

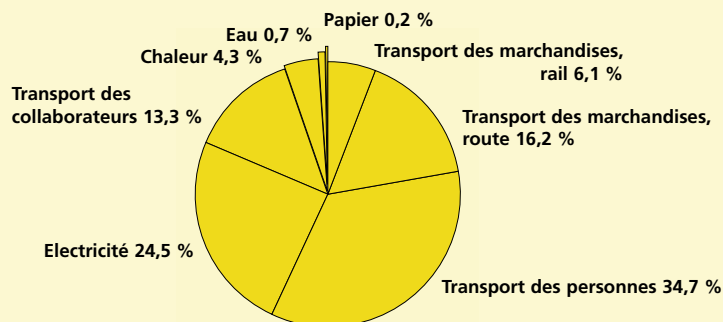
La Poste Suisse

Rapport sur l'environnement 2005



En un coup d'œil L'écobilan

Charge environnementale, par activité



100 % = Impact environnemental total de la Poste en 2004 (points de pollution calculés selon la norme OFEFP, SRU 297). La répartition des nuisances environnementales entre les activités met en évidence d'importantes modifications partielles par rapport à 2002: 1. Les limites systémiques ont changé; des objets supplémentaires ont été intégrés. 2. Les spécifications sur les gaz d'échappement ont fait l'objet d'un relevé en 2004 seulement; le calcul a ensuite été fait à titre rétroactif pour la période. 3. Pour le calcul de l'écobilan, il a fallu utiliser d'autres données de l'EPF qui reposent sur des conclusions récentes.

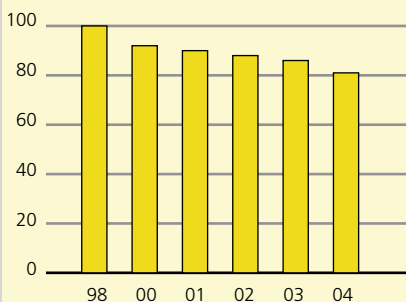
Politique environnementale

Entreprise progressiste d'avenir, la Poste mène une politique environnementale conforme aux connaissances actuelles sur l'écologie et au contexte économique. Notre action repose donc sur les principes suivants:

- La protection de l'environnement compte au nombre des objectifs prioritaires de l'entreprise.
- Nous considérons la gestion environnementale comme une mission directrice.
- Nous entendons la gestion environnementale comme un processus d'amélioration permanent.
- Nous sensibilisons à l'environnement à tous les échelons par la formation et le perfectionnement professionnel.
- Nous estimons, surveillons et pilotons l'impact possible de nos activités, et nous engageons à respecter la législation environnementale en vigueur.
- Nous encourageons la prise en compte des cycles de vie.
- Le Rapport sur l'environnement illustre avec transparence notre politique environnementale.
- Nous faisons part de nos expériences sur la protection de l'environnement à toute personne intéressée.

Charge environnementale totale, en valeur absolue

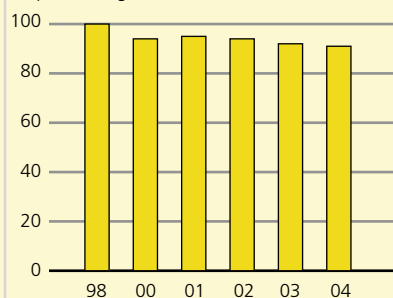
en pourcentage, 1998 = 100 %



La charge environnementale (points de pollution calculés selon la méthode de l'OFEFP) a constamment diminué ces dernières années.

Emissions d'oxyde de carbone, en valeur absolue

en pourcentage, 1998 = 100 %



Recul des émissions de CO₂ par suite d'optimisations diverses opérées dans le parc immobilier.

