854	219'109	23%	+8%	-11%
Papier	59'619	45'217	40'626	4%	-32%	-10%
Eau	32'191	36'808	34'173	3%	+6%	-7%
Déchets	19'919	19'598	18'699	2%	-6%	-5%
Voyages en train	17'001	15'799	14'970	1%	-12%	-5%
Voyages en voiture	8'873	4'735	3'154	0%	-64%	-33%
<b>TOTAL</b>	<b>1'073'570</b>	<b>1'057'633</b>	<b>1'005'474</b>	<b>100%</b>	<b>-6%</b>	<b>-5%</b>

Tableau 10: Charge environnementale pour la ChF en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019

#### 4.8.2. Émissions de gaz à effet de serre

En 2019, les émissions de GES de la ChF ont atteint 184 t et ont donc diminué de 3% au cours de la période 2017–2019. Par rapport à l'année de référence 2006, elles ont été réduites de 48% sans tenir compte de la compensation des GES. La ChF a intégralement compensé ces émissions et a ainsi rempli l'objectif fixé de neutralité climatique à l'issue de la période en cours (2019). Elle a aussi clairement atteint l'objectif de réduction du Conseil fédéral de 40% d'ici à 2019 (voir Figure 25).

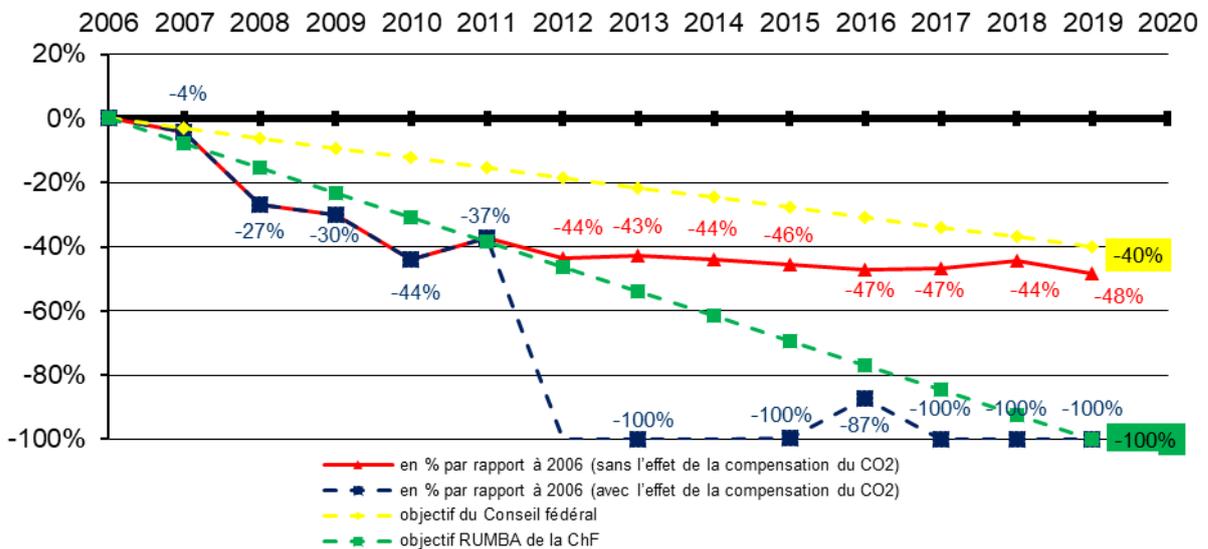


Figure 25: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour la ChF

## 4.9. Autres unités RUMBA

Les autres unités RUMBA, qui s'engagent dans RUMBA et recensent leurs indices environnementaux sur une base volontaire, sont mentionnées ci-après. Le présent rapport se limite à une analyse succincte de la consommation des ressources au cours de la période 2017–2019.

### 4.9.1. Ministère public de la Confédération (MPC)

	2017	2018
Voyages en avion	-35%	-36%
Voyages en voiture	+13938%	+0%
voyages en train	-35%	-32%
Électricité	-42%	-27%
Chaleur	-30%	-34%
Papier	-63%	-53%
Eau	-32%	-28%
Déchets	+1%	-10%

#### Mobilité

Les voyages en avion et en train ont nettement diminué par rapport à 2017. La réduction des voyages en avion à 900 km par EPT s'explique principalement par la baisse des vols long courrier en classe affaires (-41%). Le nombre de kilomètres parcourus en voiture par EPT a été exceptionnellement bas en 2017. Les valeurs de 2018 et 2019 sont dans la moyenne pluriannuelle.

#### Énergie

Dans le domaine de l'énergie, la consommation d'électricité et de chaleur a enregistré des baisses pendant la période en cours.

#### Environnement

La consommation de papier a chuté de 63% par rapport à 2017. La consommation d'eau a aussi diminué de 32%. Quant aux déchets, il y a une légère hausse de 1%.

La **charge environnementale** globale a diminué de 36% au cours de la période 2017–2019, de 62% par rapport à l'année de référence 2006.

### 4.9.2. Services du Parlement (SP)

	2017	2018
Voyages en avion	-14%	-26%
Voyages en voiture	-73%	-54%
voyages en train	+14%	+6%
Électricité	-0%	-1%
Chaleur	+9%	+9%
Papier	-12%	-12%
Eau	-48%	-7%
Déchets	-62%	-62%

#### Mobilité

Les voyages en avion et en voiture ont nettement diminué au cours de la période 2017–2019, alors que les voyages en train ont légèrement augmenté. La diminution des voyages en avion à 250 km par EPT s'explique principalement par la baisse des vols long courrier en classe affaires (-23%).

#### Énergie

Alors que la consommation de chaleur a augmenté pendant la période en cours, il n'y a pas eu de changement pour l'électricité.

#### Environnement

Par rapport à 2017, il y a eu une nette réduction des déchets. En 2019, la consommation de papier et d'eau a aussi enregistré des valeurs plus basses qu'en 2017.

La **charge environnementale** globale a diminué de 12% au cours de la période 2017–2019 et de 32% par rapport à l'année de référence 2006.

## 5. Qu'est-ce que RUMBA?

En 2019, le programme de gestion des ressources et de management environnemental de l'administration fédérale civile (RUMBA) englobait quelque 19 968 EPT répartis entre 51 unités RUMBA (voir Tableau 11). Le programme coordonne les activités environnementales de l'administration fédérale civile et vise à réduire continuellement la charge environnementale et les émissions de GES. Une utilisation efficace et économe des ressources, obtenue par des mesures concrètes et une excellente sensibilisation des collaborateurs, permet aussi de réduire les coûts. En 2016, le Conseil fédéral s'est fixé pour objectif de diminuer la charge environnementale selon la méthode RUMBA de 30% par rapport à 2006 dans l'administration fédérale civile d'ici à 2019. En guise de deuxième objectif, les émissions de GES en chiffres absolus selon la méthode RUMBA doivent être réduites d'ici 2019 de 40% par rapport à 2006. Fin 2016, les départements et la Chancellerie fédérale ont fixé les objectifs de département pour la période de 2017 à 2019. Ceux-ci dépendent de leurs capacités et tiennent compte aussi bien des objectifs généraux du Conseil fédéral que de la convention de prestations selon le nouveau modèle de gestion de l'administration fédérale.

