

CONTRIBUTION CLIMATIQUE SUR LES DÉPLACEMENTS EN AVION DE L'UNINE - RAPPORT 2025

1. Politique en matière de déplacements aériens

Les déplacements professionnels représentent un domaine d'action important dans le cadre de la stratégie climatique de l'UniNE. En effet, ces déplacements, en particulier ceux réalisés en avion, comptent pour une large part du bilan carbone de l'institution (35% en 2025). Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés dans son plan climat, l'UniNE doit notamment réduire les émissions des déplacements aériens. C'est pourquoi elle a mis en place progressivement des mesures pour inciter son personnel à optimiser ses déplacements en avion et à privilégier les alternatives lorsque celles-ci sont possibles, comme les déplacements en train ou la visioconférence.

Depuis 2019, l'UniNE applique une contribution climatique, qui consiste à prélever un montant relatif aux émissions pour chaque vol remboursé par son Service de comptabilité. La contribution est débitée du compte de l'entité concernée, à l'exception des comptes relatifs à des projets de recherche financés par des organismes de recherche nationaux ou internationaux. Dans les cas concernés par l'exception, la contribution est payée par le rectorat, car les agences de financement de la recherche suisse ou internationale ne permettent pas – pour l'instant – d'intégrer des contributions climatiques dans le budget des projets. En 2023, l'UniNE a renforcé sa politique climatique en augmentant le prix plancher de la tonne de CO₂, et en modifiant ses directives internes relatives au remboursement des déplacements professionnels. Sont seuls susceptibles de remboursement les vols relatifs à des trajets en Europe qui ne peuvent pas être réalisés en train en moins de 10 heures, sauf dérogation expresse¹.

Afin d'assurer un suivi des pratiques internes et des mesures déployées, l'UniNE assure un monitoring des déplacements aériens qu'elle rembourse. En recensant l'ensemble des vols, l'UniNE est en mesure d'analyser les tendances et de calculer l'empreinte carbone correspondante. L'UniNE utilise à cette fin l'algorithme *open source* proposé par MyClimate. En janvier 2025, les paramètres de cet algorithme ont été mis à jour, afin de tenir compte des données scientifiques les plus récentes, du taux de remplissage des avions, de la part attribuée au fret et du progrès technologique dans le transport aérien. L'UniNE a repris ces mises-à-jour réalisées par MyClimate, qui indique que « les données actualisées des flottes d'avions contribuent à une baisse comparative des émissions aériennes en raison de la technologie plus moderne et plus efficace utilisée dans ce secteur de calcul »². Afin d'assurer un suivi transparent des déplacements aériens et leur impact, ce rapport

¹ Les règles applicables sont détaillées dans la directive concernant les déplacements aériens, du 30 juin 2025 : <https://www.unine.ch/durabilite/deplacements-professionnels/>

² Communiqué de presse de MyClimate du 29 novembre 2023 : www.myclimate.org/fr-ch/sinformer/nouvelles-presse/news/newsdetail/myclimate-actualise-le-calculateur-de-vol-de-co2/

présente aussi bien des données relatives à la quantité de déplacements (ex : nombre de voyage, distances, etc.), que celles relatives à l'impact climatique (émissions de gaz à effet de serre).

2. Déplacements aériens et impact climatique

2.1. Déplacements aériens au niveau de l'Université

Durant l'année civile 2025, le Service de la comptabilité et des finances (SCF) a recensé 645 voyages, correspondant à 1'073 trajets aller-simple, soit une baisse du nombre de trajets de 8% par rapport à 2024. En revanche, la distance cumulée de ces trajets est restée très similaire à celle observée en 2024, avec près de 4.2 millions km, soit plus de 100 fois le tour de la terre. Alors qu'une évolution positive était intervenue entre 2019 et 2023 (liée à une combinaison de facteurs, incluant notamment la crise sanitaire, une plus grande médiatisation de l'impact climatique des déplacements en avion, ainsi que la mise en place de mesures au sein de l'Université), on observe ainsi une stabilisation des distances parcourues depuis 2023 (Figure 1).