Objectifs environnementaux de la Poste et progrès réalisés

	Objectifs environnementaux jusqu'en 2010	Etat 2004 (par rapport à base 2000)
Chauffage	Réduction de la consommation de 10 % par rapport à 2000.	Consommation réduite de 25 %.
Carburants	Réduction de 8 % par rapport à 2000	Consommation en hausse de 0,2 %.
Electricité	Accroissement maximum de la consommation de 5 % par rapport à 2000.	Consommation réduite de 9 %.
Papier	Stabilisation de la consommation au niveau de l'an 2000.	Consommation réduite de 2 %.
Energies renouvelables	L'électricité provenant de sources renouvelables représente 1 % de la consommation enregistrée en 2000.	Part actuelle de 0,4 %.
Chaleur renouvelable	La chaleur provenant de sources renouvelables représente 3 % de la consommation enregistrée en l'an 2000.	Part actuelle de 8 %.
Eau	Stabilisation de la consommation au niveau de 1990.	Consommation réduite de 38 %.

Editorial

La Poste maintient le cap **3**

Transport de passagers

La technique au service de l'air **4**

Transport des marchandises

Transbordement obligé
des colis et du courrier **6**

Energie, eau et chaleur

Régime pour les énergivores **10**

Ecologie au travail

Ces détails qui comptent **12**

Ecologie des produits

Protection de l'environnement,
tout simplement **13**

Les données environnementales

Croissance en douceur **14**

Impressum, contact 17

▼ Expéditions écologiques et économiques d'une grande partie du courrier et des colis par le rail grâce aux caisses mobiles spéciales (voir texte page 6).



La Poste maintient le cap



Chères lectrices, chers lecteurs,

La Poste étudie son impact sur l'environnement depuis 1998. L'analyse porte sur l'ensemble de ses activités: transport de personnes et transport de marchandises, consommation d'énergie et matériel fongible. Les données recueillies sont vérifiées, évaluées, puis présentées sous la forme d'un écobilan. Pour comparer les résultats de chaque domaine, nous appliquons une méthode employée par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, le calcul des points de pollution (voir p.14).

Les chiffres sont révélateurs: la Poste maintient le cap. Nous avions déjà fait état de progrès marquants dans la protection de l'environnement à la parution de notre premier rapport sur l'environnement il y a deux ans, et la réussite est restée au rendez-vous. Nous sommes devenus encore plus éco-efficients ces deux dernières années. En clair: la charge environnementale absolue a diminué de quelque 7 %.

Une étude attentive de l'écobilan met en évidence les «points noirs environnementaux»: le trafic routier reste le gros morceau. Au total, la moitié environ de la pollution occasionnée par l'entreprise s'inscrit au compte des cars postaux et du transport de marchandises. La Poste a donc pris des mesures à même d'apporter le plus grand bénéfice écologique en revoyant le modèle du transport. A cet égard, notre split modal (distribution des transports) entre rail et route a déjà donné d'appréciables résultats. Les

véhicules que nous acquérons depuis un certain temps polluent beaucoup moins l'atmosphère.

La Poste ne se perd toutefois pas dans les détails et conserve une vue d'ensemble sur la question. Elle entend prendre les mesures nécessaires, petites ou grandes, pour optimiser encore et toujours sa performance environnementale. Que disait Michel-Ange déjà? Les petits riens sont de petits riens - mais ils contribuent à la plénitude, et la plénitude n'est pas rien. Mises ensemble, les améliorations minimales constituent un progrès.

Notre deuxième rapport sur l'environnement met justement en évidence de petites avancées. Même s'il apparaît difficile d'en exprimer l'impact immédiat en chiffres, elles jettent une lumière sur notre démarche vis-à-vis de l'environnement au jour le jour et se veulent l'expression de notre réussite globale. Pour mieux illustrer nos efforts, la publication est ordonnée par thèmes et ne reflète pas la structure de notre entreprise cette fois. Préserver l'environnement et réduire les coûts. C'est la devise qui préside à nos efforts. Les écobilans montrent que nous sommes sur la bonne voie. Nous sommes heureux de vous présenter une fois encore un rapport sur l'environnement largement positif et vous souhaitons une intéressante lecture.



Ulrich Gygi
Directeur du général

Transport de passagers

La technique au service de l'air

Par car postal ou car de ramassage scolaire – la Poste transporte ses passagers tout en préservant l'environnement grâce aux progrès de la technique - le filtre à particules par exemple.