Pour vérifier la réalisation des objectifs du Conseil fédéral et des départements, le Conseil fédéral a chargé le service spécialisé RUMBA d'établir en 2018 et 2019 des «rapports environnementaux internes» qui sont soumis à la Conférence des secrétaires généraux (CSG) et aux départements. Le présent rapport est un «rapport environnemental public» sur l'ensemble de la période d'objectifs RUMBA 2017 à 2019.

## 6. Gestion de l'environnement à la Confédération

Le management environnemental à la Confédération ne se limite pas aux unités administratives concernées par RUMBA dans l'administration fédérale, mais englobe d'autres domaines importants. Le présent rapport porte sur le programme de management environnemental RUMBA au cours des années 2017–2019.

### 6.1. RUMBA dans l'administration fédérale civile

Le programme RUMBA coordonne les activités environnementales de l'administration fédérale civile, améliore l'efficacité afin d'économiser des coûts et réduit la charge environnementale et les émissions de GES selon la méthode RUMBA tout en sensibilisant les collaborateurs. Malgré les succès enregistrés depuis le lancement du programme, il reste des potentiels à exploiter pour réduire la consommation des ressources et la charge environnementale, notamment dans les secteurs de la chaleur, de l'électricité et de la mobilité.

### 6.2. SMEA DDPS

Les objectifs et les priorités du système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS (SMEA DDPS) sont liés à l'impact sur l'environnement de l'armée, à savoir les infrastructures militaires, l'utilisation à des fins militaires d'espaces naturels et de ressources ainsi que les militaires eux-mêmes. Dans cinq unités administratives civiles (SG-DDPS, armasuisse, OFPP, OFSPO et swisstopo), le SMEA DDPS et RUMBA se recoupent.

### 6.3. Exemplarité énergétique de la Confédération

L'initiative Exemplarité énergétique de la Confédération (EEC)<sup>7</sup> vise à accroître l'efficacité énergétique jusqu'en 2020 de 25% par rapport à l'année de référence 2006. Les participants au programme sont, outre l'administration fédérale civile et le DDPS, les entreprises liées à la Confédération (CFF, Poste, Swisscom et Skyguide) ainsi que les Services industriels de Genève (SIG), la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA), Genève Aéroport et le domaine des écoles polytechniques fédérales (EPF).

---

<sup>7</sup> <https://www.vorbild-energie-klima.admin.ch/vbe/fr/home.html> (15.06.2020)

## 7. Aperçu de la nouvelle période d'objectifs

Lors de sa séance du 3 juillet 2019, le Conseil fédéral a décidé, en lien avec la Stratégie énergétique 2050, de poursuivre tout en l'accentuant la baisse des émissions de GES dans l'administration fédérale. Pour ce faire, il a adopté un train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale, qui prescrit les grandes lignes pour de nouvelles mesures dans les domaines des déplacements en avion, de la flotte de véhicules et des bâtiments. Le Conseil fédéral souhaite que d'ici 2030, l'administration fédérale réduise ses émissions de GES en Suisse de 50% par rapport à l'année de référence 2006. RUMBA fait office de service de coordination pour l'administration fédérale avec le système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS (SMEA DDPS). Le 13 décembre 2019, le Conseil fédéral a adopté le concept détaillé RUMBA 2020+ élaboré par le service spécialisé RUMBA, qui s'aligne sur le train de mesures sur le climat. RUMBA 2020+ porte davantage sur des mesures qui rendent possible l'objectif, fixé pour les années 2020 à 2023, de réduire les émissions de GES d'ici 2023 de 9% par rapport à 2020. Le graphique ci-dessous (voir Figure 26) montre les trajectoires de réduction de RUMBA pour les périodes 2006–2019 et 2020–2023 (2020+), la trajectoire de réduction du train de mesures sur le climat (2006–2030) ainsi que les réductions d'émissions effectives par rapport à l'année de référence 2006 (avec et sans compensation).

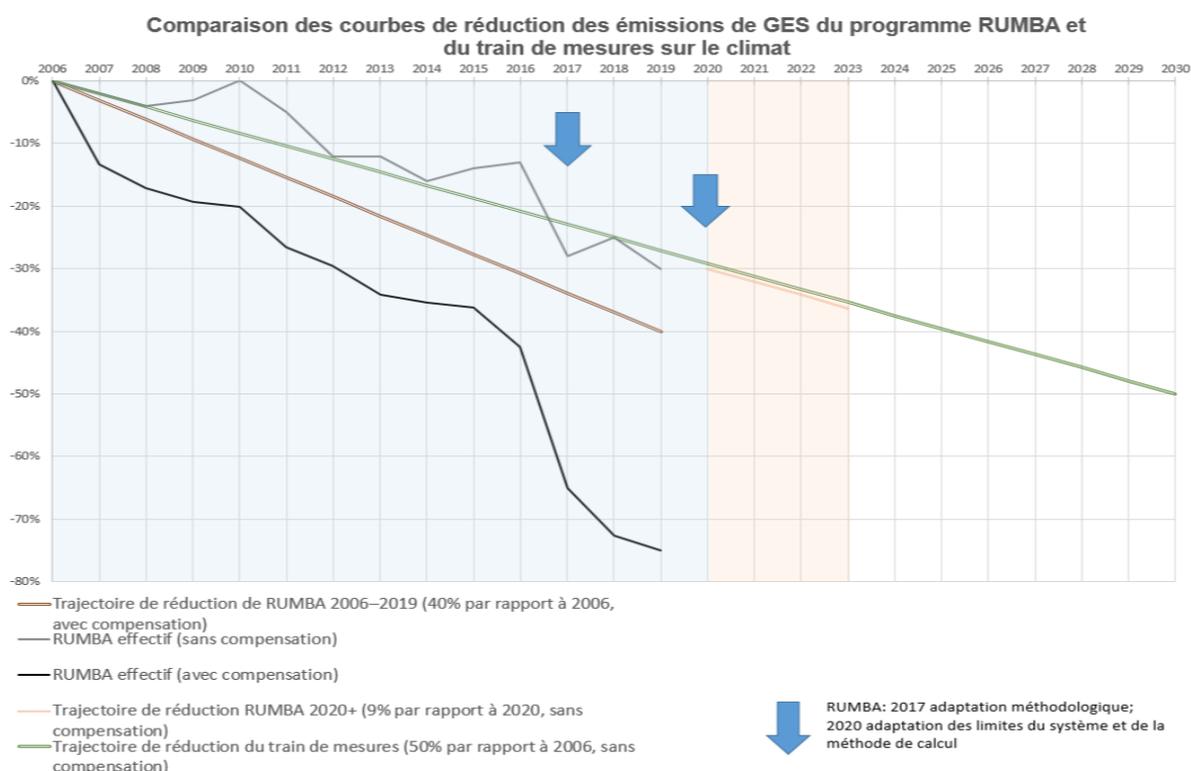


Figure 26: Comparaison des courbes de réduction de RUMBA et du train de mesures sur le climat

RUMBA 2020+ prévoit en outre un changement des limites du système:

- Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le programme RUMBA englobe en principe toutes les unités de l'administration fédérale centrale (DFAE, DFI, DFF, DFJP, DETEC, DEFR, ChF et Conseil fédéral). Les unités de l'administration fédérale décentralisée peuvent participer à RUMBA sur une base volontaire. Comme jusqu'ici, le réseau extérieur du DFAE et des parties de l'AFD sont exclus de RUMBA.
- Le SMEA DDPS comprend toutes les unités du DDPS. Le recoupement précité du programme RUMBA et du SMEA DDPS concernant les cinq unités administratives civiles (SG-DDPS, armasuisse, OFPP, OFSPO und swisstopo) est par conséquent supprimé.