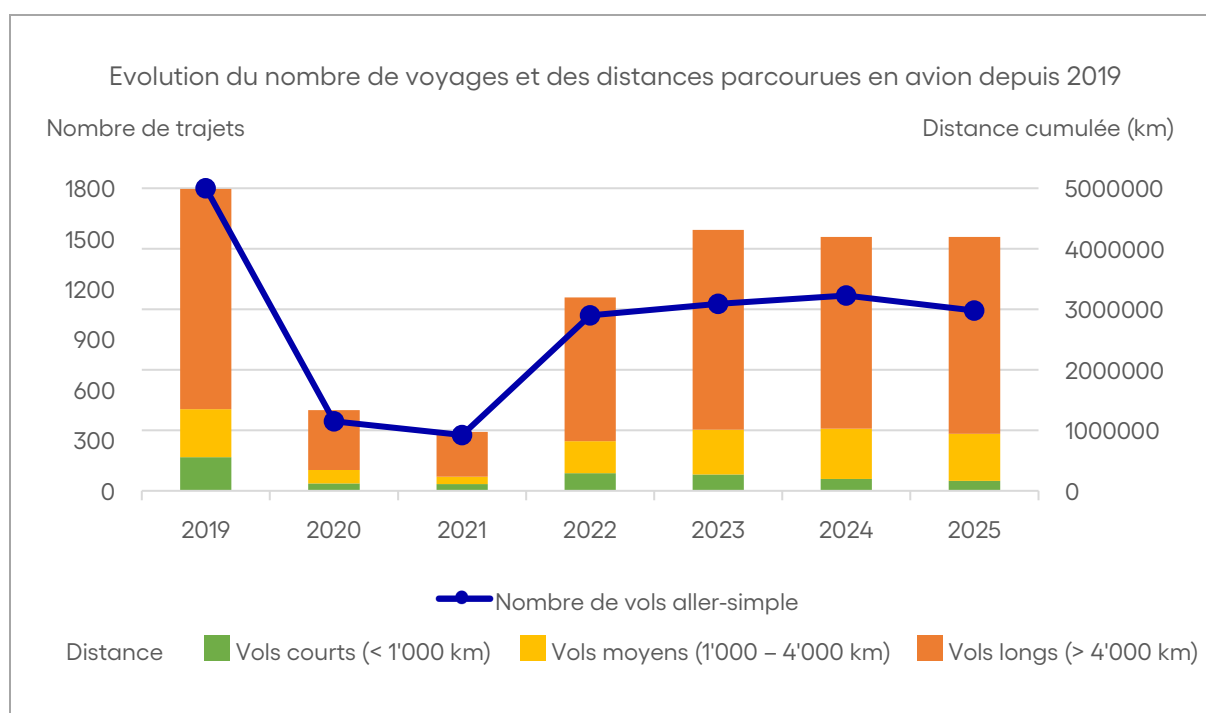


Figure 1. Evolution des déplacements aériens depuis 2019. Sont inclus l'ensemble des vols remboursés par le service comptable, qu'ils aient été effectués par des membres de l'UniNE ou des personnes externes.

La plupart des trajets correspondent à des vols de ou vers la Suisse (84% des trajets). Les destinations les plus courantes sont les Etats-Unis (11%), l'Espagne (10%), le Royaume-Uni (8%) et l'Australie (8%) ; au total, plus d'un tiers des trajets concernant l'un de ces quatre pays (Figure 2). 75% des trajets sont réalisés avec des vols directs.

Concernant les vols en Europe, on note l'efficacité de la règle des 10 heures. Alors qu'on comptait en 2019 510 trajets entre la Suisse et des destinations qui figurent à présent sur la liste des 10 heures, ce chiffre tombe à 112 en 2023 (application de la règle à l'Europe continentale), puis à 35 en 2025 (suite à l'ajout de Londres sur la liste) (Figure 3). Ces 35 trajets, fondés sur l'octroi de dérogations exceptionnelles, ne représentent plus que 3% du total des vols en 2025 (contre 28% en 2019).