Quiconque veut aller de l'avant dans la circulation urbaine ou régionale fera confiance à la Poste. Le parc de cars postaux a véhiculé plus de 102 millions d'usagers en 2004 – et parcouru ce faisant 91 millions de kilomètres. CarPostal est le premier prestataire de transport régional public en Suisse et favorise grandement la mobilité à consonance environnementale dans notre pays. CarPostal a même élargi son offre ces dernières années. Même si les transports publics s'avèrent bien plus écologiques que la circulation privée, les autobus aussi consomment du carburant et rejettent des émissions nocives dans l'atmosphère. Un tiers environ des nuisances environnementales occasionnées par la Poste s'inscrivent au compte des cars postaux. Leurs émissions diminuent toutefois depuis quelques années, car la Poste a optimisé l'efficacité environnementale de son parc automobile. Depuis l'an 2000, la charge

environnementale a baissé de 26 % par kilomètre parcouru.

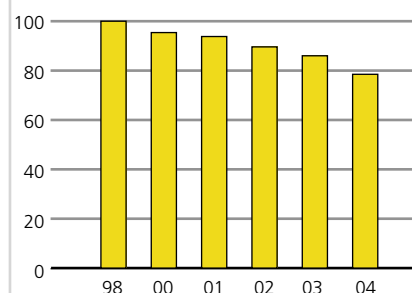
Un parc automobile propre

Le parc de cars postaux est conforme aux toutes dernières avancées techniques. La Poste y veille en retirant de la circulation les véhicules les plus âgés pour les remplacer par des cars modernes plus respectueux des normes environnementales. Environ 200 véhicules sont remplacés chaque année sur les quelque 2000 existant.

A cet égard, la Poste est cependant tributaire d'une participation des pouvoirs publics pour l'installation et l'exploitation. Le soutien accordé varie fortement d'une région à l'autre. Fin 2004, 16 % des cars étaient équipés de filtres CRT. Fin 2005, la part sera de 25 %. S'il est vrai que les filtres à particules accroissent légèrement la consommation de gazole, ils réduisent de 90 % au maximum les émissions de

Impact environnemental de CarPostal

en pourcentage, 1998 = 100 %



Malgré l'élargissement continu du parc automobile et l'augmentation des kilomètres parcourus, les nuisances occasionnées par CarPostal ont globalement diminué (mesurées aux points de pollution). Nota bene: comme la méthode de calcul a changé entre-temps, le présent graphique ne peut se comparer tel quel aux résultats du dernier Rapport sur l'environnement.

▼ La Poste Suisse est le premier prestataire de transport public régional sur nos routes, et dessert même des régions éloignées.





▲ ▲ Le parc automobile à la gare postale de Coire. Les véhicules sont sans cesse renouvelés. L'efficacité écologique des cars postaux ne peut qu'en profiter.

▲ PubliCar est un service de desserte à la demande qu'offre la Poste dans les régions à faible densité. Il apparaît plus rationnel que les courses régulières; les coûts sont moindres, et l'impact écologique meilleur.

◀ Les cars postaux, et les ScolaCars tout spécialement, assurent l'aller et retour quotidien des écoliers.

microparticules. Grâce au soutien actif des quatre cantons de Suisse orientale Saint-Gall, Thurgovie et les deux Appenzell, la Poste y équipe tous ses cars de filtres depuis plusieurs années. Fin 2007, l'ensemble du parc automobile postal de Suisse orientale circulera «en toute propreté».

Comme le filtre à particules présuppose l'emploi de diesel vert, la Poste circule uniquement avec ce carburant depuis 2004. Le diesel vert est presque intégralement désulfuré; sa consommation n'entraîne pratiquement aucune émission de dioxyde de soufre.

Une offre croissante

CarPostal élargit son offre de transport en permanence. Au total, 51 cars à la demande (Publicars) circulent dans les zones périurbaines ainsi qu'à la campagne dans 31 régions. Ensemble, ils ont effectué quelque 3,24 millions de kilomètres en 2004. Par rapport aux cars de ligne, les cars à la demande font l'objet d'un détachement plus

souple, leur coefficient d'occupation est supérieur; leur exploitation revient moins cher - pour un bilan écologique supérieur. Les PubliCars circulent de jour. Ils sont très appréciés des usagers, qui en tirent un grand profit.