## 8. Annexes

### 8.1. Calcul des émissions de gaz à effet de serre

Le calcul des émissions de GES prend en compte non seulement le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), mais aussi tous les autres gaz dits de Kyoto<sup>8</sup>, tels que le méthane (CH<sub>4</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), les hydrocarbures volatils (COVNM) ou les chlorofluorocarbures (CFC). Comme l'intensité de l'effet de serre et notamment la durée de persistance dans l'atmosphère varie d'un gaz à l'autre, leur quantité ne peut pas être simplement additionnée. Le calcul se fonde sur le potentiel de réchauffement global, qui permet de mesurer l'ampleur de l'impact sur le climat à long terme en la comparant à celle du CO<sub>2</sub>. Pour établir cette comparaison avec le CO<sub>2</sub>, il est nécessaire de choisir une période d'observation de l'effet dans le futur. Elle est de 100 ans, sur le modèle de l'inventaire suisse des émissions de gaz à effet de serre. Alors que le potentiel de réchauffement global du CO<sub>2</sub>, par définition, est égal à 1, il s'élève à 25 pour le méthane et à 298 pour le protoxyde d'azote<sup>9</sup> pour une période d'observation de 100 ans. Selon cette méthode, l'émission de 1 kg de méthane est comptée comme 25 kg de CO<sub>2</sub>, celle de 1 kg de protoxyde d'azote comme 298 kg de CO<sub>2</sub>. Ainsi, la quantité des différentes émissions de GES peut être représentée comme la somme des émissions de CO<sub>2</sub> correspondantes. Ces résultats sont indiqués en éq.-CO<sub>2</sub> (équivalents CO<sub>2</sub>) dans RUMBA.

Traitement du trafic aérien: si la méthode des équivalents CO<sub>2</sub> fonctionne bien pour les émissions de GES, ce n'est pas le cas pour l'impact climatique de l'aviation qui va au-delà des émissions de CO<sub>2</sub>. La raison en est que l'impact climatique supplémentaire du trafic aérien n'est pas constitué des émissions directes des gaz de Kyoto et que les effets sont de très courte durée (heures, jours) et ne s'additionnent pas avec le temps. Dans la considération de l'impact climatique indirect du trafic aérien, on peut supposer que l'influence des nuages notamment a un effet comparable. Or les incertitudes liées aux effets sont grandes et n'ont pas diminué dans la recherche, car on découvre sans cesse de nouveaux effets qui agissent dans les deux sens (réchauffement et refroidissement).

Pour que la méthode des indications reste cohérente dans RUMBA sous la notion d'« émissions de GES », le programme utilise les émissions effectives de CO<sub>2</sub> dans le cadre de la déclaration des émissions de GES dues à la consommation de carburant dans l'aviation. En outre, l'impact climatique supplémentaire du trafic aérien est pris en compte à l'aide d'un facteur de pondération des émissions. Dans la période 2017–2019, un facteur de pondération des émissions de 2 a été appliqué dans RUMBA. L'Académie suisse des sciences naturelles a rassemblé les bases scientifiques actuelles (publication de juin 2020)<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/info-specialistes/climat--affaires-internationales/politique-climatique-internationale--protocole-de-kyoto.html>

<sup>9</sup> [https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/Klima/fachinfo-daten/vom\\_menschen\\_verursachtetreibhausgase.pdf.download.pdf/tableau\\_des\\_gaz\\_aeffetdeserreanthropiques.pdf](https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/Klima/fachinfo-daten/vom_menschen_verursachtetreibhausgase.pdf.download.pdf/tableau_des_gaz_aeffetdeserreanthropiques.pdf) (15.06.2020)

<sup>10</sup> Nouveau (2020) The impact of emissions from aviation on the climate. Swiss Academies Communications 15 (9). doi.org/10.5281/zenodo.3935410 Français: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/fr/home/politique/environnement/aviation-et-rechauffement-climatique.html>, document «Emissions de transports aériens et leur impact sur le climat»

## 8.2. Adaptation méthodologique de 2016 à 2017

Les écofacteurs, qui constituent la base pour le calcul de la charge environnementale de l'administration fédérale civile, les facteurs d'énergie primaire et les facteurs d'émission ont été adaptés à l'état actuel de la science pour 2017. Cette modification s'appuie d'une part sur les indications de la recommandation de la KBOB, actualisée en 2016, «Données des écobilans dans la construction 2009/1:2016»<sup>11</sup>, qui se fondent sur la base de données ecoinvent 2.212. Cela permet de refléter les changements intervenus ces dernières années s'agissant de l'évolution de la technique (p. ex. consommation de carburant, émissions des véhicules ou processus de production). D'autre part, la méthode de la saturation écologique est actualisée à la version 2013<sup>13</sup>. Elle prend en compte un large spectre d'atteintes environnementales (sol, air, eau, bruit, etc.) et les ramène à un seul indicateur par voie d'agrégation totale. Les écofacteurs sont les variables centrales de la méthode: ils traduisent l'atteinte environnementale due à une émission polluante ou à la consommation d'une ressource en unités de charge écologique (UCE) par unité de substance. L'écofacteur d'une substance découle de la législation ou d'objectifs politiques correspondants. Plus les émissions ou la consommation de ressources actuelles dépassent l'objectif de protection environnementale, plus l'écofacteur, exprimé en UCE, sera élevé. Les écofacteurs portant sur les GES sont ainsi revus à la hausse, car il devient de plus en plus difficile d'atteindre l'objectif des deux degrés Celsius définis lors de la Conférence de Paris sur les changements climatiques (COP21) d'ici 2050. Par conséquent, toutes les activités qui reposent sur des carburants ou des combustibles fossiles (p. ex. déplacements en voiture ou en avion, chauffages fonctionnant au mazout ou au gaz naturel) conduisent à une charge environnementale accrue depuis 2017 suite à l'actualisation des écofacteurs. Les émissions fossiles induites à l'étranger par les importations d'électricité ne sont pas prises en compte par définition (émissions générées en Suisse).

Voici un exemple illustrant cette évolution: l'écofacteur «Voyages par avion en Europe, classe économique» est passé de 202 à 299 UCE/pkm, soit une hausse de près de 50%. Mille personnes-kilomètres parcourus en vol en 2016 (soit la distance Zurich–Varsovie) correspondaient à une charge environnementale d'environ 202 000 UCE. Depuis 2017 et l'actualisation du calcul, 1000 pkm effectués en avion en classe économique représentent 299 000 UCE, soit 97 308 UCE de plus qu'auparavant.