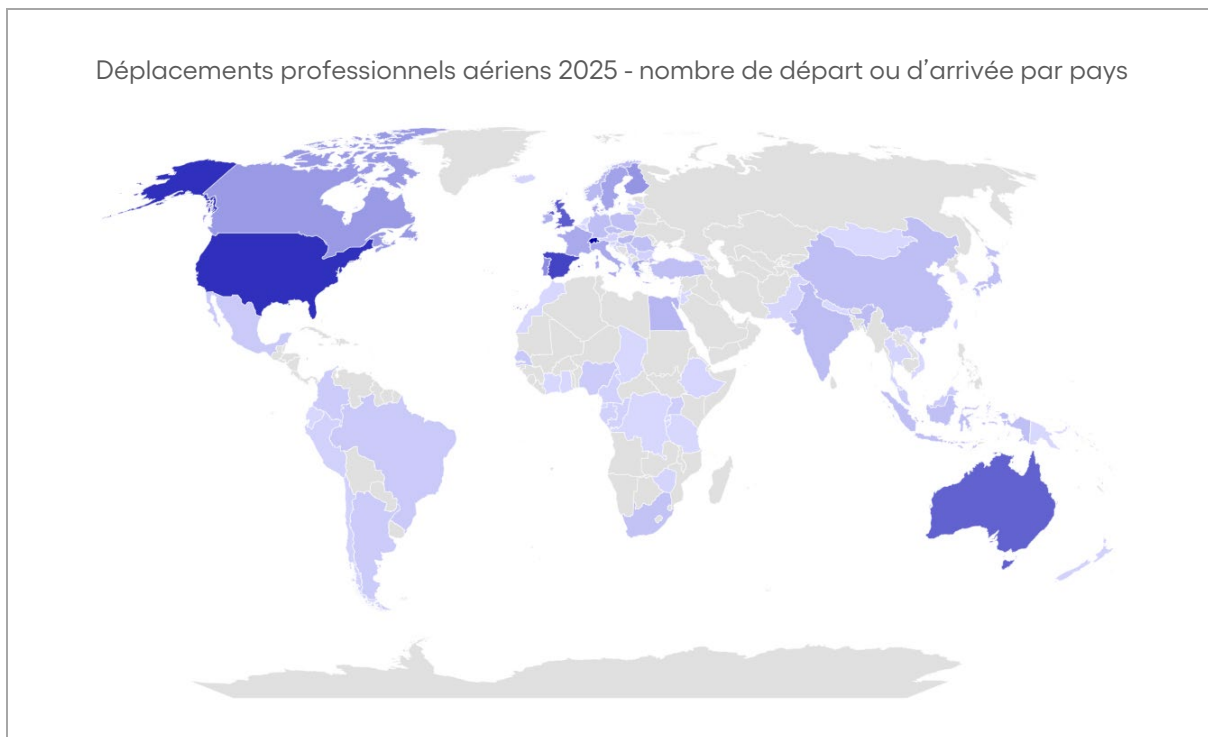


Figure 2. Destinations les plus courantes. Un point est décompté pour chaque trajet dont l'aéroport de départ ou d'arrivée se trouve dans le pays. Les escales ne sont pas considérées. La couleur de la Suisse n'est pas représentée à l'échelle.