CarPostal transporte aussi ceux qui doivent se lever tôt: 85 cars de ramassage scolaire (ScolaCars) amènent quelque 12 000 enfants et adolescents à l'école jour après jour, en Suisse romande principalement. Des dizaines de milliers d'écolières et d'écoliers se rendent aussi à l'école tous les jours en prenant le car postal de ligne dans les autres régions de Suisse. En cas de besoin, la Poste peut proposer des courses spéciales. Depuis 2003, CasaCar ramène chaque année à bon port 6000 usagers le soir dans la vallée grisonne de Surselva, rendant de la sorte inutile un nombre correspondant de déplacements en véhicule particulier. CasaCar existe aussi sur deux tronçons dans la région de Poschiavo. Le service CasaCar - comme les autres bus de nuit - est principa-

lement mis à profit par les travailleurs faisant les trois huit, les cinéphiles ou tout autre usager noctambule.

La Poste étend aussi ses activités dans le transport de ligne: en Suisse orientale, CarPostal étoffe son horaire à partir de décembre 2005. Un demi-million de kilomètres viendra s'ajouter aux lignes existantes - ce qui représente une augmentation de cinq pour cent environ. Une telle extension renforce la position de CarPostal, prestataire de transports écologiques qui mettent aussi en valeur la branche du tourisme: Valais Tourisme a décerné le label «Valais Excellence» à CarPostal. Au moyen de ce label, Valais Tourisme encourage les entreprises touristiques à proposer des prestations exceptionnelles par leur aspect écologique, leur qualité et la sécurité qu'elles confèrent.

Transport des marchandises

Transbordement obligé des colis et du courrier

Pour le transport des colis aussi, la Poste mise sur le rail: colis et courrier prennent le train lorsque la rentabilité et l'écologie priment.

Le transport des marchandises occasionne près d'un quart des nuisances de la Poste sur l'environnement. Or, diverses mesures ont permis de réduire la charge pour l'environnement depuis 1998.

Citons à titre d'exemple le transport par le rail d'une bonne partie des quelque 3 milliards de lettres et 110 millions de colis véhiculés chaque année des offices de poste aux centres de distribution. La Poste effectue en effet 60 % de ses transports par le rail. Le courrier est acheminé par camion des offices de poste à l'un des 18 centres de tri restant aujourd'hui. Le courrier B est en général ensuite acheminé en train; le courrier A, par la route, en raison des délais.

Les colis quittent les offices de poste pour une des 33 bases. Ils sont ensuite véhiculés vers trois centres colis par le rail ou par la route. Des trains porte-conteneurs circulent entre les centres de Daillens, de Frauenfeld et de Härkingen chargés des caisses mobiles contenant les colis.

Les transports de marchandises ont fait l'objet d'une optimisation économique et écologique ces dernières années. Deux modifications essentielles ont eu lieu en 2005. D'une part, la Poste a externalisé quelque 25 % des transports de marchandises pour des raisons financières. Cette mesure a réduit la consommation de gazole de la Poste, sans pour autant améliorer l'écobilan global. D'autre part, la Poste a transféré une partie du transport des marchandises du rail à la route pour baisser les coûts et accroître la flexibilité. Ces transports s'effectuaient auparavant au moyen de trains courts (locomotive et deux à trois wagons), ce qui n'était guère sensé d'un point de vue écologique.

Des solutions propres

Il n'existe toutefois pas d'autre option que le camion et la fourgonnette pour l'acheminement définitif. La Poste assure ces transports de façon aussi écologique que possible. Au moyen de véhicules au gaz dans la commune d'Arlesheim près de Bâle par exemple. Avec gasmobil ag

«Une utilisation optimale réduit les coûts, ainsi que les besoins de matériel et d'énergie»

Beat Moser est responsable de la qualité, de l'environnement et de la sécurité pour Mobility Solutions.

Monsieur Moser, qu'est-ce que Mobility Solutions?