En revanche, l'écofacteur portant sur l'électricité s'est amélioré, car le mix d'électricité suisse a changé et la production actuelle d'électricité génère moins d'atteintes à l'environnement. Le mix d'électricité principal et non vérifiable en Suisse est passé de 42 à 32 UCE/MJ d'énergie primaire, soit une réduction de près d'un quart.

Voici un exemple en guise d'illustration: un ménage de deux personnes dans une maison individuelle a une consommation d'électricité de 3550 kWh par an<sup>14</sup>. Cela correspond à environ 39 000 MJ d'énergie primaire et générerait jusqu'en 2016 une charge environnementale de 1 638 000 UCE. Suite à l'adaptation méthodologique, cette quantité d'électricité représente une charge de 1 248 000 UCE, soit 390 000 UCE de moins.

---

<sup>11</sup> [https://www.kbob.admin.ch/kbob/fr/home/publikationen/nachhaltiges-bauen/oekobilanzdaten\\_baubereich.html](https://www.kbob.admin.ch/kbob/fr/home/publikationen/nachhaltiges-bauen/oekobilanzdaten_baubereich.html) (15.06.2020)

<sup>12</sup> <https://www.ecoinvent.org/> (15.06.2020)

<sup>13</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/economie-consommation/publications-etudes/publications/ecofacteurs-2015-saturation.html> (15.06.2020)

<sup>14</sup> Nipkow, Jürg 2013: *Dertypische Haushalt-Stromverbrauch*. Schweizerische Agentur für Energieeffizienz S.A.F.E., Zurich

## 8.3. Indices environnementaux de RUMBA

Les tableaux sur les deux pages suivantes présentent les indices environnementaux de toutes les unités RUMBA. Tous les indices se réfèrent à 2019. Ces tableaux ont pour objectif de recenser les données brutes et les calculs pour chaque unité RUMBA.

Les unités RUMBA sont subdivisées en unités organisationnelles, qui exécutent principalement des activités administratives, et en unités spéciales (marquées d'un point). Les unités spéciales présentent, en raison de leur activité, un impact environnemental plus important qu'une unité RUMBA typique.

Dans la présentation suivante, les unités RUMBA sont répertoriées par département. L'évolution des indices se fonde sur l'année de référence 2006; la charge environnementale est indiquée en pour cent, les autres indices par des flèches dont la signification est la suivante:

- ↓ = Baisse de plus de 30%
- ↘ = Baisse comprise entre 5 et 30%
- ↔ = Faible fluctuation (entre -5 et +5%)
- ↗ = Augmentation comprise entre 5 et 30%
- ↑ = Augmentation de plus de 30%

Les indices sont expliqués dans le présent rapport pour chaque département. Des comparaisons transversales entre les services fédéraux ne sont possibles que dans une certaine mesure, compte tenu des tâches et des conditions-cadres différentes. Les unités organisationnelles mentionnées représentent environ 19 970 EPT de l'administration fédérale (valeur moyenne des mois de l'année 2019).

Dans la catégorie du papier, 70% du papier «sandwich» sont considérés comme provenant de fibres vierges pour le calcul de la part de nouvelles fibres.

Comme une augmentation des voyages en train est à considérer comme positive, le code couleur est inversé dans cette catégorie.

