

Banque nationale suisse
Rapport sur l'environnement
2014

SCHWEIZERISCHE NATIONALBANK
BANQUE NATIONALE SUISSE
BANCA NAZIONALE SVIZZERA
BANCA NAZIUNALA SVIZRA
SWISS NATIONAL BANK



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Avant-propos | 3 |
| 1 Introduction et aperçu de la performance environnementale | 4 |
| 2 La Banque nationale et l'environnement | 5 |
| 3 Consommation des ressources | 6 |
| 4 Changement climatique | 10 |
| 5 Chiffres repères écologiques | 13 |
| 6 Objectifs en matière d'environnement pour les années 2009 à 2016 | 14 |
| 7 Evolution comparative | 16 |
| 8 Exemples de mesures et de projets | 17 |
| 9 Mobilité | 20 |
| 10 Interview | 24 |
| «Selon moi, le problème de l'avion, c'est qu'il s'agit d'un moyen de transport beaucoup trop bon marché, ce qui exclut d'emblée toute concurrence. Aujourd'hui, on préfère l'avion au train.» | |
| Index GRI | 29 |
| Glossaire | 30 |

Avant-propos

Les turbulences sur les marchés financiers ont eu des répercussions sur la Banque nationale en tant qu'entreprise. Notamment la mise en œuvre de la politique monétaire et l'extension des tâches de la BNS à d'autres domaines ont entraîné un accroissement substantiel de l'effectif, qui a eu, à son tour, une incidence sur l'espace requis et la consommation des ressources. Mi-2013, la BNS a mis en service un nouveau bâtiment – l'immeuble Metropol –, qui était entièrement occupé fin 2014 et a été pour la première fois comptabilisé sur une année complète dans le présent rapport. Cela a aussi contribué à la hausse de la consommation d'électricité. Dans tous les autres domaines recensés, la consommation de ressources a diminué. La baisse de la consommation d'énergie de chauffage était surtout due à un hiver 2013/2014 exceptionnellement doux.

Les déplacements professionnels de la BNS restent la principale cause des émissions de gaz à effet de serre; les voyages en avion imputables aux relations internationales de la BNS pèsent particulièrement lourd dans la balance. C'est l'une des raisons pour lesquelles le présent rapport a pour thème central la mobilité. Cette partie est introduite, en page 20, par quelques faits sur l'évolution et le coût de la mobilité en Suisse. Dans l'entretien qui suit, Monsieur Klaus Zweibrücken, spécialiste de la planification des transports à la Haute école technique de Rapperswil, expose l'impact de la mobilité sur le territoire, se penche sur ses causes, et esquisse des solutions pour en contrer les effets négatifs. Puis, il présente son idéal de mobilité durable.

Nous vous souhaitons une agréable lecture.

Comité de l'environnement Th. Moser

Bureau de l'environnement C. Kopp

Introduction et aperçu de la performance environnementale

Le Rapport sur l'environnement, qui paraît chaque année au mois de juin, contient les données et les chiffres repères relatifs à la consommation de ressources et aux émissions de gaz à effet de serre de la Banque nationale suisse pour l'année écoulée. Les chiffres repères écologiques sont calculés et présentés conformément aux normes allemandes VfU Standard 2010 (Verein für Umweltmanagement und Nachhaltigkeit in Finanzinstituten).

Le rapport décrit aussi les fondements de la gestion de l'environnement mise en œuvre par la Banque, sa stratégie de lutte contre le réchauffement climatique ainsi que les mesures et projets destinés à améliorer sa performance environnementale.

Par rapport à l'année précédente, la consommation de ressources de la BNS en valeur absolue et en valeur relative (par collaborateur) a reculé en 2014 dans tous les domaines recensés, à l'exception de l'électricité. La consommation de papier a été réduite de 13%, notamment en raison d'une utilisation moins importante d'imprimés et de publications. La consommation d'eau a baissé de 7% et la quantité de déchets de 2%. La consommation d'énergie de chauffage a enregistré le plus grand recul (-18%). Ce résultat est essentiellement dû aux conditions météorologiques, l'hiver 2013/2014 ayant été le troisième hiver le plus chaud et l'année 2014 la plus chaude depuis le début des mesures météorologiques, il y a 150 ans.

Les déplacements professionnels sont restés quasiment inchangés. Les voyages en avion ont reculé (-6%) tandis que les trajets en train ont augmenté (+18%).

La consommation d'électricité, en revanche, s'est accrue de 9%. Cette hausse s'explique notamment par le fait que le nouveau centre de calcul de Berne a été exploité pendant quelques mois parallèlement à l'ancien. Elle est également imputable au fait que le bâtiment Metropol – mis en service à Zurich en 2013 – est désormais entièrement occupé et a été comptabilisé pour la première fois sur une année complète. Dans tous les autres bâtiments de la BNS recensés dans l'écobilan, la consommation d'électricité a en revanche reculé.

La baisse de la consommation de ressources s'est traduite par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (-14%). Cette évolution est principalement due à un besoin d'énergie de chauffage plus faible et à un taux de remplacement du gaz naturel par du biogaz plus élevé qu'en 2013. Les principaux facteurs d'émission de gaz à effet de serre restent le trafic aérien (50%) et la consommation de chaleur (25%). Les émissions de gaz à effet de serre ont à nouveau été intégralement compensées, conformément à la stratégie de la BNS en matière de climat.

Par rapport à d'autres banques, la BNS enregistre de nouveau la consommation d'électricité et de chaleur la plus importante par collaborateur. En ce qui concerne les déplacements professionnels et les émissions de gaz à effet de serre, elle se classe avant-dernière, tandis qu'elle occupait la dernière place l'année précédente.

Comme les années précédentes, elle fait mieux que toutes les autres banques en ce qui concerne la consommation de papier et la part de papier recyclé (95%).

La BNS a pour mandat légal de conduire la politique monétaire de la Suisse dans l'intérêt général du pays. L'accomplissement de ce mandat implique entre autres la consommation de ressources. La Banque nationale a en effet besoin d'énergie et d'eau, utilise des moyens d'exploitation, produit des déchets et entraîne des déplacements professionnels.

La production matérielle de la BNS comprend différentes publications ainsi que la fabrication, la distribution et l'élimination des billets de banque, tâches qui lui incombent en sa qualité de détentrice du monopole d'émission.

CHARTRE ET CODE DE CONDUITE

Dans sa charte et son code de conduite, la BNS s'engage à fournir ses prestations en ménageant les ressources naturelles. Elle respecte les principes du développement durable et assume pleinement sa responsabilité en matière de protection de l'environnement dans l'exercice de son mandat légal.

CHARTRE SUR L'ENVIRONNEMENT POUR LES ANNÉES 2009 À 2016

La Direction générale arrête la stratégie de la BNS en matière de gestion de l'environnement et énonce les principes et les objectifs en vue d'une utilisation des ressources soucieuse de l'environnement.

Les objectifs fixés dans la troisième charte sur l'environnement pour les années 2009 à 2016 visent à stabiliser et à diminuer l'utilisation des ressources, en mettant un accent particulier sur la protection du climat. Les principaux domaines d'action sont les suivants:

- changement climatique
- préservation des ressources et efficacité énergétique
- approvisionnement en numéraire
- collaborateurs
- fournisseurs et partenaires de la BNS.

La charte sur l'environnement de la BNS peut être consultée à l'adresse www.snb.ch, La BNS/Structure et organisation/Gestion de l'environnement.

GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Depuis 1996, la Banque nationale met en œuvre une gestion de l'environnement conforme à la norme

ISO 14001 et publie un rapport annuel sur sa performance environnementale.

La Direction générale et le public sont informés chaque année des activités déployées dans le cadre de la gestion de l'environnement au moyen du Rapport sur l'environnement, qui est complété par un *management review*.

Le Comité de l'environnement de la Banque nationale coordonne les activités de gestion de l'environnement. Il se compose de représentants issus de tous les départements de la Banque.

Enfin, le Bureau de l'environnement est l'interlocuteur principal pour toutes les questions liées aux activités opérationnelles. En collaboration avec les responsables hiérarchiques, il se charge de la mise en œuvre de la gestion de l'environnement.

LIMITES DU SYSTÈME

Les limites du système définissent le domaine couvert par le Rapport sur l'environnement. Elles comprennent les immeubles utilisés par la BNS dans le cadre de ses activités opérationnelles à Berne et à Zurich. La superficie totale de ces bâtiments s'élève à quelque 69 000 m².

Depuis 2011, le système englobe aussi le centre de calcul de Zurich, qui ne pouvait pas être pris en compte jusque-là faute de données relatives à la consommation d'énergie.

Il comprend également le centre de formation et de vacances de la BNS à Hasliberg («centre Hasli»), les représentations de la BNS dans six villes suisses et sa succursale à Singapour, dont les données et les chiffres sont mentionnés séparément dans le présent rapport.

Le centre d'études de Gerzensee se trouve quant à lui en dehors des limites du système parce qu'il est en majorité utilisé par des tiers.

En 2014, la BNS employait 795 collaborateurs (équivalents plein temps), apprentis inclus, soit 4,6% de plus que l'année précédente.

3

Consommation des ressources

ELECTRICITÉ

En 2014, la consommation d'électricité a augmenté de 9% par rapport à l'année précédente pour s'inscrire à 7,4 millions de kWh. La consommation moyenne par collaborateur s'est élevée à 9 350 kWh, ce qui équivaut à une hausse de 4%.

L'accroissement de la consommation d'électricité en valeur absolue s'explique essentiellement par l'emménagement dans un nouveau centre de calcul à Berne mi-2014. En raison de l'exploitation simultanée de l'ancien et du nouveau centre de calcul pendant plusieurs mois, la consommation d'électricité dans ces bâtiments a augmenté de 60%. A Zurich, les données de l'immeuble Metropol ont, pour la première fois, été recensées sur une année complète, ce qui a également entraîné une hausse de la consommation d'électricité.

Dans les autres bâtiments, la consommation a baissé, notamment en raison d'un été peu ensoleillé ayant entraîné une moindre consommation d'énergie pour refroidir les locaux.