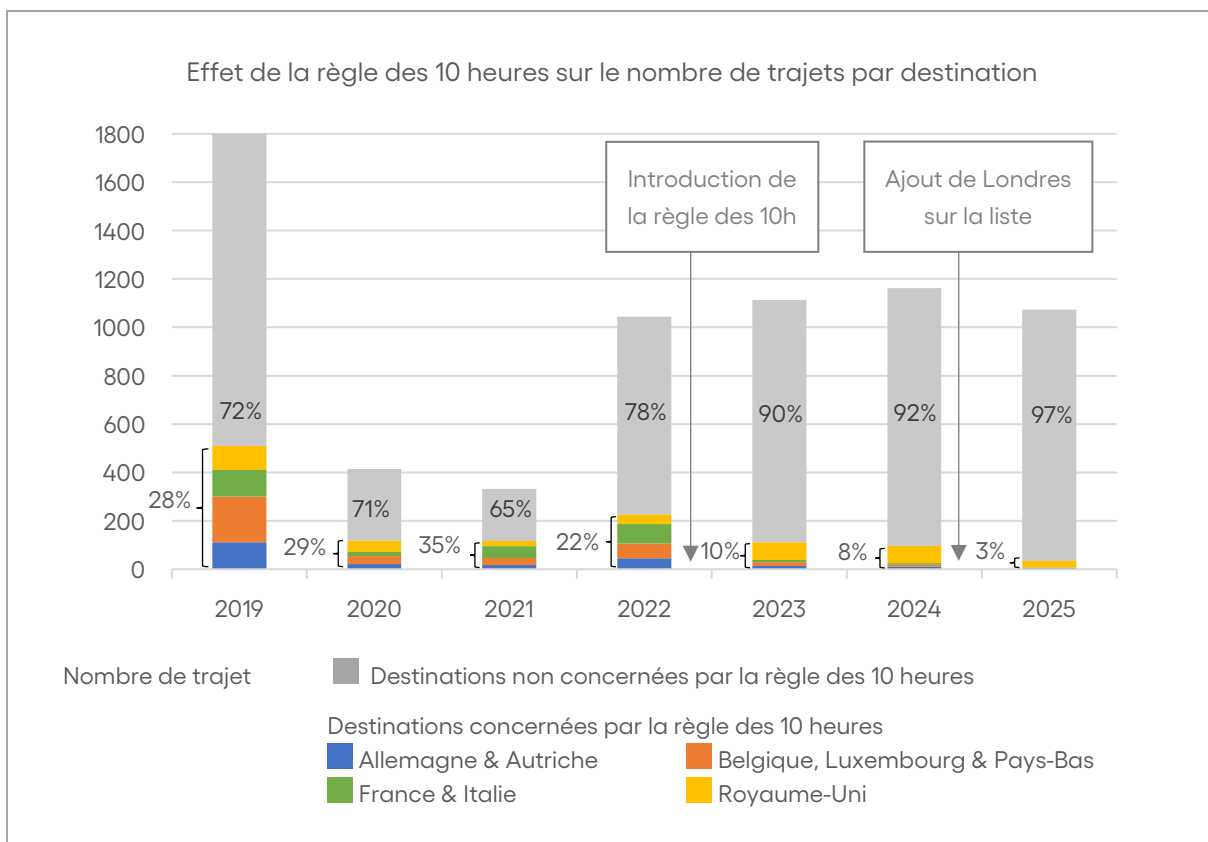


Figure 3. Total des trajets (en valeur absolue et en pourcentage), subdivisé selon que la destination figure dans la liste des 10 heures (en couleur) ou n'y figure pas (en gris).

2.2. Analyse par faculté et par source de financement

La répartition des déplacements entre les facultés reste relativement stable au fil des ans (Figure 4). La Faculté de lettres et sciences humaines (FLSH) et la Faculté de sciences (FS) cumulent la majeure partie des déplacements (46%, respectivement 41%, des distances parcourues en 2025), ce qui est peu surprenant au vu des effectifs importants de ces entités. Le reste se partage entre la Faculté des sciences économiques (FSE, 7%), la Faculté de droit (FD, 3%), et le domaine central (DC, 3%). Parmi les déplacements associés à la FLSH, on trouve également les activités liées au NCCR On the move, qui représentent 20% des émissions totales de l'UniNE.

En rapportant ces données aux effectifs de chaque faculté, on observe que les membres de la FLSH et la FS parcourent en moyenne le plus de kilomètres par an. Entre 2023 et 2025 (soit depuis la stabilisation post-pandémie), la FD et la FS ont réduit de manière importante leurs déplacements (baisse de 48%, resp. 23%, de la distance annuelle par personne), et la FSE dans une moindre mesure aussi (-6%). Une augmentation de la distance par personne est observée en FLSH (+21%) et pour le DC (+27%).