Département	Unité RUMBA	Unité spéc.	Charge environnementale		éq.-CO <sub>2</sub>		Surface		Chaleur		Chaleur		Électricité								
			en millier d'UCE / EPT		en kg / EPT		m <sup>2</sup> / EPT		MJ / m <sup>2</sup>		MJ / EPT		MJ / EPT								
			hors compens. CO <sub>2</sub>	y compris compens. CO <sub>2</sub>	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006					
<b>Total DFAE</b>			<b>5'322</b>	-5.9%	<b>2'788</b>	-30.7%	<b>6'050</b>	8'466	-28.5%	<b>28</b>	36	-22%	<b>189</b>	231	-18.5%	<b>5</b>	8	-36.5%	<b>21'287</b>	31'394	-32.2%
DFI	OFSP	●	872	-79.3%	602	-85.7%	588	3'074	-80.9%	43	64	-32.4%	56	230	-75.4%	2	15	-83.4%	10'968	72'474	-84.9%
	OFC	●	2'175	-60.6%	1'659	-69.9%	1'122	4'187	-73.2%	102	126	-19.7%	95	252	-62.4%	10	32	-69.8%	45'774	70'743	-35.3%
	AFS	●	2'280	-66.7%	1'814	-73.5%	1'012	5'607	-81.9%	191	270	-29.2%	61	205	-70.4%	12	55	-79.0%	57'038	116'234	-50.9%
	OFS		1'464	-22.4%	961	-49.1%	1'093	1'312	-16.7%	39	45	-14.8%	215	168	28.3%	8	8	9.4%	18'246	29'625	-38.4%
	OSAV		1'489	-49.7%	909	-69.3%	1'260	3'495	-63.9%	28	45	-37.1%	184	408	-55.0%	5	18	-71.7%	14'397	25'817	-44.2%
	OFAS		1'089	-41.8%	806	-56.9%	616	1'122	-45.1%	30	38	-21.2%	164	287	-42.6%	5	11	-54.8%	19'539	27'518	-29.0%
	BFEG (p/r 2011)		1'428	-11.5%	699	-56.7%	1'586	1'895	-16.3%	43	60	-28.9%	246	254	-3.3%	10	15	-31.3%	9'099	12'427	-26.8%
	SG-DFI		1'538	-57.6%	1'067	-70.6%	1'023	2'181	-53.1%	52	63	-16.5%	85	138	-38.3%	4	9	-48.5%	25'628	59'747	-57.1%
	MétéoSuisse	●	831	-68.5%	474	-79.4%	777	2'443	-68.2%	26	48	-45.5%	201	336	-40.1%	5	16	-67.4%	17'338	47'023	-63.1%
	<b>TOTAL DFI</b>		<b>1'315</b>	-57.5%	<b>897</b>	-70.5%	<b>909</b>	2'377	-61.8%	<b>48</b>	62	-22.8%	<b>129</b>	238	-46.0%	<b>6</b>	15	-58.3%	<b>20'944</b>	48'284	-56.6%
DFF	OFCL	●	2'828	-51.5%	2'828	-51.5%	1'973	4'294	-54.1%	93	142	-34.5%	147	215	-31.4%	14	31	-55.1%	49'568	101'886	-51.3%
	OFIT	●	4'150	-28.9%	3'492	-40.2%	1'430	2'355	-39.3%	32	30	6.0%	184	133	38.2%	6	4	46.4%	115'360	132'464	-12.9%
	CDF		1'020	-24.2%	1'020	-24.2%	751	1'146	-34.5%	33	34	-5.3%	161	244	-33.8%	5	8	-37.3%	12'041	14'869	-19.0%
	AFF		1'019	-61.4%	1'019	-61.4%	623	2'334	-73.3%	37	51	-26.4%	155	212	-26.7%	6	11	-46.1%	18'107	30'808	-41.2%
	OFPER		717	-60.7%	717	-60.7%	425	1'011	-58.0%	67	108	-38.0%	104	132	-21.4%	7	14	-51.3%	11'480	29'641	-61.3%
	AFC		1'112	-38.6%	1'112	-38.6%	822	1'290	-36.3%	37	44	-15.5%	139	165	-15.8%	5	7	-28.8%	11'093	22'044	-49.7%
	SG-DFF / UPIC / SFI		2'653	42.2%	2'653	42.2%	2'654	1'356	95.7%	35	53	-33.9%	151	179	-15.5%	5	10	-44.1%	19'146	27'188	-29.6%
	AFD (DGD)		1'107	-37.7%	705	-60.3%	873	1'347	-35.2%	35	35	1.0%	180	263	-31.5%	6	9	-30.8%	8'321	23'893	-65.2%
	Swissmint	●	7'803	-30.8%	7'803	-30.8%	3'631	9'915	-63.4%	205	244	-15.9%	196	447	-56.3%	40	109	-63.2%	189'100	144'885	30.5%
	CdC		955	-60.0%	955	-60.0%	376	1'144	-67.1%	22	39	-43.8%	91	125	-27.5%	2	5	-59.2%	21'420	45'571	-53.0%
	<b>Total DFF</b>		<b>2'164</b>	-36.1%	<b>1'941</b>	-42.7%	<b>1'125</b>	1'950	-42.3%	<b>40</b>	53	-24.4%	<b>192</b>	190	-20.2%	<b>6</b>	10	-39.7%	<b>45'593</b>	62'320	-26.8%
DFJP	OFJ		1'812	-36.3%	1'286	-54.8%	1'144	1'696	-32.6%	56	51	9.5%	183	226	-19.1%	10	12	-11.4%	29'663	50'686	-41.5%
	fedpol		1'680	-52.7%	1'067	-70.0%	1'331	3'788	-64.9%	59	38	57.6%	78	345	-77.2%	5	13	-64.1%	20'042	26'415	-24.1%
	SG-DFJP		1'048	-68.3%	765	-76.9%	617	2'698	-77.1%	88	50	74.5%	93	216	-57.0%	8	11	-24.9%	19'397	49'609	-60.9%
	CSI-DFJP	●	3'071	-52.1%	2'506	-60.9%	1'227	3'413	-64.0%	30	52	-41.7%	128	330	-61.4%	4	17	-77.5%	84'535	129'737	-34.8%
	SEM		2'071	-16.6%	1'179	-42.5%	1'939	2'817	-31.2%	40	44	-8.3%	277	314	-11.6%	11	14	-19.0%	13'918	18'990	-26.7%
<b>Total DFJP</b>		<b>1'996</b>	-50.2%	<b>1'326</b>	-66.9%	<b>1'457</b>	3'498	-58.4%	<b>50</b>	49	2.9%	<b>149</b>	313	-52.5%	<b>7</b>	15	-51.2%	<b>28'659</b>	50'373	-43.1%	
DETEC	ARE		635	-62.0%	496	-68.7%	302	1'059	-71.5%	34	35	-4.0%	31	135	-76.6%	1	5	-77.5%	11'779	23'627	-50.1%
	OFROU (p/r à 2011)		1'378	-30.4%	988	-49.2%	847	1'462	-42.0%	20	22	-7.5%	143	125	14.4%	3	3	5.8%	15'914	19'361	-17.8%
	OFEV		1'857	-26.7%	953	-62.4%	1'965	2'998	-34.5%	38	44	-13.9%	264	257	2.7%	10	11	-11.5%	11'371	19'523	-41.8%
	OFCOM		1'607	-40.2%	1'008	-62.5%	1'302	2'501	-47.9%	37	35	5.3%	66	180	-63.5%	2	6	-61.6%	13'440	22'914	-41.3%
	OFT		1'030	-16.1%	704	-42.6%	712	783	-9.1%	24	35	-29.9%	112	61	84.3%	3	2	29.1%	12'798	16'864	-24.1%
	OFAC		3'587	0.9%	1'882	-47.1%	3'708	4'350	-14.8%	21	26	-20.0%	143	130	10.7%	3	3	-11.5%	15'914	23'901	-33.4%
	OFEN		1'296	-9.3%	757	-39.4%	1'172	1'361	-13.9%	23	31	-26.7%	100	82	22.7%	2	3	-10.1%	9'802	12'776	-23.3%
	SG-DETEC		1'115	-70.3%	776	-79.3%	738	3'948	-81.3%	42	51	-17.4%	167	409	-59.1%	7	21	-66.2%	14'691	34'442	-57.3%
<b>Total DETEC</b>		<b>1'703</b>	-27.5%	<b>1'015</b>	-56.4%	<b>1'497</b>	2'329	-35.7%	<b>28</b>	34	-16.4%	<b>158</b>	188	-15.9%	<b>4</b>	6	-29.7%	<b>13'490</b>	20'688	-34.8%	
DDPS	armasuisse (p/r à 2013)	●	2'696	2.4%	2'696	2.4%	2'671	3'289	-18.8%	53	38	38.7%	118	324	-63.4%	6	12	-49.3%	15'805	13'810	14.4%
	OFPP (p/r à 2013)		1'105	-26.8%	1'105	-26.8%	741	1'161	-36.2%	75	48	56.7%	91	222	-59.1%	7	11	-35.9%	13'579	15'563	-12.7%
	OFSP0		1'510	-25.1%	1'510	-25.1%	1'211	1'889	-35.9%	27	34	-20.7%	447	523	-14.5%	12	18	-32.2%	17'171	20'852	-17.7%
	SG-DDPS (p/r à 2013)		1'019	-19.1%	1'019	-19.1%	765	1'165	-34.4%	57	51	11.7%	141	150	-6.2%	8	8	4.8%	12'909	12'736	1.4%
	swisstopo (p/r à 2013)		2'063	-33.8%	2'063	-33.8%	872	1'735	-49.7%	42	42	0.9%	234	120	94.6%	10	5	96.3%	42'949	59'240	-27.5%
<b>Total DDPS(p/r à 2013)</b>		<b>1'972</b>	-12.3%	<b>1'964</b>	-12.6%	<b>1'635</b>	2'125	-23.0%	<b>48</b>	40	20.6%	<b>176</b>	261	-33.6%	<b>8</b>	11	-20.0%	<b>20'021</b>	23'778	-15.8%	
DEFR	Agroscope	●	6'319	-39.7%	5'931	-43.4%	4'036	9'031	-55.3%	101	135	-25.3%	513	678	-24.3%	52	92	-43.5%	115'566	149'005	-22.4%
	OFAGO		1'497	-24.6%	910	-54.2%	1'277	2'009	-36.4%	43	44	-3.5%	148	236	-37.4%	6	10	-39.7%	11'802	15'199	-22.3%
	OFAE		751	-40.6%	751	-40.6%	587	913	-35.6%	45	45	0.1%	196	236	-17.3%	9	11	-17.1%	6'131	14'728	-58.4%
	QFL		1'259	-28.5%	1'259	-28.5%	1'112	1'498	-25.7%	77	52	48.8%	189	229	-17.3%	15	12	21.5%	13'384	23'645	-34.9%
	SG-DEFR		2'138	-24.1%	2'138	-24.1%	1'988	3'820	-48.0%	35	47	-25.1%	164	210	-21.9%	6	10	-41.5%	17'372	16'894	2.8%
	ISCecco	●	3'116	-62.5%	3'116	-62.5%	1'204	3'180	-62.1%	24	33	-27.5%	174	189	-8.1%	4	6	-33.3%	86'613	194'039	-55.4%
	SEFRI / SP / CTI		1'910	7.6%	1'287	-27.5%	2'012	2'227	-9.6%	40	43	-6.2%	260	294	-11.5%	11	13	-17.0%	13'218	12'031	9.9%
	SECO / SAS		2'783	-15.6%	1'210	-63.3%	3'419	4'877	-29.9%	32	45	-27.9%	142	241	-41.1%	5	11	-57.5%	9'262	14'794	-37.4%
	CIVI		927	-28.5%	925	-28.7%	555	1'018	-45.5%	22	51	-56.2%	220	307	-28.4%	5	16	-68.6%	10'128	15'860	-36.1%
<b>Total DEFR</b>		<b>3'689</b>	-37.9%	<b>2'965</b>	-50.1%	<b>2'956</b>	5'890	-48.0%	<b>59</b>	82	-28.0%	<b>386</b>	542	-28.8%	<b>23</b>	45	-48.7%	<b>52'258</b>	74'407	-29.8%	
MPC	MPC		1'554	-61.6%	1'554	-61.6%	1'131	3'881	-70.9%	88	23	283.4%	70	246	-71.6%	6	6	8.8%	21'614	50'684	-57.4%
ChF	ChF		1'005	-50.2%	626	-69.0%	826	1'784	-53.7%	42	49	-13.7%	198	427	-53.5%	8	21	-59.9%	12'840	24'204	-47.0%
Parlement	SP		1'955	-32.5%	1'348	-53.5%	1'319	2'410	-45.3%	63	65	-1.8%	135	304	-55.5%	9	20	-56.3%	26'348	28'693	-8.2%
<b>Valeur moyenne de l'ensemble des unités RUMBA</b>			<b>2'379</b> </																		