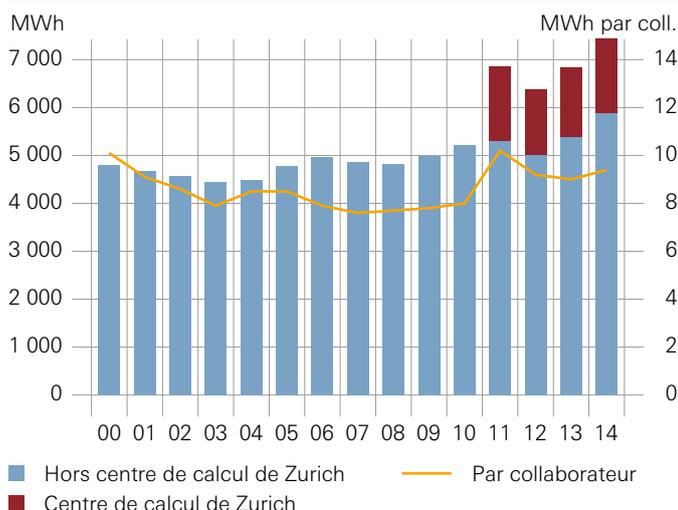
ENERGIE DE CHAUFFAGE

Par rapport à l'année précédente, la consommation d'énergie de chauffage a baissé en 2014 de 18% pour s'inscrire à 3 millions de kWh, retrouvant presque son niveau de 2012.

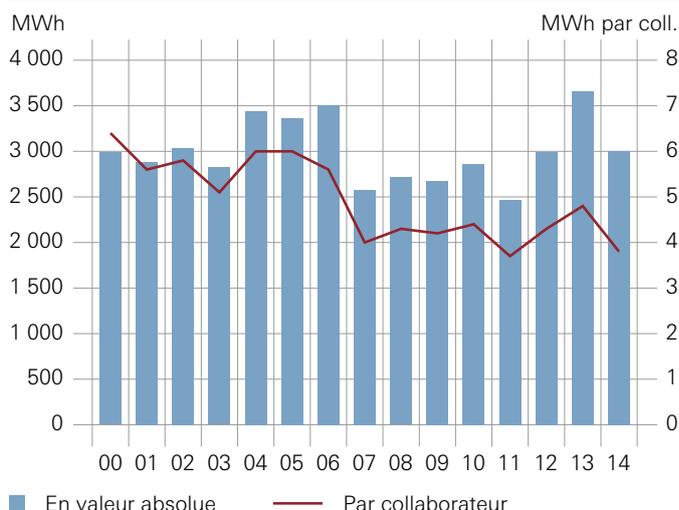
Cette baisse est essentiellement due aux températures exceptionnellement douces. D'après les météorologues suisses, 2014 a été – avec 2011 – l'année la plus chaude depuis le début des mesures, il y a 150 ans. Quant à l'hiver 2014, il a été le troisième le plus chaud. Le nombre de degrés-jours de chauffage mesuré à Berne et à Zurich a reculé de respectivement 18% et 22%.

Par collaborateur, cela correspond à une consommation moyenne de 3 780 kWh, soit une baisse de 22%.

CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ



CONSOMMATION D'ÉNERGIE DE CHAUFFAGE



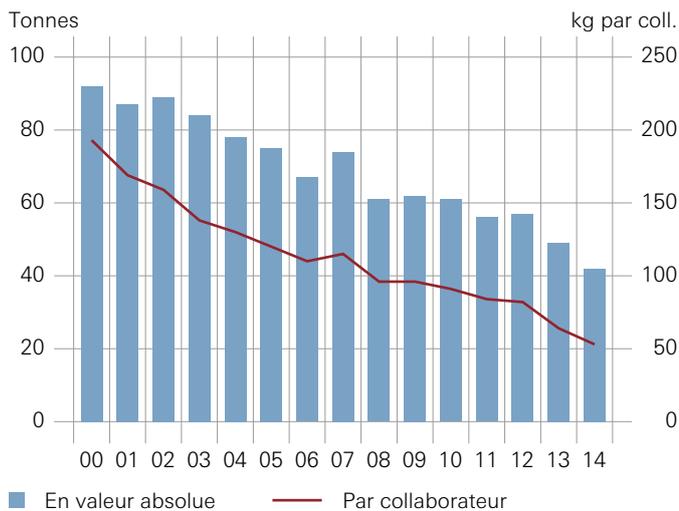
PAPIER

Par rapport à 2013, la consommation de papier a reculé de 13%, atteignant 42 tonnes, principalement en raison d'une diminution de l'utilisation d'imprimés et de publications (-45%). Une analyse des besoins des clients a révélé que les publications étaient de plus en plus souvent utilisées sous forme électronique uniquement; les tirages des exemplaires imprimés ont donc été réduits.

La consommation de papier par collaborateur et par an s'est contractée de 17% pour s'établir à 53 kg.

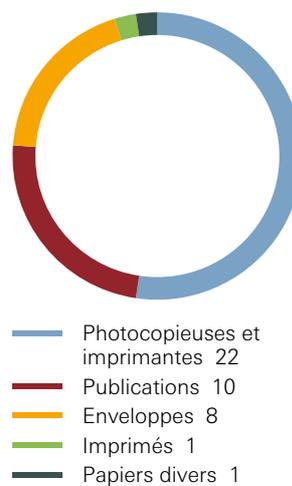
La part du papier recyclé a augmenté, passant de 90% à 95%.

CONSUMMATION DE PAPIER



CONSUMMATION DE PAPIER

En tonnes



EAU

En 2014, la consommation d'eau a diminué de 7% et se chiffre à 13 100 m³. La consommation moyenne par collaborateur a reculé de 11%, passant à 16 500 litres par an, ou à 65 litres par jour de travail.

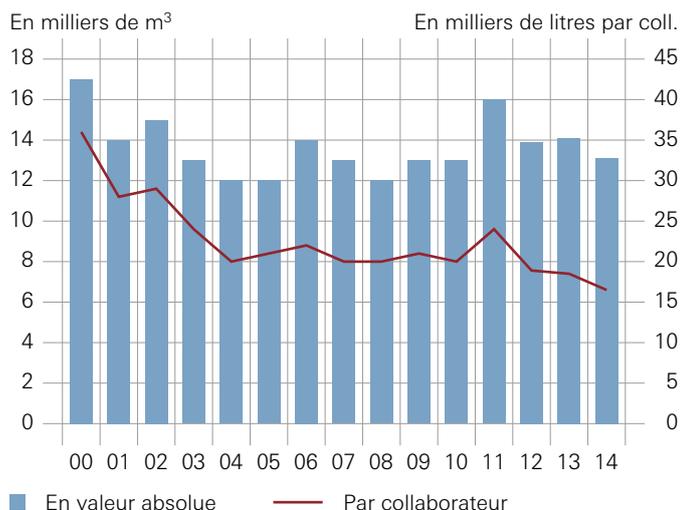
Cette évolution s'explique notamment par un été frais, faiblement ensoleillé et relativement pluvieux, qui a réduit les besoins en eau pour rafraîchir les bureaux.

DÉCHETS

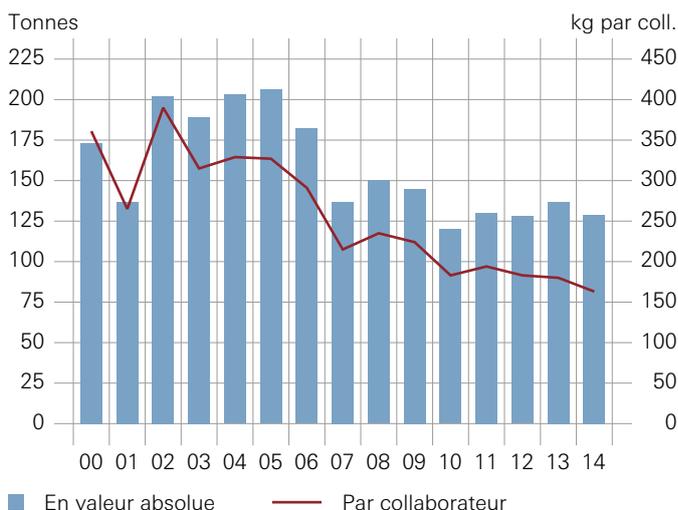
Par rapport à 2013, les quantités de déchets de bureau (hors déchets de construction, déchets de billets de banque, appareils électriques ou électroniques usagés, etc.) se sont contractées de 5% pour s'établir à 129,3 tonnes. Ce recul est un effet de l'élimination de documents ayant eu lieu l'année précédente en raison d'un tri d'archives exceptionnel.

Le volume de déchets de bureau par collaborateur s'élève ainsi à 163 kg, soit 10% de moins que l'année précédente.

CONSOMMATION D'EAU



DÉCHETS DE BUREAU



DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

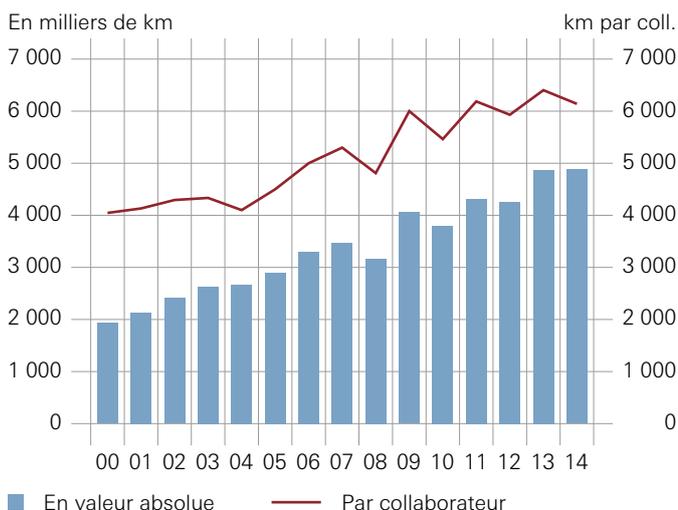
En 2014, la distance totale parcourue à des fins professionnelles s'est chiffrée à 4,9 millions de kilomètres. Elle est restée quasiment stable par rapport à l'année précédente.

Par collaborateur, elle a diminué de 4% pour totaliser 6 140 km.