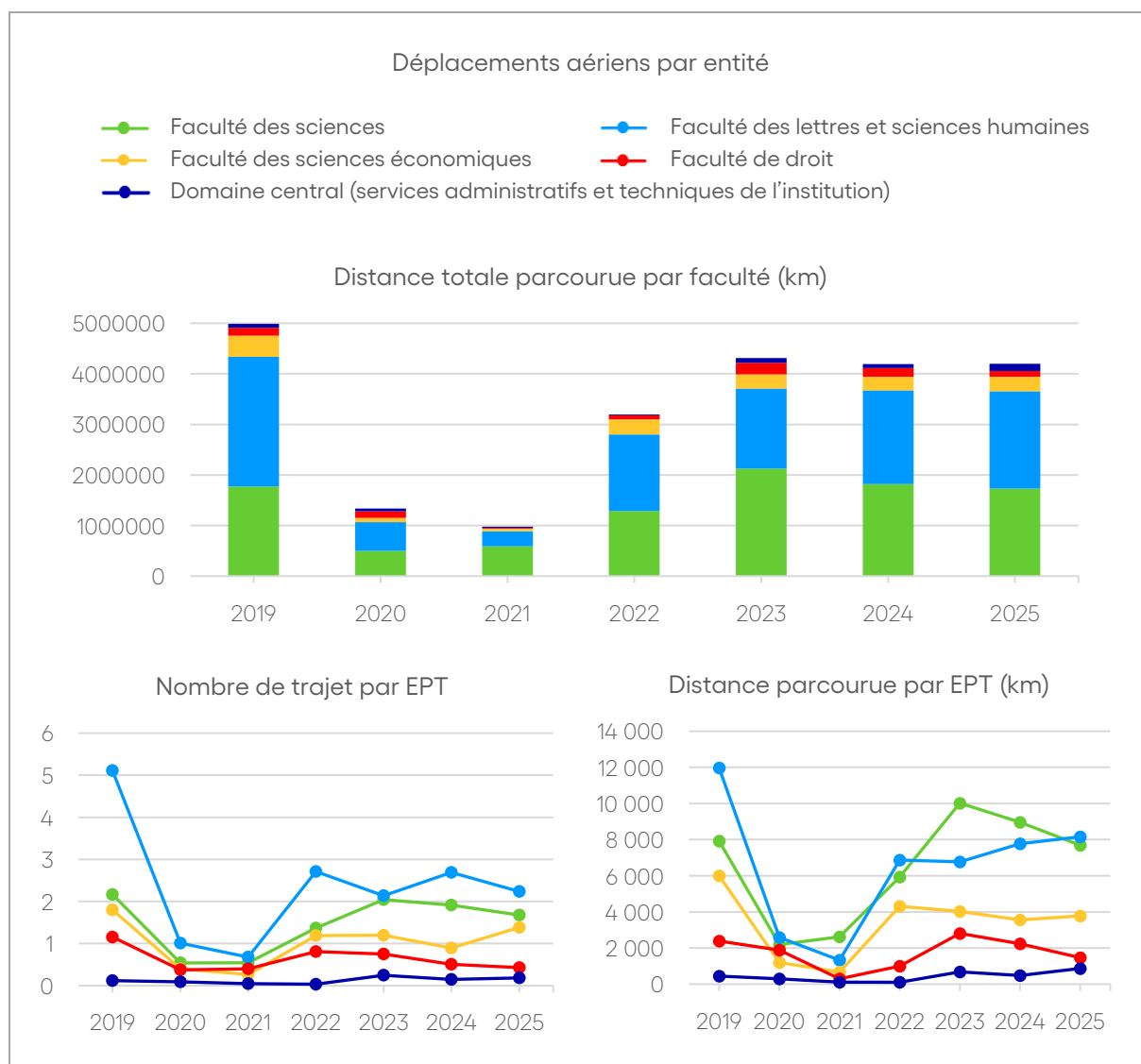


Figure 4. Déplacements aériens par faculté (2019 - 2025).

Les déplacements aériens financés par des fonds externes (tels que des organismes de recherche nationaux et internationaux) continuent de représenter une part importante des vols (62% des distances parcourues en 2025) (Figure 5). Bien que la tendance générale entre 2019 et 2025 montre une baisse générale des déplacements aériens, celle-ci est plus accentuée pour les vols financés par le budget Etat (-27% des distances parcourues) que pour ceux financés par des fonds externes (-7%). L'explication la plus probable de cette différence est la contribution climatique, qui, en l'état actuel, ne peut pas être prélevée directement sur les fonds externes.