Département	Unité RUMBA	Unité spéc.	Eau m <sup>3</sup> / EPT		Papier kg / EPT		dont nouvelles fibres %		Voyages en avion Pkm / EPT		Déplacements en Suisse Part effectuée en voiture		Collaborateurs		Remarques
			2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	2006	% p/r à 2006	
<b>Total DFAE</b>			9	8	13.0%	30	73	-59.0%	26%	57%	-54.0%	19771	16779	17.8%	Voyages de service: projets à l'étranger
<b>DFI</b>	<b>OFSP</b>	●	10	7	45.9%	24	36	-32.7%	11%	94%	-87.9%	1073	2111	-49.1%	Electricité: laboratoires (appareils et climatisation)
	<b>OFC</b>	●	11	16	-33.5%	39	575	-93.3%	56%	95%	-41.2%	924	551	67.8%	Surfaces et énergie: Bibliothèque nationale, archives, expositio
	<b>AFS</b>	●	8	20	-59.6%	9	53	-82.4%	22%	92%	-76.5%	289	752	-61.6%	Chaleur et électricité: Archives fédérales
	<b>OFS</b>		8	9	-16.9%	71	79	-10.9%	86%	60%	42.6%	854	497	71.8%	
	<b>OSAV</b>		6	11	-43.8%	18	35	-48.8%	9%	72%	-87.0%	3044	3712	-18.0%	est passé du DEFR au DFI en 2013
	<b>OFAS</b>		9	9	0.0%	59	149	-60.6%	3%	92%	-97.1%	607	639	-5.0%	a introduit RUMBA en 2013
	<b>BFEG (p/r 2011)</b>		8	10	-17.6%	35	103	-66.2%	4%	77%	-94.2%	2310	1322	74.7%	
	<b>SG-DFI</b>		10	10	6.5%	53	285	-81.2%	8%	33%	-76.3%	1553	1346	15.4%	
	<b>MétéoSuisse</b>	●	11	17	-34.2%	4	53	-92.5%	3%	58%	-94.6%	1245	1464	-15.0%	Services météorologiques, y compris centre de calcul
<b>TOTAL DFI</b>			9	11	-14.9%	39	120	-67.5%	51%	80%	-36.1%	1136	1255	-9.5%	
<b>DFE</b>	<b>OFCL</b>	●	11	14	-22.8%	16	37	-56.9%	32%	87%	-62.8%	951	1072	-11.2%	Collaborateurs sauf personnel de nettoyage et resp. bâtiment
	<b>OFIT</b>	●	7	8	-10.0%	3	24	-89.1%	5%	79%	-94.1%	500	196	154.4%	Consommation d'électricité: centres de calcul
	<b>CDF</b>		7	8	-9.1%	30	55	-45.4%	5%	74%	-92.9%	1500	1452	3.3%	
	<b>AFF</b>		12	12	-1.4%	41	119	-65.6%	29%	98%	-70.2%	479	3173	-84.9%	
	<b>OFPER</b>		9	13	-34.3%	26	114	-76.9%	35%	27%	29.2%	85	49	73.7%	
	<b>AFC</b>		9	8	7.7%	23	86	-72.7%	6%	60%	-90.0%	404	420	-3.9%	Voyages en voiture: service à l'ext. pour contrôle de la TVA
	<b>SG-DFF / UPIC / SFI</b>		10	10	-2.2%	29	69	-58.1%	66%	94%	-29.6%	5275	1055	400.1%	
	<b>AFD (DGD)</b>		8	10	-26.8%	19	64	-70.9%	32%	59%	-45.6%	1468	1497	-1.9%	
	<b>Swissmint</b>	●	40	87	-54.3%	19	33	-43.4%	48%	64%	-25.7%	1071	300	257.1%	Production de la monnaie
	<b>CdC</b>		12	19	-38.0%	73	106	-31.5%	17%	35%	-51.1%	73	254	-71.3%	
<b>Total DFE</b>			9	11	-18.9%	26	65	-60.8%	21%	59%	-65.2%	841	681	23.5%	
<b>DFJP</b>	<b>OFJ</b>		16	13	21.3%	40	87	-53.4%	74%	84%	-11.9%	1138	1325	-14.1%	
	<b>fedpol</b>		4	9	-54.5%	12	64	-82.0%	12%	93%	-87.4%	1855	3305	-43.9%	Voyages en voiture: enquêtes nationales
	<b>SG-DFJP</b>		8	17	-52.2%	31	67	-54.1%	14%	53%	-73.2%	463	3580	-87.1%	
	<b>CSI-DFJP</b>	●	6	7	-12.4%	7	20	-64.3%	5%	49%	-89.6%	661	36	1736.8%	Consommation d'électricité: centre de calcul
	<b>SEM</b>		9	30	-71.1%	85	92	-8.1%	24%	74%	-67.5%	2907	3032	-4.1%	
<b>Total DFJP</b>			7	22	-66.6%	39	70	-44.8%	27%	80%	-66.1%	1872	2806	-33.3%	
<b>DETEC</b>	<b>ARE</b>		5	9	-44.3%	20	82	-75.4%	9%	47%	-79.9%	604	967	-37.5%	
	<b>OFROU (p/r à 2011)</b>		9	9	0.6%	37	56	-33.5%	40%	73%	-45.7%	315	738	-57.3%	
	<b>OFEV</b>		8	9	-5.3%	20	47	-57.3%	36%	32%	11.6%	3216	3608	-10.9%	Voyages en avion: missions internationales
	<b>OFCOM</b>		7	9	-22.7%	26	65	-60.7%	16%	48%	-66.6%	3011	2951	2.0%	
	<b>OFT</b>		6	5	11.6%	11	54	-69.1%	11%	82%	-86.1%	1138	780	45.9%	
	<b>OFAC</b>		9	9	-7.6%	44	59	-24.2%	32%	84%	-62.1%	7933	8086	-1.9%	
	<b>OFEN</b>		7	1	354.2%	25	83	-70.0%	29%	48%	-39.4%	2804	1952	43.6%	
	<b>SG-DETEC</b>		10	8	21.4%	41	195	-78.7%	41%	83%	-51.2%	462	5055	-90.9%	
<b>Total DETEC</b>			8	8	-1.3%	29	66	-56.1%	32%	64%	-50.2%	2568	2883	-10.9%	
<b>DDPS</b>	<b>armasuisse (p/r à 2013)</b>	●	5	11	-48.2%	21	28	-25.3%	11%	72%	-85.2%	4892	3706	32.0%	depuis 2014
	<b>OFPP (p/r à 2013)</b>		3	7	-54.2%	22	39	-41.8%	72%	72%	-0.5%	737	416	77.3%	depuis 2014
	<b>OFSPPO</b>		19	27	-29.8%	30	59	-50.0%	23%	93%	-74.9%	487	129	278.3%	Consommation d'eau: due notamment à une piscine couverte
	<b>SG-DDPS (p/r à 2013)</b>		10	11	-2.3%	16	55	-70.7%	24%	67%	-64.1%	822	1680	-51.1%	depuis 2014
	<b>swisstopo (p/r à 2013)</b>		7	7	2.2%	50	23	113.9%	63%	58%	8.2%	704	805	-12.5%	depuis 2014
<b>Total DDPS(p/r à 2013)</b>			9	11	-19.5%	27	35	-22.3%	35%	70%	-50.5%	2342	1881	24.5%	
<b>DEFR</b>	<b>Agroscope</b>	●	73	118	-38.4%	9	28	-66.1%	11%	72%	-84.1%	1394	1191	17.1%	
	<b>OFAG</b>		8	9	-13.0%	25	115	-78.5%	17%	33%	-47.6%	2565	2330	10.1%	Voyages en voiture: service à l'ext. pour contrôles agri.
	<b>OFAE</b>		12	8	46.2%	35	70	-49.4%	28%	54%	-48.1%	502	594	-15.4%	
	<b>OFL</b>		4	3	28.9%	103	94	9.3%	10%	37%	-72.2%	0	313	-100.0%	
	<b>SG-DEFR</b>		11	6	65.2%	19	81	-76.2%	10%	46%	-79.0%	2818	7327	-61.5%	
	<b>ISCeco</b>	●	9	5	77.2%	12	25	-50.1%	35%	60%	-41.6%	117	111	5.2%	Consommation d'électricité: centre de calcul
	<b>SEFRI / SPR / CTI</b>		11	7	53.5%	25	71	-64.0%	37%	69%	-46.3%	4100	3055	34.2%	Fermé en 2013 à partir du SER (DFI) et de l'OFFT (DEFR)
	<b>SECO / SAS</b>		6	7	-10.4%	24	84	-71.3%	8%	44%	-82.8%	6962	8957	-22.3%	Voyages en avion: missions internationales
	<b>CIVI</b>		11	5	140.4%	61	86	-29.2%	28%	38%	-26.9%	0	0	0.0%	
<b>Total DEFR</b>			32	53	-40.4%	21	61	-65.2%	17%	51%	-66.2%	3327	3560	-6.8%	
<b>MPC</b>	<b>MPC</b>		7	21	-64.8%	15	83	-82.0%	58%	98%	-40.4%	1668	6291	-73.5%	
<b>ChF</b>	<b>ChF</b>		9	9	0.5%	35	88	-59.8%	4%	51%	-92.7%	774	378	104.9%	
<b>Parlement</b>	<b>SP</b>		7	7	-2.7%	206	350	-41.1%	6%	74%	-91.8%	1497	1359	10.2%	
<b>Valeur moyenne de l'ensemble des unités RUMBA</b>			12	18	-33.8%	32	74	-57.6%	28%	68%	-58.2%	3187	3007	6.0%	