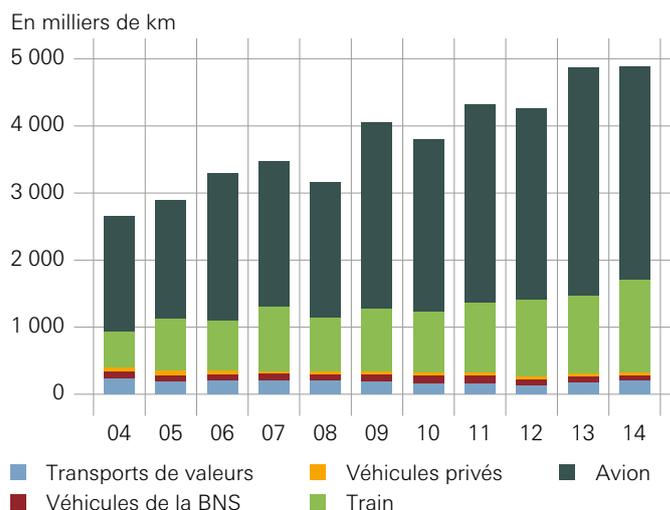
Les voyages en avion effectués pour des raisons professionnelles se sont réduits de 6%¹. En revanche, les trajets en train ont augmenté de 18%. Cette hausse tient principalement aux déplacements effectués entre Zurich et Berne, qui étaient nécessaires en raison de plusieurs projets concernant tous les départements de la Banque.

Les distances parcourues avec des véhicules de la BNS ont augmenté de 10%, celles attribuables aux transports de valeurs de 15% et celles couvertes par les véhicules privés à des fins professionnelles de 6%.

DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS



¹ Les voyages en avion recensés en 2013 ont été revus à la baisse.

OBJECTIFS EN MATIÈRE DE CLIMAT

La Banque nationale a conscience des enjeux environnementaux, économiques et sociaux liés au changement climatique. Afin de diminuer l'impact de ses activités sur le changement climatique, elle a défini les objectifs suivants dans sa charte sur l'environnement valable jusqu'en 2016:

- renoncer, dans la mesure où les contraintes techniques et économiques le permettent, aux installations de chauffage à combustibles fossiles lors d'assainissements;
- réduire de 10% les émissions directes de gaz à effet de serre dues aux carburants et aux combustibles fossiles;
- couvrir totalement la consommation d'électricité par des énergies renouvelables;
- produire au moins 1% de l'électricité avec ses propres installations photovoltaïques;
- compenser toutes les émissions de gaz à effet de serre dès 2011.

STRATÉGIE EN MATIÈRE DE CLIMAT

La stratégie de la Banque nationale en vue de diminuer les émissions de gaz à effet de serre comprend quatre piliers: éviter les émissions de CO₂; les réduire; les remplacer; les compenser.

1. **Eviter:** diminuer la consommation de ressources en prenant des mesures d'optimisation au niveau de l'exploitation et en encourageant les collaborateurs à adopter un comportement respectueux de l'environnement.
2. **Réduire:** diminuer la consommation de ressources en investissant dans des travaux d'assainissement; améliorer l'efficacité énergétique.
3. **Remplacer:** produire la chaleur et le froid à l'aide d'énergies renouvelables en lieu et place d'énergies d'origine fossile et s'approvisionner en courant écologique.
4. **Compenser:** compenser les émissions restantes en soutenant des projets de protection du climat.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE

Dans le but d'éviter les émissions de CO₂, la consommation d'énergie des installations techniques et les réglages de celles-ci sont régulièrement contrôlés. Cela permet de prendre les mesures correctives et d'optimisation nécessaires. Afin d'encourager les collaborateurs à adopter un comportement respectueux de l'environnement, les collaborateurs et les apprentis nouvellement engagés sont informés des principes de gestion de l'environnement mis en œuvre par la BNS et tous les collaborateurs sont sensibilisés aux thèmes liés à l'environnement ainsi qu'à la préservation des ressources.

En vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, des mesures techniques et architecturales sont mises en œuvre, en particulier lors d'assainissements. Ainsi, dans le cadre de la rénovation en cours du bâtiment de la BNS situé au n° 1 de la Place fédérale à Berne, il est prévu de remplacer les fenêtres et d'isoler partiellement l'enveloppe du bâtiment afin de réduire la consommation de chaleur. Etant donné que ce bâtiment est placé sous la protection des monuments historiques, des consignes particulières doivent être respectées.

Afin de remplacer le gaz naturel, une source d'énergie fossile, la BNS couvre une partie de sa consommation de gaz naturel avec du biogaz. Le courant écologique (produit par des centrales hydrauliques et solaires) est déjà utilisé sur tous les sites de la BNS depuis 2009.

La BNS a atteint la neutralité climatique en 2011. Autrement dit, les émissions de gaz à effet de serre restantes, dues aux activités de la BNS sont depuis lors compensées.

EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2014

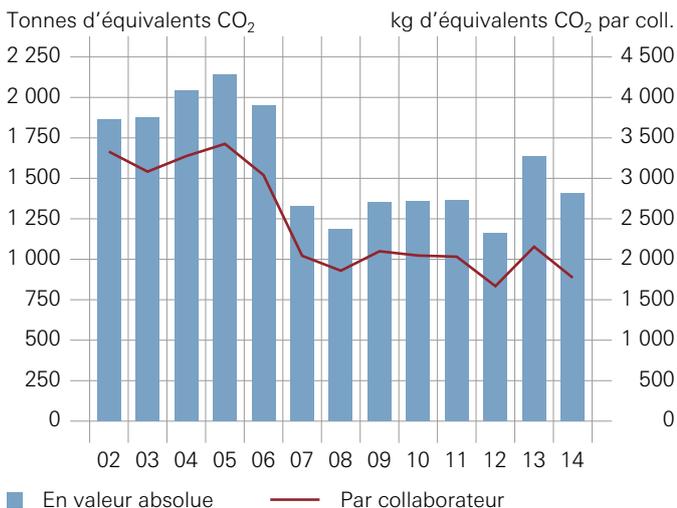
Les émissions de gaz à effet de serre se sont réduites de 14% pour totaliser 1 400 tonnes d'équivalents CO₂ en 2014. Cette baisse s'explique surtout par une moindre consommation d'énergie de chauffage due à des températures plus élevées, mais également par la hausse du taux de remplacement du gaz naturel par du biogaz, dont les émissions de CO₂ sont moindres. En effet, les moyens financiers issus du remboursement de la taxe sur le CO₂ se sont accrus, ce qui a permis d'acquérir davantage de biogaz. En outre, la baisse de la consommation de papier et de la quantité de déchets a entraîné une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les émissions annuelles par collaborateur se sont établies à 1 770 kg (-18%).

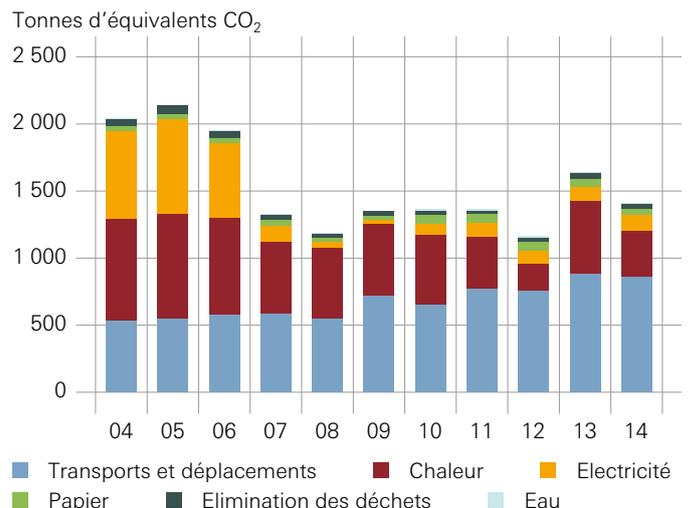
Gros consommateurs de carburants et de combustibles fossiles, les trajets en avion et les installations de chauffage sont la principale cause des émissions de gaz à effet de serre de la BNS, avec une part respective de 50% et 25%. Les émissions liées à la consommation de chaleur ont enregistré un recul de 7 points par rapport à l'année précédente.

Les autres facteurs d'émission sont, par ordre décroissant, la consommation d'électricité (8%), les trajets en voiture (7%), les trajets en train (5%), le papier (4%), l'élimination des déchets (2%) et l'eau (1% seulement).

EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE



EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE



EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE SELON LE PROTOCOLE EN LA MATIÈRE

Le Protocole des gaz à effet de serre (Protocole des GES, *Greenhouse Gas Protocol*) est une norme reconnue au niveau international de comptabilisation et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre. Ce système classe les émissions en trois champs d'application (*scopes*): les émissions directes, les émissions indirectes et les «autres» émissions indirectes.

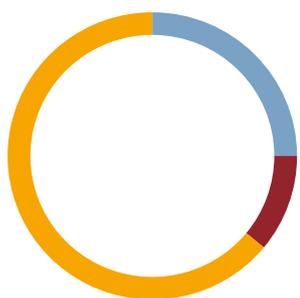
A la BNS, les émissions directes (champ d'application 1) sont le résultat de la production de chaleur à partir de gaz naturel et de mazout, des transports de numéraire ainsi que des déplacements professionnels des collaborateurs avec leur véhicule privé.

Les émissions indirectes (champ d'application 2) regroupent les émissions attribuables à la production d'électricité et de chaleur à distance chez les fournisseurs.

Les «autres» émissions indirectes (champ d'application 3) comprennent les émissions dégagées lors de la production de biogaz, de la fabrication de papier, du traitement des eaux et de l'élimination des déchets, ainsi que par le trafic ferroviaire et les voyages en avion.

EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En %



- Emissions directes (champ d'application 1) 25
- Emissions indirectes (champ d'application 2) 11
- Autres émissions indirectes (champ d'application 3) 64

5

Chiffres repères écologiques

Pour le calcul et la présentation de ses chiffres repères écologiques, la BNS se réfère aux normes VfU Standard 2010¹. Les chiffres figurant dans les tableaux ci-dessous divergent dans les domaines des déplacements professionnels et des déchets de ceux de la partie antérieure du rapport car ils reposent sur des définitions différentes.