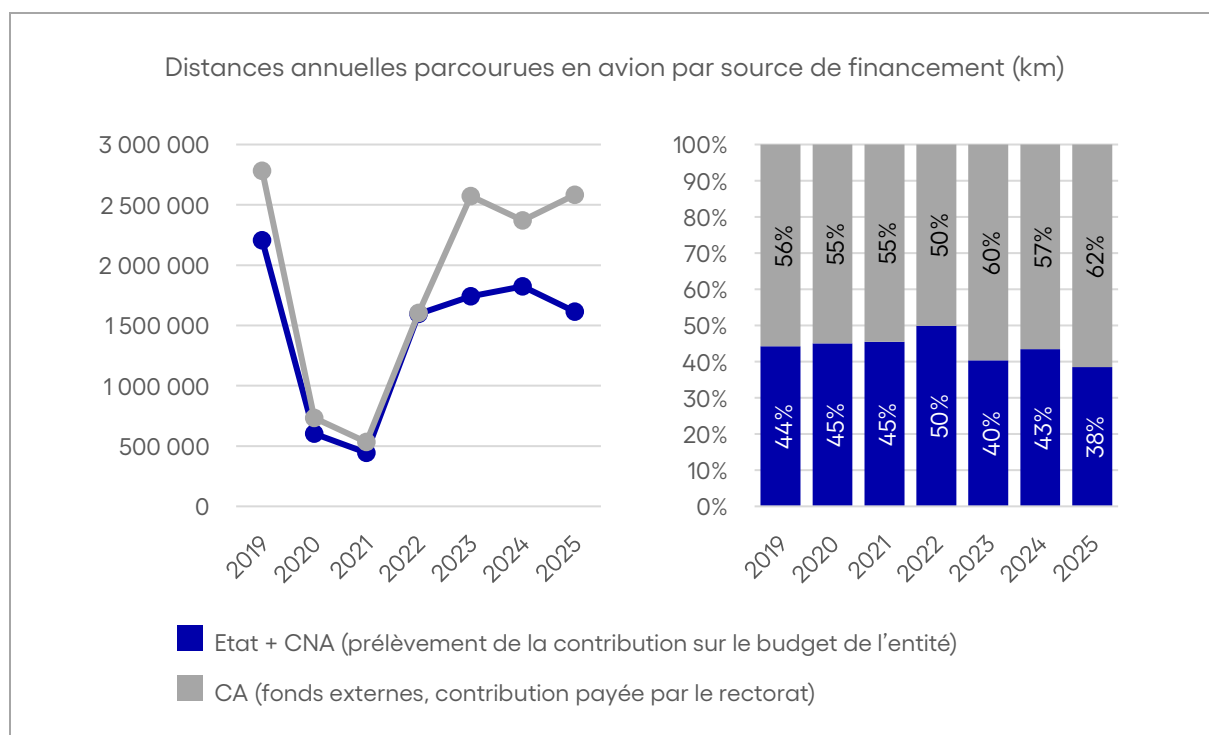


Figure 5. Répartition des émissions liées aux déplacements aériens par source de financement (2019 – 2025).

2.3. Emissions des déplacements aériens

En 2025, les déplacements aériens ont généré un total de 876 tCO_{2eq}, soit environ 1.13 tCO_{2eq} par équivalent plein-temps. Ceci représente une réduction des émissions de 15% en 2025 par rapport à 2024 (Figure 6). Dans son plan climat, l'UniNE s'était fixée un objectif de réduction de 8% entre 2023 et 2025 ; cet objectif est largement atteint (16% de réduction entre 2023 et 2025). Ce résultat réjouissant peut surprendre, au vu de la stabilisation des distances parcourues en avion par la communauté universitaire en 2025 (pt 2.1 *supra*). Il découle de l'amélioration de l'efficacité des transports aériens, répercutée via l'algorithme de calcul des émissions mis à jour par MyClimate et repris par l'UniNE dès janvier 2025 (pt 1 *supra*). Pour un même trajet, les émissions comptabilisées sont plus basses en 2025 qu'en 2024, car les vols sont devenus plus efficaces en moyenne.