## 8.4. Équivalents plein temps

Le tableau ci-dessous reflète l'état des EPT. Il s'agit d'une moyenne des valeurs mensuelles, non de l'effectif à une date donnée. Les chiffres englobent les collaborateurs, de même que les apprentis et les stagiaires universitaires. Les externes et les stagiaires sont également inclus dans les indices des unités RUMBA et des départements, étant donné qu'ils consomment des ressources et alourdissent aussi la charge environnementale. Il n'existe pas de données pour les offices en dehors de RUMBA, raison pour laquelle elles ne sont pas mentionnées. Cette méthodologie appliquée pour déterminer le nombre d'EPT diffère toutefois de la méthodologie officielle de la Confédération qui est utilisée par exemple dans le budget et le compte d'Etat.

Les unités organisationnelles marquées en **VERT** sont celles qui participent à RUMBA (unités RUMBA).

Les unités organisationnelles en **JAUNE** mettent en œuvre le système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS (SMEA DDPS), mais non RUMBA. Toutes les autres unités organisationnelles sont extérieures à l'administration fédérale centrale.

**SANS COULEUR**: ces unités ne sont pas rattachées à RUMBA.

Unités administratives		Nombre EPT
<b>DFAE</b>	<b>Département fédéral des affaires étrangères</b>	<b>1523</b>
	Sites bernois (unité RUMBA)	1523
	Sites en dehors de Berne, représentations diplomatiques et consulaires à l'étranger	n.c.

DFI		Département fédéral de l'intérieur	2773
OFSP	Office fédéral de la santé publique		539
OFC	Office fédéral de la culture		298
BN	Bibliothèque nationale suisse		
AFS	Archives fédérales suisses		91
OFS	Office fédéral de la statistique		760
OSAV (VI ex cl.)	Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires		225
OFAS	Office fédéral des assurances sociales		293
BFEG	Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes		20
SG-DFI	Secrétariat général		100
MétéoSuisse	Off. féd. de météorologie + climatologie		477

DFF		Département fédéral des finances	5169
OFCL	Office fédéral des constructions et de la logistique		516
OFIT	Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication		1383
CDF	Contrôle fédéral des finances		108
AFF	Administration fédérale des finances		178
OFPER	Office fédéral du personnel		139
AFC	Administration fédérale des contributions		1105
AFS	Administration fédérale des douanes (RUMBA seulement à la DGD)		598
SG-DFF/UPIC	Secrétariat général / UPIC		284
SFI	Secrétariat d'Etat aux questions financières internationales		

Unités administratives		Nombre EPT
<b>DETEC</b>	<b>Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication</b>	<b>2478</b>
ARE	Office fédéral du développement territorial	79
OFROU	Office fédéral des routes	637
OFEV	Office fédéral de l'environnement	539
OFCOM	Office fédéral de la communication	270
OFT	Office fédéral des transports	299
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile	314
OFEN	Office fédéral de l'énergie	249
SG-DETEC	Secrétariat général	92

DDPS		Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports	2077
amasuisse	amasuisse		826
OFPP	Office fédéral de la protection de la population		150
OFSPPO	Office fédéral du sport		448
SG DDPS	Secrétariat général y c. auditeur en chef		308
swisstopo	Office fédéral de topographie		345
SRC	Service de renseignements de la Confédération		n.c.
Défense	Groupement de la Défense		n.c.