CHIFFRES REPÈRES EN VALEUR ABSOLUE

| | 2013 | 2014 | Variation (en %) |
|---|--------|--------|---------------------|
| Energie (MWh) | 10 490 | 10 440 | -1 |
| Electricité (MWh) | 6 830 | 7 430 | 9 |
| Chaleur (MWh) | 3 660 | 3 000 | -18 |
| Déplacements professionnels ² (en milliers de km) | 4 770 | 4 790 | 0 |
| Part ³ des kilomètres en train (%) | 24 | 29 | |
| Part des kilomètres en véhicule privé (%) | 5 | 5 | |
| Part des kilomètres en avion (%) | 71 | 66 | |
| Papier (kg) | 48 600 | 42 100 | -13 |
| Part du papier recyclé (%) | 90 | 95 | |
| Eau (m ³) | 14 100 | 13 100 | -7 |
| Déchets ⁴ (t) | 143 | 140 | -2 |
| Part du recyclage (%) | 49 | 59 | |
| Part de l'incinération (%) | 50 | 41 | |
| Part des déchets mis en décharge (%) | - | - | |
| Part des déchets spéciaux (%) | 1 | 1 | |
| Emissions de gaz à effet de serre (t d'équivalents CO ₂) | 1 640 | 1 410 | -14 |

CHIFFRES REPÈRES EN VALEUR RELATIVE PAR COLLABORATEUR

| | 2013 | 2014 | Variation (en %) |
|--|--------|--------|---------------------|
| Energie (kWh) | 13 800 | 13 100 | -5 |
| Electricité (kWh) | 8 990 | 9 350 | 4 |
| Chaleur (kWh) | 4 820 | 3 780 | -22 |
| Déplacements professionnels ² (km) | 6 590 | 6 020 | -4 |
| Papier (kg) | 64 | 53 | -17 |
| Eau (litres) | 18 500 | 16 500 | -11 |
| Déchets ⁴ (kg) | 188 | 176 | -6 |
| Emissions de gaz à effet de serre (kg d'équivalents CO ₂) | 2 160 | 1 770 | -18 |

¹ Les indicateurs VfU (Verein für Umweltmanagement und Nachhaltigkeit in Finanzinstituten) fixent une norme appliquée à l'échelle internationale pour mesurer la performance environnementale des prestataires financiers. Pour plus de détails, voir www.vfu.de.

² Hors trajets effectués par des coursiers externes.

³ Parts dans la consommation totale.

⁴ Les chiffres ne tiennent compte ni des déchets de construction et des billets de banque, ni des emballages pour boissons réutilisables. La quantité de déchets de bureau s'élève à 129 tonnes au total, soit 163 kg par collaborateur; certaines catégories de déchets n'ont pas été prises en compte ici.

6

Objectifs en matière d'environnement pour les années 2009 à 2016

Dans sa charte sur l'environnement, la BNS a formulé des objectifs pour les années 2009 à 2016. Le tableau ci-dessous indique ces objectifs et leur niveau de réalisation dans les domaines du changement climatique ainsi que de la préservation des ressources et de l'efficacité énergétique.

Jusqu'en 2014, les émissions de CO₂ imputables aux carburants et aux combustibles fossiles se sont réduites de 14%. L'objectif visé – une diminution de 10% – a donc été dépassé. Cette baisse découle d'une part du remplacement partiel du gaz naturel par du biogaz, dont les émissions de CO₂ sont moindres, et, d'autre part, de la mise hors service d'installations de chauffage au gaz naturel, relayées par une pompe à chaleur électrique, lors de l'assainissement de l'immeuble de Seefeld, à Zurich.

Depuis 2009, la BNS couvre l'intégralité de sa consommation d'électricité avec des énergies renouvelables. Et, depuis 2011, elle compense toutes les émissions de gaz à effet de serre imputables à ses activités.

Elle n'a pas encore atteint son objectif consistant à produire au moins 1% de l'électricité avec ses propres installations photovoltaïques. Cet objectif est difficile à réaliser, car la production d'électricité solaire sur les toits des bâtiments de la BNS est soumise à des contraintes liées à la protection des monuments historiques. Les bâtiments de la BNS sont situés dans les zones centrales des villes de Zurich et de Berne et ceux de Berne sont en outre inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco.

Par rapport à 2009, la consommation d'énergie a augmenté de 36% en chiffres absolus; l'objectif d'une croissance zéro n'a donc été ni atteint, ni même approché. Il faut s'attendre à ce que cet objectif ne soit pas réalisé d'ici 2016 étant donné que les limites du système ont été fortement élargies depuis 2009. D'une part, le centre de calcul de Zurich a été intégré dans le système. D'autre part, l'accroissement de l'effectif enregistré ces dernières années a entraîné la mise en service de deux nouveaux bâtiments à Zurich (celui de Seefeld et le Metropol).

OBJECTIFS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT POUR LES ANNÉES 2009 À 2016

| | Objectif jusqu'en 2016 | Etat 2014 | Année de référence 2009 | Variation jusqu'en 2014 (en %) |
|--|------------------------|------------|-------------------------|--------------------------------|
| Changement climatique | | | | |
| Réduire de 10% les émissions de CO ₂ dues aux carburants et aux combustibles fossiles (t) | 1 140 | 1 090 | 1 270 | -14 |
| Couvrir la consommation d'électricité à raison de 100% par des énergies renouvelables (%) | 100 | 100 | 100 | 0 |
| Produire au moins 1% de l'électricité par ses propres installations photovoltaïques (%) | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Compenser à 100% les émissions de gaz à effet de serre (%) | 100 | 100 | 0 | 100 |
| Préservation des ressources et efficacité énergétique | | | | |
| Stabiliser la consommation d'énergie en chiffres absolus (kWh) | 7 672 000 | 10 437 000 | 7 672 000 | 36 |
| Stabiliser la consommation d'énergie en chiffres absolus, corrigée des effets dus à l'adaptation du système ¹ (kWh) | 7 672 000 | 8 884 000 | 7 672 000 | 16 |
| Diminuer de 5% la consommation d'électricité par coll. (kWh) | 7 440 | 9 350 | 7 830 | 19 |
| Diminuer de 5% la consommation d'électricité par coll., corrigée des effets dus à l'adaptation du système ¹ (kWh) | 7 440 | 7 400 | 7 830 | -5 |
| Diminuer de 10% la consommation de combustibles fossiles (kWh) | 1 519 000 | 1 138 000 | 1 688 000 | -33 |

¹ Sans prise en compte du centre de calcul de Zurich, intégré dans le système depuis 2001.

Même corrigée des effets dus à l'intégration du centre de calcul de Zurich, la consommation d'énergie a augmenté en termes absolus de 16% en raison de l'accroissement de la surface d'exploitation.

La consommation d'électricité par collaborateur a augmenté de 19%, alors que l'objectif visé est une réduction de 5%. Corrigée des effets dus à l'intégration du centre de calcul de Zurich, elle a reculé de 5%, atteignant ainsi l'objectif fixé en 2009 compte tenu des limites du système de l'époque.

La consommation de combustibles fossiles en chiffres absolus a baissé de 33% et a ainsi dépassé l'objectif de -10%. Ce repli s'explique par la mise hors service d'installations de chauffage fonctionnant au gaz naturel et par le remplacement partiel du gaz naturel par du biogaz, dont les émissions de CO₂ sont moindres.

A des fins de comparaison avec d'autres banques, nous avons mis en regard les indicateurs VfU 2014 de la BNS et ceux d'une banque cantonale, d'une banque privée et d'une grande banque.

Comme l'année précédente, les chiffres repères de la BNS se situent dans le bas du classement et indiquent de nouveau que la BNS a utilisé plus d'électricité et de chaleur que les autres banques.

Quant au nombre de kilomètres parcourus par les collaborateurs à des fins professionnelles et aux émissions de gaz à effet de serre, la BNS occupe l'avant-dernière place.

En 2014, la BNS a de nouveau fait mieux que les autres banques en termes de consommation de papier par collaborateur. Elle affiche aussi une part de papier recyclé nettement plus élevée que les autres instituts financiers.

En ce qui concerne la consommation d'eau et la quantité de déchets, la BNS affiche des valeurs plus faibles que celles de la grande banque. Compte tenu des répercussions environnementales relativement faibles de

ces deux facteurs, les valeurs correspondantes ne sont pas publiées par toutes les banques prises en compte dans l'évolution comparative.

Bien que toutes ces banques appliquent la même méthode de calcul, l'interprétation des chiffres doit se fonder sur leurs modèles d'entreprise respectifs. Ainsi, pour ce qui est de la comparaison des déplacements professionnels avec la banque cantonale, il faut tenir compte du fait que, en raison des engagements internationaux de la BNS et de ses activités déployées dans le domaine de l'aide technique, ses collaborateurs sont amenés à prendre souvent l'avion. Une grande banque entretient, via ses filiales, des contacts dans le monde entier et une banque privée accorde beaucoup d'importance aux contacts personnels et aux visites à ses clients.

La consommation importante de papier par les banques commerciales s'explique par leurs services destinés à la clientèle privée. Le grand besoin de la BNS en énergie de chauffage s'explique par son parc immobilier composé de bâtiments historiques, qui ne sont en partie pas encore rénovés et présentent un tissu bâti ancien.

EVOLUTION COMPARATIVE

Chiffres repères 2014 par collaborateur

| | BNS | Banque cantonale | Banque privée | Grande banque |
|--|--------|------------------|---------------|---------------|
| Energie (kWh) | 13 100 | 8 600 | 7 400 | 11 900 |
| Electricité (kWh) | 9 350 | 5 900 | 5 770 | 8 150 |
| Chaleur (kWh) | 3 780 | 2 700 | 1 640 | 3 760 |
| Déplacements professionnels (km) | 6 020 | 774 | 6 590 | 2 910 |
| Part des kilomètres en avion (%) | 66 | 46 | n.d. | 83 |
| Papier (kg) | 53 | 202 | 90 | 176 |
| Part du papier recyclé (%) | 95 | 20 | 66 | 14 |
| Eau (litres) | 16 500 | n.d. | n.d. | 21 200 |
| Déchets (kg) | 176 | n.d. | n.d. | 296 |
| Part du recyclage (%) | 59 | n.d. | n.d. | 68 |
| Emissions de gaz à effet de serre (kg d'équivalents CO ₂) | 1 770 | 1 140 | 2 230 | 1 680 |

n.d. Aucune donnée disponible

CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU «CENTRE HASLI»

Par rapport à l'année précédente, la consommation totale d'énergie du centre de vacances et de formation «Hasli» s'est accrue de 1,6% en 2014, la consommation d'électricité ayant reculé de 3% et la consommation de chaleur, augmenté de 5%.

Deux raisons expliquent la hausse de la consommation de chaleur: la mise hors service de la piscine couverte, l'année précédente, en raison des travaux de rénovation, et la mise en service du jacuzzi en août 2013.

La production de chaleur solaire a retrouvé son niveau de 2012, après que l'installation photovoltaïque ait été débranchée d'avril à juin 2013 en raison des travaux d'assainissement.