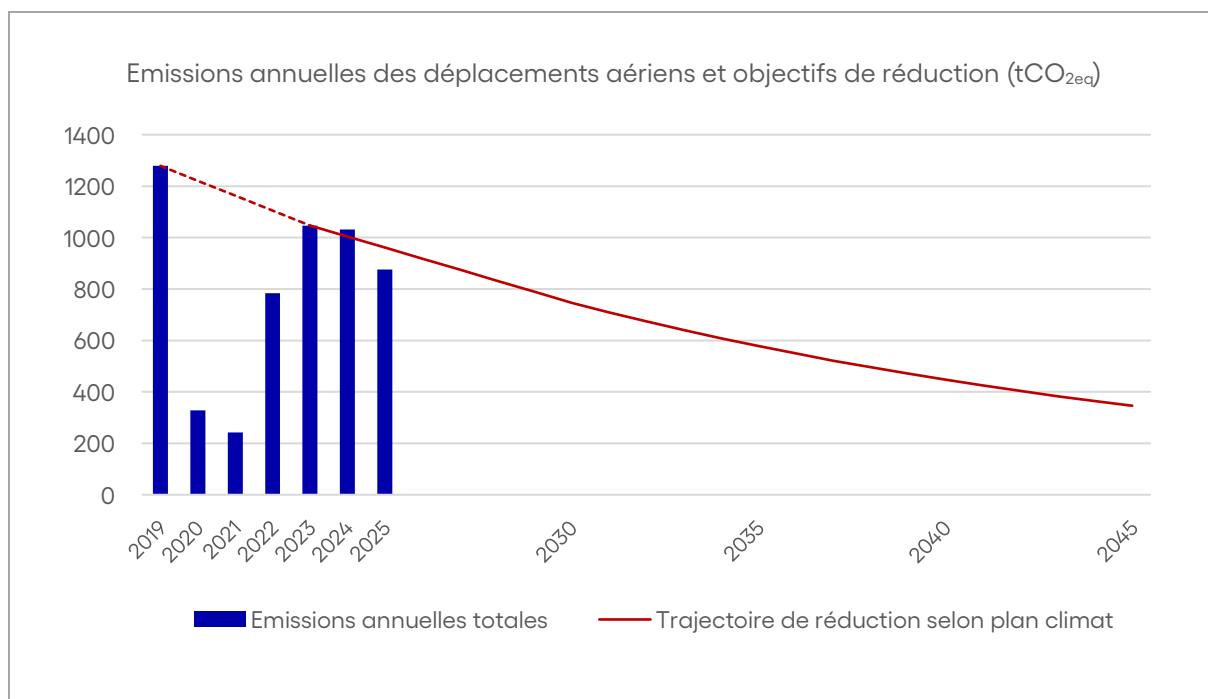


Figure 6. Evolution de l'impact climatique des déplacements aériens à l'UniNE et trajectoire de réduction à l'horizon 2045 selon le plan climat de l'Université. Les émissions sont calculées pour chaque vol grâce à la méthodologie MyClimate (RFI = 3).

S'il est réjouissant que l'UniNE puisse bénéficier des optimisations réalisées dans le secteur aérien pour faire baisser son bilan CO₂, il serait risqué de miser uniquement sur de tels facteurs externes pour atteindre les objectifs futurs en matière de climat. En effet, les possibilités de gain d'efficacité ne sont pas infinies et il existe un risque d'effet rebond. Dans un rapport daté de 2024, le Conseil fédéral estime que les gains liés à l'efficacité énergétique et à l'exploitation des avions ont le potentiel de réduire les émissions du secteur de 22%³. Afin de poursuivre sur la trajectoire définie dans son plan climat, l'UniNE doit donc poursuivre ses efforts pour optimiser et réduire ses déplacements.

3. Prélèvement et affectation des contributions

Les contributions prélevées durant l'année comptable 2025 s'élèvent à un total de 88'155 CHF⁴. Sur cette somme, 33'744 CHF sont prélevés directement sur le budget des entités concernées, et 54'411 CHF sont versés par le rectorat. La part payée par le rectorat correspond aux projets qui sont financés par des fonds externes et pour lesquels le prélèvement direct de la contribution n'est pas possible à ce jour. Le prix médian de la contribution par voyage s'élève à 72 CHF. Ceci représente un surcoût médian de 24% par rapport au prix payé pour le billet d'avion.

³ Rapport du Conseil fédéral « Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050 », 21 février 2024 : www.news.admin.ch/news/message/attachments/86231.pdf

⁴ Les montants indiqués couvrent la période allant de décembre 2024 à fin novembre 2025 en application de l'art. 5 al. 2 de la Directive concernant les déplacements aériens.