DEFR		Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche	2784
Agroscope	Stat. de recherches agronom. / Haras national		1016
OFAG	Office fédéral de l'agriculture		243
OFAE	Off. féd. pour l'approvisionnement économique du pays		35

Swissmint	Swissmint	20
CdC	Centrale de compensation	839

<b>DFJP      Département fédéral de justice et police      2460</b>		
OFJ	Office fédéral de la justice	257
fedpol	Office fédéral de la police	910
SG-DFJP	Secrétariat général	126
CSI DFJP	Centre de service informatique du DFJP	367
SEM	Secrétariat d'État aux migrations	799

OFL	Office fédéral du logement	35
SG-DEFR	Secrétariat général	82
ISCeco	Centre de services informatiques du DEFR	115
Innosuisse	Agence suisse pour l'encouragement de l'innovation	316
SPR	Surveillance des prix	
SEFRI	Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation	
SECO	Secrétariat d'État à l'économie	813
SAS	Service d'accréditation suisse	n.a.
CIVI	Organe d'exécution du service civil	130
Domaine des EPF	Domaine des EPF	n.a.

<b>ChF      Chancellerie fédérale      223</b>		
ChF	Chancellerie fédérale	223
PF PDT	Préposé fédéral à la protection des données	

<b>Autres      482</b>		
MPC	Ministère public de la Confédération	243
SP	Services du Parlement	239

Tableau 11: Équivalents plein temps dans RUMBA

## 8.5. Informations complémentaires

### **Références bibliographiques**

Le site [www.rumba.admin.ch](http://www.rumba.admin.ch) comprend tous les rapports environnementaux de l'administration fédérale civile, les rapports environnementaux des unités RUMBA jusqu'en 2016 ainsi que beaucoup d'autres informations sur RUMBA.

### **Renseignements:**

*Carmen Maybud*

Cheffe du service spécialisé RUMBA

OFEN, Service de coordination

[carmen.maybud@bfe.admin.ch](mailto:carmen.maybud@bfe.admin.ch)

## 8.6. Table des illustrations

Figure 1: Évolution par domaine en unités de charge écologique par EPT	6
Figure 2: Évolution des émissions de GES en chiffres absolus imputables aux voyages en avion 2006–2019 et trajectoire de réduction du plan d'action «Voyages en avion» (30% d'ici 2030 p/r à 2019)	7
Figure 3: Évolution de la charge environnementale par rapport à l'année de référence 2006	8
Figure 4: Parts des catégories dans la charge environnementale totale de RUMBA en 2019	10
Figure 5: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de l'énergie	10
Figure 6: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de la mobilité	11
Figure 7: Évolution de la charge environnementale dans le domaine de l'environnement	11
Figure 8: Évolution des émissions de GES en chiffres absolus p/r à l'année de référence 2006	12
Figure 9: Part des émissions de GES compensées de l'administration fédérale civile	12
Figure 10: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFAE	13
Figure 11: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFAE	15
Figure 12: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFI	16
Figure 13: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFI	17
Figure 14: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFF	18
Figure 15: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFF	19
Figure 16: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DFJP	20
Figure 17: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DFJP	21
Figure 18: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DETEC	22
Figure 19: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DETEC	23
Figure 20: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2013 pour le DDPS	24
Figure 21: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2013 pour le DDPS	25
Figure 22: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour le DEFR	26
Figure 23: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour le DEFR	27
Figure 24: Évolution de la charge environnementale p/r à l'année de référence 2006 pour la ChF	28
Figure 25: Évolution des émissions GES en chiffres absolus p/r à l'année de réf. 2006 pour la ChF	29
Figure 26: Comparaison des courbes de réduction de RUMBA et du train de mesures sur le climat	32

## 8.7. Index des tableaux

Tableau 1: Réduction de la charge environnementale par EPT et des émissions de GES en chiffres absolus (y c. compensation) jusqu'en 2019 par rapport à 2006 .....	5
Tableau 2: Charge environnementale en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant selon la part de la catégorie dans la charge globale en 2019.....	9
Tableau 3: Charge environnementale pour le DFAE en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	14
Tableau 4: Charge environnementale pour le DFI en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	17
Tableau 5: Charge environnementale pour le DFF en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	19
Tableau 6: Charge environnementale pour le DFJP en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	21
Tableau 7: Charge environnementale pour le DETEC en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	23
Tableau 8: Charge environnementale pour le DDPS en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	25
Tableau 9: Charge environnementale pour le DEFR en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	27
Tableau 10: Charge environnementale pour la ChF en UCE/EPT entre 2017 et 2019; par ordre décroissant de l'importance revêtue par la catégorie dans la charge globale en 2019.....	29
Tableau 11: Équivalents plein temps dans RUMBA.....	39

## 8.8. Abréviations

AFD	Administration fédérale des douanes
CdC	Centrale de compensation
CFC	chlorofluorocarbones
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses SA
ChF	Chancellerie fédérale
CH <sub>4</sub>	méthane
COP21	United Nations Framework Convention on Climate Change, 21 <sup>st</sup> Conference of the Parties
COVNM	hydrocarbures volatiles
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
CSG	Conférence des secrétaires généraux
CSI-DFJP	Centre de services informatiques du DFJP
DDC	Direction du développement et de la coopération
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
DEFR	Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFAE	Département fédéral des affaires étrangères
DFE	Département fédéral des finances
DFI	Département fédéral de l'intérieur
DFJP	Département fédéral de justice et police
EEC	Exemplarité énergétique de la Confédération
EPF	École polytechnique fédérale
EPT	équivalent plein temps ( <i>Full-time equivalent</i> )
GES	gaz à effet de serre
KBOB	Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics
kg	kilogramme
km	kilomètre
kWh	kilowattheure
mio	million(s)
MJ	mégajoule
m <sup>2</sup>	mètre carré
NMG	Nouveau modèle de gestion de l'administration fédérale
NO <sub>x</sub>	oxydes d'azote

N <sub>2</sub> O	protoxyde d'azote
pkm	personne-kilomètre
OFCL	Office fédéral des constructions et de la logistique
OFCOM	Office fédéral de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFPP	Office fédéral de la protection de la population
OFSPPO	Office fédéral du sport
RUMBA	Gestion des ressources et management environnemental de l'administration fédérale civile
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
SEM	Secrétariat d'Etat aux migrations
SG-DDPS	Secrétariat général du DDPS
SG-DFI	Secrétariat général du DFI
SIG	Services industriels de Genève
SMEA DDPS	Système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS
SSD	Solid-State-Drive
Suva	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
t	tonne
TI	Technologies de l'information
UCE	unité de charge écologique