La part de chaleur produite par l'installation photovoltaïque s'est élevée à 36 400 kWh, ce qui correspond à presque 17% de la consommation d'énergie de chauffage du «centre Hasli».

CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ DANS LES REPRÉSENTATIONS ET LA SUCCURSALE DE LA BNS

La BNS gère dans les villes de Bâle, Genève, Lausanne, Lucerne, Lugano et St-Gall des représentations qui

observent la vie économique dans leur région. Elle y employait 17 collaborateurs (12 postes à temps plein) en 2014. La consommation d'électricité des représentations a totalisé quelque 22 400 kWh.

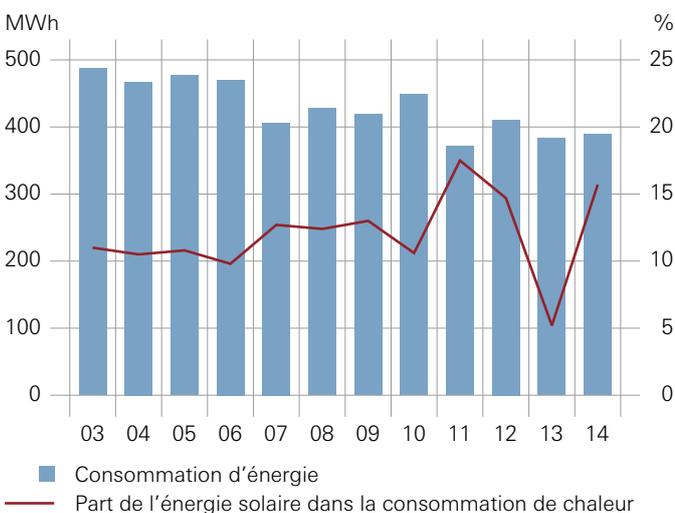
En juillet 2013, la BNS a ouvert une succursale à Singapour où elle occupe 7 collaborateurs. En 2014 – première année complète de recensement des données et chiffres d'exploitation de ce site –, la consommation d'électricité s'est élevée à environ 100 000 kWh.

PART DU PAPIER RECYCLÉ TOUJOURS EN HAUSSE

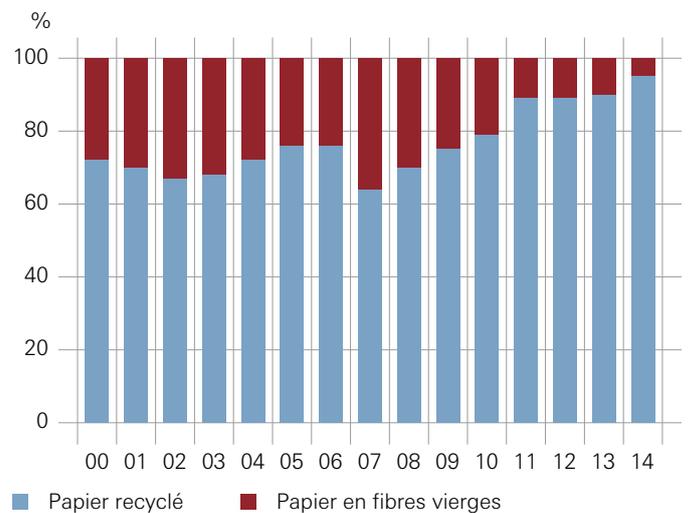
Depuis 1998, la Banque nationale utilise, autant que faire se peut, du papier recyclé dans tous ses départements et services. En 2014, la part du papier recyclé a atteint un taux record de 95%, soit un accroissement de 5 points par rapport à l'année précédente.

En 2014, la BNS a imprimé la quasi-totalité de ses publications sur du papier 100% recyclé. Les documents restants tels que le rapport de gestion et quelques brochures ont été imprimés sur du papier portant le label «FSC Mix». Cette norme garantit que le papier provient de sources responsables (matières premières issues de forêts certifiées FSC et de sources contrôlées).

CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU «CENTRE HASLI»



PAPIER RECYCLÉ ET PAPIER EN FIBRES VIERGES



COURANT ÉCOLOGIQUE

La Banque nationale couvre sa consommation d'électricité en Suisse par du courant écologique certifié «naturemade star» composé d'énergie hydraulique et d'énergie solaire. Le certificat «naturemade star» est un label garantissant un courant produit de manière particulièrement respectueuse de l'environnement et se caractérisant par une plus-value écologique qui permet:

- d'encourager les énergies renouvelables;
- d'alimenter un fonds servant à financer des mesures d'amélioration écologique dans le secteur des centrales hydro-électriques.

BIOGAZ

Depuis 2010, la BNS remplace par du biogaz une partie du gaz naturel utilisé pour couvrir sa consommation de chaleur.

En 2014, la part du biogaz s'est élevée à 46%, contre 8% l'année précédente. Cette augmentation s'explique par la hausse des moyens financiers issus du remboursement de la taxe sur le CO₂, qui sont utilisés pour acquérir du biogaz.

Le biogaz, qui est pour ainsi dire neutre en termes d'émissions de CO₂, est produit par la société «Energie 360°» (anciennement Erdgas Zürich) dans des usines régionales à partir de déchets organiques (déchets verts, restes de repas, etc.).

EXPOSÉ SUR L'APPROVISIONNEMENT DURABLE

En octobre 2014, Adrian Jungo, responsable des achats et de la logistique chez Swisscom, a présenté un exposé à la BNS sur le thème de l'approvisionnement durable.

Il a expliqué la façon dont Swisscom met en œuvre une politique d'achat durable et indiqué comment les entreprises peuvent assumer leur responsabilité en la matière dans la chaîne d'approvisionnement.

CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ DES CENTRES DE CALCUL DE LA BNS

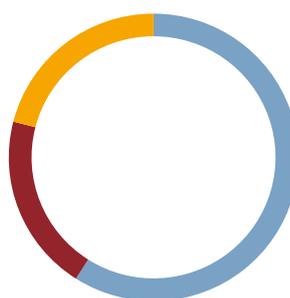
Sur la consommation d'électricité totale de la BNS en 2014, soit 7,4 millions de kWh, 41% sont imputables aux centres de calcul de Berne et de Zurich. Un peu plus de la moitié de cette électricité est utilisée pour refroidir les locaux.

La consommation d'électricité du centre de calcul de Berne s'est accrue de 60% par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique par l'emménagement dans un nouveau centre de calcul, qui a nécessité l'exploitation simultanée des deux centres de calcul pendant plusieurs mois.

Le centre de calcul de Zurich a lui aussi été déplacé sur un nouveau site en 2015. En raison des travaux d'aménagement nécessaires à cet effet, la consommation d'électricité de ce centre de calcul a augmenté de 5%. Une mise en service progressive du nouveau centre de calcul est prévue entre le printemps et l'automne 2015.

PART DES CENTRES DE CALCUL DANS LA CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ

En %



| | | |
|---|----------------------------|----|
| — | BNS | 59 |
| — | Centre de calcul de Berne | 20 |
| — | Centre de calcul de Zurich | 21 |

COMPENSATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les montants de compensation facultatifs versés par la BNS pour toutes les émissions de gaz à effet de serre imputables à ses activités servent à soutenir financièrement quatre projets de protection du climat:

- parc éolien en Nouvelle-Calédonie dans les régions de Prony et de Kafeate;
- projet de géothermie «Dora II» en Turquie;
- traitement des eaux usées avec production de biogaz et utilisation de la chaleur résiduelle en Thaïlande;
- centrales hydro-électriques dans les provinces chinoises Chongqing, Yunnan, Sichuan et Guizhou.

Trois de ces projets visent non seulement des objectifs écologiques, mais aussi une plus-value sociale. Les projets de parc éolien en Nouvelle-Calédonie et de géothermie en Turquie sont certifiés «Gold Standard», et le projet de centrales hydro-électriques en Chine a obtenu le label «Social Carbon Standard».

Les rapports de validation de ces quatre projets sont publiés dans des registres officiels et peuvent être consultés sur les sites Internet du «Gold Standard Registry» ou du «VCS Registry» qui en présentent aussi les descriptifs, les rapports de suivi, etc.

SYSTÈMES DE VIDÉOCONFÉRENCE À BERNE ET À ZURICH

La BNS a équipé les salles de réunion de ses sièges de Berne et de Zurich de systèmes de vidéoconférence. Leur utilisation est en constante augmentation, ce qui permet d'éviter de nombreux trajets en train et en avion.

RÉNOVATION DES IMMEUBLES DE LA PLACE FÉDÉRALE 1 À BERNE

Pour les travaux de rénovation et de transformation du siège de Berne, qui ont débuté à l'issue d'une phase de planification de deux ans, la BNS veille à utiliser des méthodes et des matériaux de construction écologiques qui permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.

La mobilité peut être géographique ou intellectuelle. Dans le premier cas, elle désigne la capacité de se déplacer, et dans le second, la faculté de se remettre en question et de modifier son comportement. La mobilité géographique s'impose de plus en plus dans le débat public. En effet, si elle produit certes un bénéfice économique, elle génère aussi des coûts et a un impact sur l'environnement. Cela vaut tant pour les trajets entre le domicile et le lieu du travail que pour les déplacements liés aux loisirs.

En Suisse, la pendularité est un aspect important de la mobilité. Toute personne qui quitte son domicile pour se rendre au travail ou à l'école est considérée comme pendulaire. Selon les statistiques, la part des pendulaires qui se déplacent entre deux communes s'est fortement accrue jusqu'en 2010, puis est restée stable. La proportion des pendulaires circulant au sein d'une même commune a en revanche reculé, ce qui suggère qu'aujourd'hui, le lieu de travail se situe plutôt en dehors de la commune de domicile. En milieu urbain, plus de la moitié des flux de pendulaires ont lieu à l'intérieur d'une même ville. Seule une personne sur sept fait la navette entre deux zones urbaines, par exemple entre Zurich et Berne.

Si l'on considère le nombre d'étapes parcourues tous les jours par les pendulaires (une étape étant une partie du trajet effectuée avec un seul et même moyen de transport), la plupart d'entre elles sont faites à pied, et un bon tiers, en voiture. Une étape sur dix est effectuée en tram, en bus ou en car postal, et un peu plus d'une sur vingt, en train ou en vélo. Le cyclomoteur ou la moto sont plus rarement utilisés.

BÉNÉFICE ET COÛTS DES TRANSPORTS

Les transports constituent une branche économique importante. Selon une étude de l'Office fédéral du développement territorial, le transport sur route et sur rail a fourni des prestations d'une valeur d'environ 52 milliards de francs (11% du PIB) et occupé 7,8% des personnes actives en Suisse en 2001.