Les fonds prélevés sont affectés au fonds climat de l'Université, qui vise à financer des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le campus et des projets locaux de protection du climat⁵. Les projets financés en 2025 comprennent l'installation d'un système de récupération de chaleur dans une salle de serveurs, la réalisation d'une étude sur l'impact climatique du système informatique et des mesures de promotion de la mobilité douce. Plus de détails sont donnés dans le rapport annuel 2025 de l'Université sur le développement durable⁶.

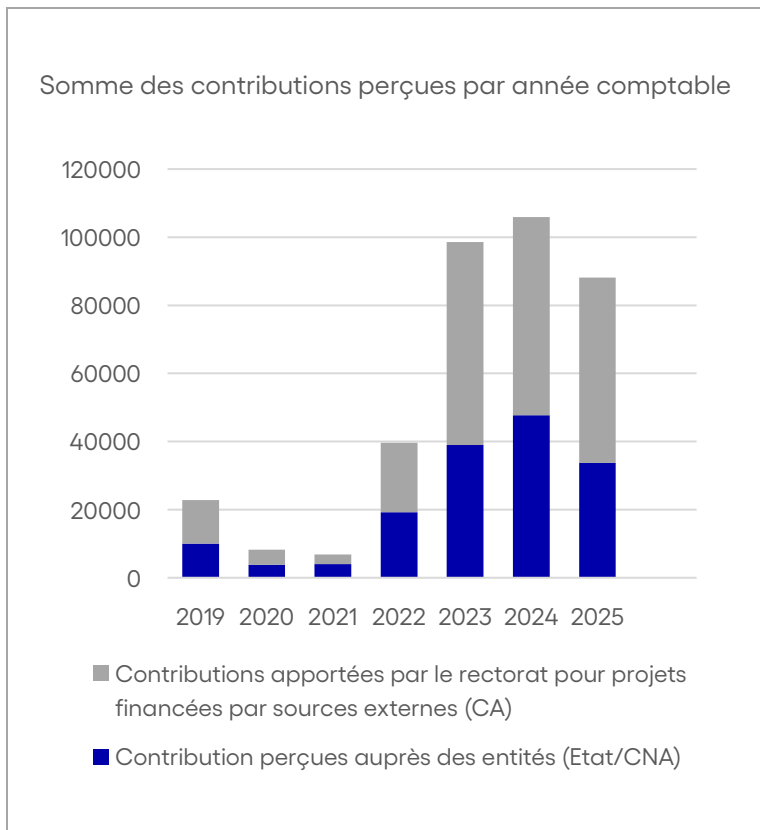


Figure 7. Montant annuel des contributions perçues (2019 – 2025). Dès 2023, le prix plancher est augmenté de 25 à 100 CHF/tCO₂.

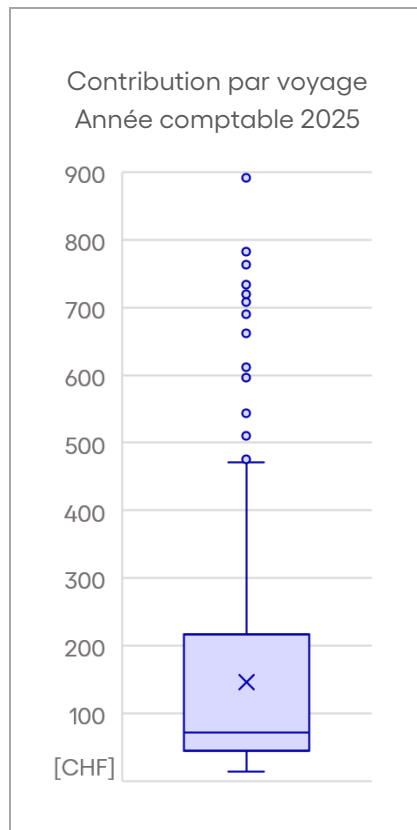


Figure 8. Montant de la contribution par voyage en 2025

⁵ Informations sur le fonds climat et directive : <https://www.unine.ch/durabilite/fonds-climat/>.

⁶ Rapports annuels du développement durable : <https://www.unine.ch/durabilite/rapports/>.