Les coûts des transports ont, quant à eux, atteint 94,7 milliards de francs en 2010. Ils incluent entre autres des coûts externes résultant notamment d'atteintes à la santé et à l'environnement, de dommages aux biens

immobiliers et de pertes de valeur. Ils se calculent sur la base du trafic routier et ferroviaire, dans le cas présent au moyen des facteurs suivants: acquisition, exploitation, infrastructure, sécurité et environnement. Le taux de couverture des coûts pour 2010 s'établit à près de 50% pour le rail et à 90% pour la route.

En revanche, les frais externes supportés par la collectivité sont majoritairement occasionnés par le trafic routier et, pour une faible part seulement, par le trafic ferroviaire. Les principaux facteurs de coûts externes dans le transport routier sont imputables aux accidents, aux problèmes de santé et à la pollution sonore. Les autres coûts concernent les bâtiments, le climat, la nature et le paysage ainsi que d'autres aspects environnementaux.

LA MOBILITÉ À LA BNS

En vue d'analyser son impact sur l'environnement, la Banque nationale suisse recense les distances parcourues annuellement à des fins professionnelles, en avion, en train, en voiture (véhicules privés et véhicules de la BNS), ainsi que lors du transport de valeurs (voir page 9).

Depuis le début de la collecte des données, en 1996, les déplacements professionnels sont en hausse constante. La distance parcourue en 2014 équivalait à environ 122 fois le tour de la terre. Les voyages en avion revêtent une importance grandissante. En 2014, ils ont représenté les deux tiers des déplacements professionnels de la BNS.

Dans le but de réduire les déplacements professionnels, notamment entre les sites de Zurich et de Berne, la BNS met de plus en plus de moyens de communication à la disposition de ses collaborateurs. Au printemps 2015, elle les a étendus au niveau des postes de travail. Les employés de la BNS, qui pouvaient déjà utiliser des installations pour conférences téléphoniques et vidéoconférences ou partager des contenus d'écran, peuvent désormais lancer une vidéoconférence depuis leur propre ordinateur.

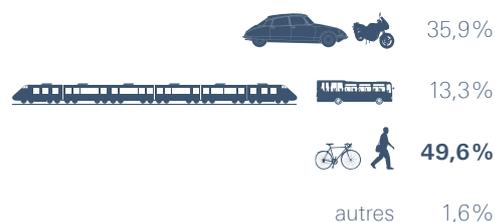
Comportement en matière de transports 2010

20 500 km par habitant et par an, dont 13 800 km dans le cadre de la mobilité au quotidien¹

MOTIFS DE DÉPLACEMENT (PART DANS LA DISTANCE JOURNALIÈRE)²



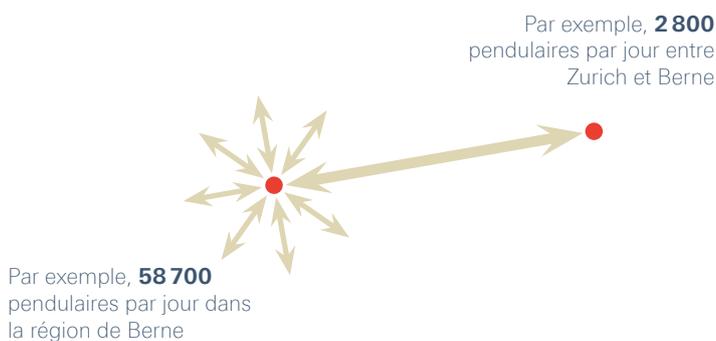
MOYENS DE TRANSPORT (NOMBRE D'ÉTAPES)²



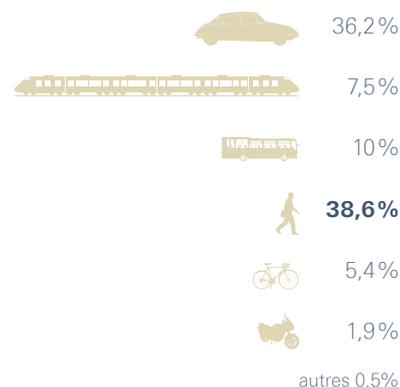
Pendularité 2012

55% des pendulaires se déplacent à l'intérieur d'une même zone urbaine, **14%** des pendulaires se déplacent entre deux zones urbaines

FLUX DE PENDULAIRES



MOYENS DE TRANSPORT DES PENDULAIRES (PART DANS LES ÉTAPES)²



Coûts économiques

Acquisition, exploitation, infrastructure, sécurité, environnement, coûts externes³

COÛTS GLOBAUX EN 2010: 94,7 MILLIARDS DE FRANCS

 10,3 milliards
49% taux de couverture

 **72,1 milliards**
90% taux de couverture

DONT COÛTS EXTERNES EN 2010: 6,8 MILLIARDS DE FRANCS

 0,7 milliard de francs

 **6,1 milliards de francs**

Mobilité à la BNS

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

2014
4,9 millions de km =
6 140 km par collaborateur

1996
1,6 million de km

2014
3,2 millions de km = 65%
des déplacements professionnels de la BNS

1996
0,7 million de km



¹ Pendularité, www.bfs.admin.ch.

² Office fédéral de la statistique OFS (2012), La mobilité en Suisse.

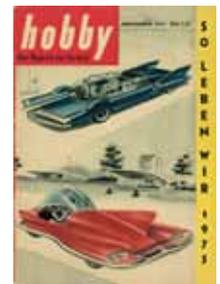
³ Coûts et financement des transports, www.bfs.admin.ch.



VISION DE LA MOBILITÉ DU FUTUR EN 1955

En 1955, dans un article intitulé «So leben wir 1975» (Ainsi vivrons-nous en 1975), paru dans le magazine allemand «Hobby» consacré à la technique, Ernst Behrendt présentait les moyens de transport censés résoudre, 20 ans plus tard, le problème des villes, celles-ci étant alors déjà perçues comme congestionnées et polluées par les gaz d'échappement.

Trains, camions, bateaux, voitures particulières et avions de ligne devaient être propulsés par des «moteurs atomiques».



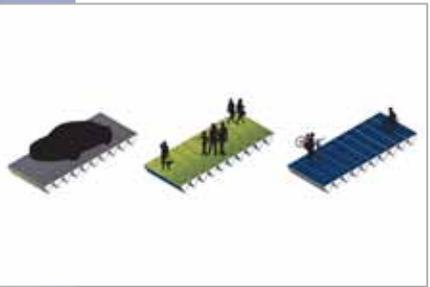
Source: «Hobby», Das Magazin der Technik, EHAPA-Verlag GmbH Stuttgart, n° 11/1955, pages 39 à 45, Ernst Behrendt.

VISION DE LA MOBILITÉ DU FUTUR EN 2012

Certaines utopies d'aujourd'hui ressemblent à celles nées il y a 60 ans. C'est le cas de la ville de 2030, imaginée par un bureau d'architectes de Boston et projet lauréat de l'«Audi Urban Future Award 2012».

Ce projet réorganise et regroupe les moyens de transports dans un système capable de recommander à l'utilisateur la meilleure manière d'effectuer un trajet. Les usagers sont mobiles sans posséder de véhicules, notamment grâce à un train à grande vitesse reliant le centre-ville à la périphérie. La notion de propriété et d'accessibilité est ainsi réinventée. De plus, une structure triangulaire rotative permet de modifier, selon les besoins, le revêtement des voies publiques, qui peuvent ainsi «se transformer» en chaussée asphaltée, en espace vert ou en capteurs solaires.

Source: Shareway 2030/ Winner of the Audi Urban Future Award 2012, avec l'aimable autorisation de Höweler + Yoon Architecture. Images: Squared Design Lab, avec l'aimable autorisation de Höweler +Yoon Architecture.



«Selon moi, le problème de l'avion, c'est qu'il s'agit d'un moyen de transport beaucoup trop bon marché, ce qui exclut d'emblée toute concurrence. Aujourd'hui, on préfère l'avion au train.»

INTERVIEW: Claudia Kopp



KLAUS ZWEIBRÜCKEN (57 ans) est professeur en planification des transports à la Haute école technique de Rapperswil (Hochschule für Technik Rapperswil, HSR), dans la filière «Aménagement du territoire». Ses travaux de recherche s'inscrivent dans le domaine des transports et du transfert de technologie, et portent plus précisément sur la mobilité piétonne et cycliste, les routes principales et l'aménagement du territoire. Dans le cadre de son activité indépendante d'ingénieur-conseil en planification des transports, Klaus Zweibrücken développe des concepts de transport à l'échelle communale, fait de la recherche en matière de transport et conçoit l'aménagement de l'espace routier. Il a étudié l'aménagement du territoire et de l'environnement à l'Université de Kaiserslautern, en Allemagne.

Vous enseignez la planification des transports à la Haute école technique de Rapperswil, dans la filière «Aménagement du territoire». Quels sont les sujets étudiés dans votre section et vos axes de recherche prioritaires?

Nous travaillons sur les plans d'affectation, les plans d'aménagement et les transports. Mes collègues et moi-même sommes responsables des transports. Nous voulons démontrer à nos étudiants qu'en matière d'aménagement du territoire, les transports et les zones d'habitation sont étroitement liés. La mobilité durable constitue un autre thème important, qui s'intéresse particulièrement à la mobilité piétonne et cycliste, autrement dit aux solutions alternatives au transport individuel motorisé.

La définition du terme mobilité est très large. Que recoupe cette notion aux yeux d'un planificateur des transports?

La mobilité peut être définie simplement comme étant la capacité de se déplacer d'un lieu à un autre. Elle est aussi souvent définie par le nombre de trajets accomplis par une personne, ou encore par les distances parcourues. En outre, on distingue entre la mobilité douce, c'est-à-dire les moyens de locomotion basés sur la force musculaire, et la mobilité motorisée, soit le transport de personnes ou de marchandises.

Pourquoi la mobilité croît-elle? Observe-t-on aussi des tendances inverses?

Si l'on considère le nombre de déplacements effectués – la moyenne statistique en Suisse étant de 3,3 par personne et par jour –, ceux-ci n'ont absolument pas augmenté au cours des 60 dernières années. En revanche, les trajets sont plus longs, et les moyens de transport ont changé. Ces deux aspects sont liés: pour pouvoir parcourir de plus grandes distances, d'autres moyens de transport sont nécessaires.

Comme tendance inverse, notons le fait que la circulation automobile dans les villes n'augmente plus; c'est le cas à Berne, à Bâle, à Genève et à Zurich. Le nombre d'automobiles a lui aussi cessé de croître. La

part des voitures nouvellement immatriculées est stable, voire en légère baisse.

Chaque année, en Suisse, on recense d'ailleurs autant d'immatriculations de nouvelles voitures que d'achats de vélos neufs. En outre, la proportion de jeunes possédant un permis de conduire diminue fortement. Cela est lié à un nouveau style de vie. Des études ont montré que les jeunes accordent davantage d'importance aux amis, aux voyages, au téléphone portable et aux sorties qu'au permis de conduire

Que signifie la mobilité pour l'individu et la société?

En règle générale, la mobilité n'est pas une fin en soi, mais sert à atteindre un but, que nous nommons motif de déplacement. Il peut s'agir du travail, des loisirs, des achats ou de la formation. La mobilité peut cependant aussi être conçue comme une fin en soi: dans ce cas, le but est le chemin lui-même, et non pas la destination. Cela arrive lorsqu'on va se promener ou que l'on part en voyage pour voir du pays.

Et que signifie la mobilité pour les entreprises et pour l'économie?

En ce qui concerne les entreprises, la mobilité recouvre plusieurs aspects: le trafic engendré par la production et la livraison de produits, celui généré par le transport de marchandises, et celui qui résulte des déplacements professionnels du personnel. Ce dernier point concerne évidemment presque toutes les entreprises. Et qui dit entreprise, dit clientèle. En règle générale, les clients d'un commerce génèrent eux aussi du trafic.

Sur le plan économique, les transports constituent bien sûr une branche d'activité. Son ampleur est souvent surestimée en ce qui concerne la Suisse. Les transports publics emploient plus de personnes que le transport de marchandises, mais la performance économique de ce dernier est probablement plus élevée car les quantités et les sommes en jeu y sont plus importantes.

Les prix des transports publics augmentent chaque année. Est-ce justifié?

Les transports publics sont soumis à une pression, qui est aussi politique: le taux de couverture des coûts doit être

le plus élevé possible. Or il n'est nulle part aussi élevé qu'en Suisse. Les entreprises de transport suisses enregistrent des taux atteignant 60%. Mais comparé aux compagnies de transport d'autres pays, dont les taux oscillent entre 20% et 30%, ce résultat est déjà très bon.

En tant que spécialiste de l'aménagement du territoire, je suis naturellement d'avis que l'offre en matière de transports publics fait partie des services de base. Je désapprouve la hausse continue des prix des transports publics, car nous nous trouvons encore dans une phase où nous aimerions, pour des raisons écologiques, promouvoir le trafic sur le rail. Les capacités de transport auront bientôt atteint leur limite, mais elles sont encore très satisfaisantes dans les villes.

Par contre, le trafic ferroviaire à longue distance est déjà surchargé. L'axe Zurich-Berne en est le meilleur exemple. Si l'on augmente les prix, certaines personnes feront un autre choix. Pour encourager la mobilité durable, il faut faire exactement le contraire, compte tenu de la concurrence.

D'autres moyens de transport tels que l'avion sont de moins en moins chers, et le volume du trafic aérien mondial ne cesse de croître. Comment jugez-vous cette évolution et à quel niveau peut-on agir?

C'est exact, le volume du trafic aérien et les kilomètres parcourus sont en augmentation. Selon moi, le problème de l'avion, c'est qu'il s'agit d'un moyen de transport beaucoup trop bon marché, ce qui exclut d'emblée toute concurrence. Aujourd'hui, on préfère l'avion au train. Les faibles prix tiennent au fait que le trafic aérien est exonéré de l'impôt sur les carburants, contrairement aux autres moyens de transport.

Selon les statistiques, la circulation aérienne est en majorité un trafic de loisirs, et non un trafic professionnel, comme on le pense souvent. L'avion est définitivement le moyen de transport le moins écologique de tous. La formation d'ozone due aux émissions d'oxyde d'azote et de dioxyde de carbone ainsi que les rejets de vapeur d'eau à haute altitude, notamment, ont un impact négatif sur le climat. Je pense que le seul moyen de régulation est d'augmenter les coûts en prélevant davantage de taxes.

«Lorsqu'on construit une route, on attire inévitablement le trafic. C'est prouvé. Cela signifie que le développement de l'infrastructure va de pair avec une augmentation du trafic, y compris sur le rail. L'impact sur le territoire est donc considérable.»

L'extension des routes et des voies ferrées génère une demande accrue, au détriment de l'environnement. Quelles seront les conséquences de notre mobilité actuelle et future sur le territoire, l'environnement et le climat?

Les transports ont des répercussions considérables sur l'environnement. Dans certains cas, comme celui du dépérissement des forêts dans les années 1970, la situation s'est améliorée. En effet, les émissions de dioxyde de soufre, qui étaient à l'origine de ce dépérissement, ont nettement diminué. Aujourd'hui, ce sont le dioxyde de carbone, l'ozone et la poussière, notamment la poussière fine, qui posent problème. Ces polluants sont essentiellement imputables au trafic routier. L'incidence du rail paraît en comparaison presque bénigne, et encore, cela dépend de la source d'énergie utilisée: un train qui fonctionne avec de l'électricité produite par des centrales à charbon n'est pas particulièrement respectueux de l'environnement. Quoi qu'il en soit, c'est le trafic aérien qui est le plus nocif pour le climat.

Et qu'en est-il des répercussions sur l'aménagement du territoire?

Lorsqu'on construit une route, on attire inévitablement le trafic. C'est prouvé. Cela signifie que le développement de l'infrastructure va de pair avec une augmentation du trafic, y compris sur le rail. L'impact sur le territoire est donc considérable.

Nous avons réalisé des études sur l'autoroute qui conduit à Kreuzlingen. Il s'avère qu'à chaque tronçon de l'autoroute construit ces vingt dernières années en direction de Kreuzlingen, l'urbanisation le long de l'autoroute s'est intensifiée.

Qu'entendez-vous par mobilité durable et comment peut-on l'encourager?

La mobilité durable est liée aux trois dimensions du développement durable que sont l'économie, l'écologie et le social. Si l'on considère la dimension économique, le système de transports doit être performant et efficace, son prix conforme au principe du pollueur-payeur et transparent. En ce qui concerne la dimension écologique, les surfaces doivent faire l'objet d'une utilisation économe – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui – et les habitats doivent être préservés, tant pour les êtres humains que pour la flore et la faune. Quant à la dimension sociale, les sujets de préoccupation sont la santé et le bien-être des individus, l'égalité de traitement des usagers des transports, la suppression des barrières physiques pour les personnes à mobilité réduite, l'accessibilité et la sécurité des transports.

Dans tous ces domaines, il y a quelque chose à faire. Nous devons nous attaquer à toutes ces questions si nous voulons avoir une chance de rendre la mobilité plus durable. C'est une tâche immense.

Pouvez-vous citer des exemples suisses positifs?

En matière de transports publics, assurément. La Suisse est presque le leader mondial dans ce domaine. Le partage de véhicules, *car sharing* en anglais, fonctionne incroyablement bien en comparaison avec d'autres pays, et les investissements dans la mobilité durable reçoivent un accueil extrêmement favorable. En Suisse, presque chaque votation en faveur des transports publics se solde par une victoire. En outre, dans certaines zones, notamment dans les villes, les personnes se contentent d'une faible mobilité. La mobilité de proximité y est très importante, ce qui signifie que de nombreux lieux sont accessibles à pied ou à vélo.

Y a-t-il également des exemples à l'étranger?

En France, il existe le «versement transport», une contribution qui sert à répercuter les coûts des transports sur les responsables selon le principe de causalité. Cette taxe peut être prélevée dans toutes les communes comptant plus de 20 000 habitants auprès des entreprises employant plus de neuf salariés. Ces entreprises doivent alors verser à l'Etat entre 0,6% et 2,2% de leur masse salariale. Ces recettes doivent être exclusivement affectées au développement des transports publics. Il existe déjà de nombreuses villes qui, par ce biais, ont pu s'offrir un réseau de tram moderne et très bien conçu. Je trouve que le versement transport est une excellente approche.

Selon vous, comment devrait être conçue la mobilité? Et que changeriez-vous pour que cet idéal de mobilité devienne réalité?

De nombreux facteurs dépendent du domicile. La question du lieu est même décisive en matière de mobilité. Si je dois effectuer un long trajet pour entreprendre une activité, je génère forcément beaucoup de trafic. Le domicile ne doit donc pas être trop éloigné du lieu de travail. La dispersion des lieux d'activités – ici l'habitat, là le travail, ailleurs les achats – n'est pas une bonne idée selon moi. Nous devons revenir à une plus grande proximité entre les lieux d'activités, ce qui nous permettra de réduire le nombre de trajets et de les raccourcir. Si nous avons des agglomérations denses, nous pouvons y faire nos achats, les enfants peuvent se rendre à pied au jardin d'enfants et à l'école. L'idéal serait de se déplacer davantage à pied.

Comment inciter les individus à contribuer à la mobilité durable?

Il y a trois niveaux d'actions: concevoir des réseaux de transport adéquats, aménager l'espace public de façon à ce qu'il offre des conditions qui permettent et donnent l'envie de se déplacer à pied ou à vélo, et enfin, agir sur le comportement des usagers. L'expérience a montré que les discours moralisateurs étaient souvent vains. Ce qu'il faut, c'est allier deux éléments, la carotte et le bâton. En d'autres termes, il faut exercer une pression au niveau des moyens de transport que l'on ne veut pas que les gens utilisent. Par exemple, le paiement du stationnement exerce une pression sur les automobilistes. La carotte désigne les systèmes incitatifs: les réseaux de transport doivent être attractifs. Zurich, par exemple, ne possède pas de réseau cyclable attractif, ce qui explique la faible part des vélos dans les trajets urbains.

Et quelles mesures incitatives sont possibles?

Certaines villes ont adopté la stratégie du «prix zéro» pour leurs transports publics; les gens circulent gratuitement. Il s'agit là d'une mesure incitative extrême, qui pose toutefois de grands problèmes au niveau du financement.

Le contrôle de la mobilité peut également être perçu comme une restriction des libertés individuelles. Que pensez-vous de ce risque?

En effet, lorsque je dis, en tant que planificateur des transports, qu'il faut payer pour garer sa voiture ou que le billet de train pour aller de Zurich à Berne coûte 50 francs, cela revient à limiter les libertés individuelles, c'est d'une certaine façon une restriction. Mais je trouve cela normal: j'estime que la liberté des uns cesse là où elle entrave celle des autres. Dans les transports, la liberté d'autrui est souvent entravée, pensez aux nuisances sonores ou aux accidents.

L'augmentation du trafic des pendulaires se traduit par des wagons bondés, des trains en retard et des routes engorgées. Comment résoudre ce problème?

En réalité, ce problème ne se pose que pendant deux brèves périodes de la journée, à savoir aux heures de pointe, tôt le matin et le soir. Le matin, les heures de grande affluence concernent surtout le trafic pendulaire, tandis que le soir, elles sont davantage liées au trafic de loisirs. Nous devons éliminer ces heures de pointe, et la solution passe par les tarifs. L'incitation par les prix est déjà utilisée aujourd'hui. Par exemple, un billet de train pour Berne coûte plus cher qu'un billet pour Bâle, quel que soit le moment où vous voyagez. Pour éviter les heures de pointe, on peut adapter le temps de travail ou recourir aux solutions de bureau à domicile, le *home office*. Si nous parvenons à supprimer les heures de pointe, nous n'aurons plus de problèmes de transport en Suisse.

La Banque nationale suisse prend en charge l'abonnement demi-tarif de ses employés, mais n'offre pas de places de parking. De nombreux collaborateurs font la navette entre leur domicile et Zurich ou Berne pour se rendre au travail et entre Zurich et Berne pour assister à des réunions. Quels conseils donneriez-vous à la BNS afin qu'elle contribue à la mobilité durable en réduisant ces flux de pendulaires?

Je trouve que la méthode de la carotte et du bâton est un bon début: d'une part, on rend les transports publics attractifs en payant l'abonnement demi-tarif, d'autre part, on produit un effet dissuasif en n'offrant aucune possibilité de parking. Une autre solution consisterait à organiser des conférences téléphoniques ou des vidéoconférences pour éviter les déplacements.

A l'automne prochain, vous donnerez une conférence à la BNS sur le thème de la mobilité durable. Quels sujets aborderez-vous à cette occasion?

Je m'emploierai d'abord à répondre à la question de savoir s'il est possible de réduire le trafic tout en conservant la même mobilité, et si oui comment. Ensuite, je démontrerai que le trafic de loisirs nous prend beaucoup plus de temps que le trafic pendulaire. Enfin, j'expliquerai comment modifier son comportement pour contribuer à la mobilité durable.

Annexe: Index GRI

L'index GRI se réfère aux directives de l'organisation internationale Global Reporting Initiative (GRI)¹, qui établit des lignes directrices généralement admises pour l'établissement des rapports en matière de développement durable (www.globalreporting.org). Le tableau ci-après est un extrait des indicateurs traités dans le présent rapport et mentionne la page où trouver les informations correspondantes.

INDEX GRI

| | Page |
|---|--------------------|
| Stratégie et analyse | |
| 1.1 Déclarations d'un membre de la direction | 3, 5 |
| Profil de l'entreprise | |
| 2.1 Nom de l'organisation | 3 |
| 2.2 Principaux produits et marques correspondantes | 5 |
| 2.5 Sites | 5 |
| 2.8 Effectif | 5 |
| Champ et périmètre du rapport | |
| 3.1 Période considérée | 5 |
| 3.3 Périodicité du rapport | 5 |
| 3.4 Personne à contacter au sujet du rapport | 31 |
| 3.6 Périmètre du rapport | 5 |
| 3.9 Hypothèses, techniques de mesure des données figurant dans le rapport et bases de calcul | 5 |
| 3.12 Index GRI | 29 |
| Gouvernance d'entreprise | |
| 4.1 Structure de gouvernance, y compris comités de stratégie et de supervision | 5 |
| 4.8 Lignes directrices, valeurs, codes de conduite et principes importants pour la performance environnementale | 5 |
| 4.9 Procédures définies au niveau de la haute direction pour superviser la manière dont la performance environnementale est identifiée et gérée | 5 |
| Indicateurs de performance environnementale | |
| EN1 Consommation de matières | 7, 13 |
| EN2 Pourcentage de matières recyclées | 7, 13, 14, 17 |
| EN3 Consommation d'énergie directe | 6, 13, 16, 167, 18 |
| EN5 Energie économisée | 6, 13, 14, 17 |
| EN7 Initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues | 18, 19 |
| EN8 Consommation d'eau | 8, 13 |
| EN16 Emissions directes et indirectes de gaz à effet de serre | 10, 11, 13 |
| EN22 Masse de déchets par type et par mode de traitement | 8, 13 |
| EN29 Impact des transports et des déplacements professionnels sur l'environnement | 9, 13 |

¹ Lignes directrices pour le reporting, développement durable, version 3.0 (2006).

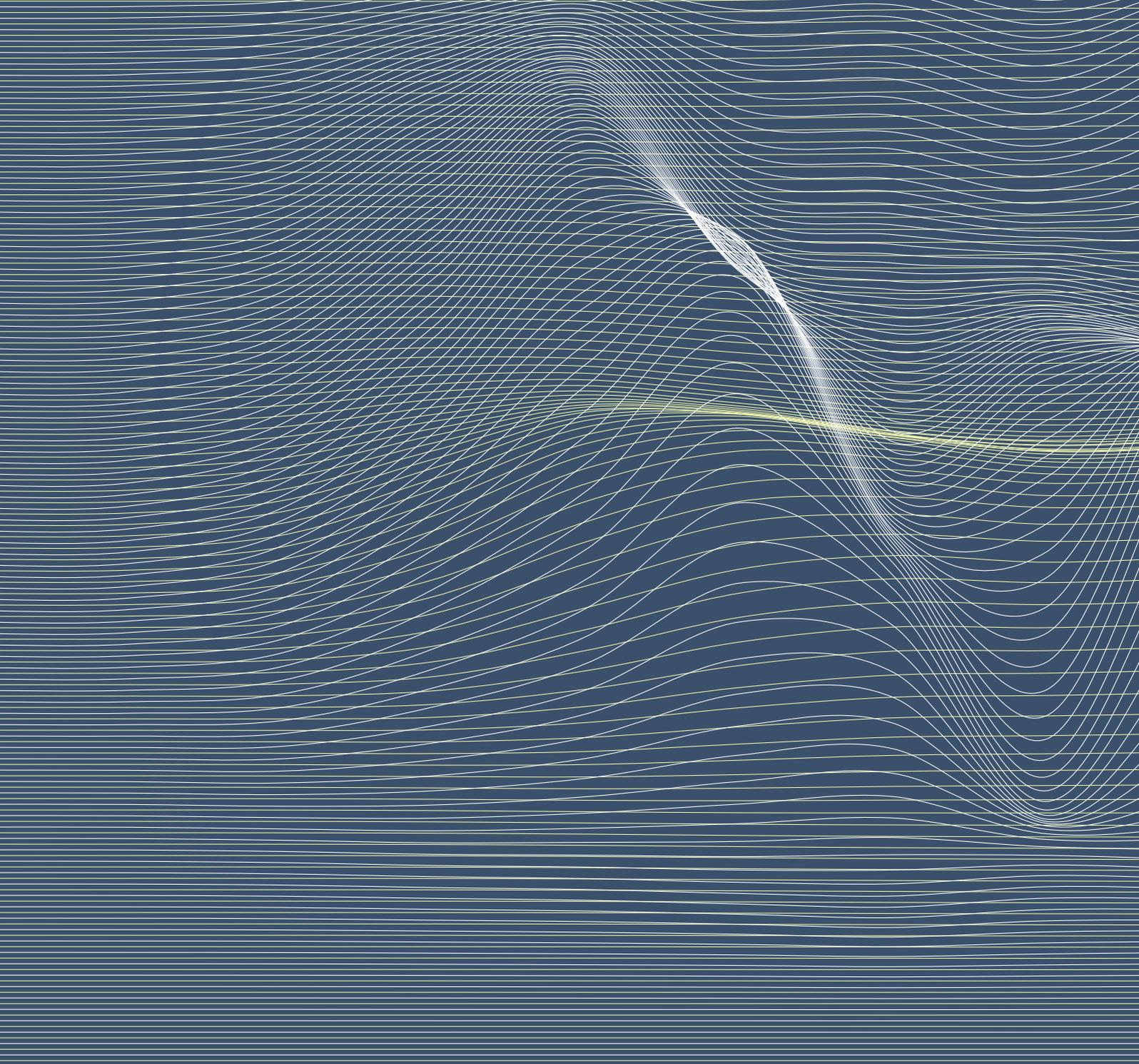
| | |
|----------------------------|---|
| CO ₂ | Dioxyde de carbone |
| coll. | Collaboratrices et collaborateurs |
| Degrés-jours de chauffage | Somme des différences quotidiennes constatées sur une période donnée entre la température à l'intérieur d'un bâtiment (20° C) et la moyenne de la température extérieure calculée sur tous les jours de chauffage de la période considérée |
| Equivalent CO ₂ | Volume de gaz à effet de serre exprimé en volume équivalent de CO ₂ |
| Gaz à effet de serre (GES) | Substances gazeuses qui contribuent à l'effet de serre: dioxyde de carbone (CO ₂ , sert de valeur de référence), méthane (CH ₄), oxyde nitreux (gaz hilarant, N ₂ O), chlorofluorocarbures (CFC) et hexafluore de soufre (SF ₆) |
| kWh; MWh | Kilowattheure; mégawattheure: unités de mesure de l'énergie; 1 kWh correspond à l'énergie produite par 1 dl de mazout; 1 MWh correspond à 1 000 kWh |
| VfU | Verein für Umweltmanagement und Nachhaltigkeit in Finanzinstituten (association allemande) |

Contact

Banque nationale suisse
Bureau de l'environnement, Claudia Kopp
Case postale, 8022 Zurich
Téléphone: +41 58 631 31 11
E-mail: claudia.kopp@snb.ch

© Banque nationale suisse, Zurich/Berne, juin 2015

Imprimé sur papier 100% recyclé Balance Pure



SCHWEIZERISCHE NATIONALBANK
BANQUE NATIONALE SUISSE
BANCA NAZIONALE SVIZZERA
BANCA NAZIUNALA SVIZRA
SWISS NATIONAL BANK