Mobility Solutions est devenue une société du groupe le 1^{er} janvier 2005. Nous sommes le centre de compétence pour les questions de mobilité. Nous avons la charge du parc de véhicules entier de la Poste, à l'exception des véhicules destinés au transport des usagers – quelque 20 000 véhicules, de la bicyclette au poids lourd. Nous proposons nos prestations à des tiers aussi.

Que faut-il comprendre par gestion de la mobilité?

Il ne serait guère rationnel de laisser chaque service acheter lui-même ses véhicules. Le client profite des économies réalisées sur les achats groupés de prestations – des remises aussi, d'assurances à meilleur prix, etc. Mobility Solutions veille à ce que les véhicules de la Poste soient achetés en fonction de leur utilisation. A titre d'exemple, de nombreux offices de poste ont besoin d'une voiture le matin seulement, pour distribuer le courrier. Nous collaborons donc avec des sociétés de Carsharing: le matin, les véhicules sont réservés à la Poste; l'après-midi, ils sont à la disposition de leurs clients. Des solutions sur mesure de ce type permettent de réduire les coûts et d'économiser du matériel ainsi que de l'énergie.

Quelle est la place de l'environnement dans la gestion de la mobilité?

L'aspect environnemental est inscrit dans nos réflexions, mais nous devons garder les coûts à l'esprit. Réduction des coûts et compatibilité environnementale peuvent néanmoins se combiner souvent: le partage de véhicules en constitue un bon exemple. A l'heure actuelle, nous étudions l'utilisation de fourgonnettes au gaz naturel. Malheureusement, les économies potentielles ne justifient pas encore tout à fait les frais d'acquisition supérieurs. Si la taxe sur le carburant venait à baisser pour le gaz naturel toutefois, comme le prévoit le Conseil fédéral, la situation changerait. A Brunnen, dans le canton de Schwyz, la Poste utilise des scooters électriques. La bonne progression du projet pourrait donner lieu à l'emploi de scooters électriques supplémentaires. Par ailleurs, nous misons toujours sur la technique la plus moderne. En 2006, 500 fourgonnettes équipées d'un filtre à particules seront achetées.





▲ **Les caisses mobiles sont chargées sur des wagons au centre d'expédition des colis.**

◀ **Soixante pour cent des transports postaux s'effectuent par le rail.**

◀ **Le transport des caisses mobiles a lieu par la route pour les bases de distribution proches.**

◀ **La distribution finale des colis et du courrier est assurée par camion et fourgonnette.**

et sa filiale Mobility Solutions, la Poste y teste deux fourgonnettes au gaz naturel. Celles-ci ont distribué le courrier d'octobre 2004 à septembre 2005. La Poste n'avait pas encore tranché sur l'acquisition de véhicules à gaz supplémentaires à l'heure d'imprimer le présent rapport. Un bilan provisoire a établi que les véhicules équipés d'un moteur fonctionnant au gaz naturel se révèlent conformes aux besoins du service postal. Les coûts d'acquisition et d'exploitation supérieurs constituent toutefois encore un obstacle. Si un dixième des quelques 1700 fourgonnettes était remplacé par un véhicule au gaz naturel, les émissions de CO₂ diminueraient de deux pour cent par an. Les moteurs de ce type émettent environ vingt-cinq pour cent de gaz à effet de serre en moins. En outre, ces mêmes moteurs émettent jusqu'à 95 % de gaz nocifs en moins comme le dioxyde de soufre ou l'oxyde de carbone. C'est pourquoi la Poste exploite plusieurs lignes avec des cars au gaz naturel depuis 1998 déjà pour le transport des personnes.

Les véhicules au gaz naturel ne sont pas seulement plus écologiques, mais aussi plus silencieux. Cela vaut d'autant plus pour les scooters électriques qu'utilisent les facteurs à Brunnen, dans le canton Schwyz pour délivrer le courrier. Les réactions montrent combien les destinataires apprécient de ne pas être réveillés

tôt le matin par le bruit des vélomoteurs. Après les expériences positives faites à Schwyz, l'emploi de scooters électriques supplémentaires est possible.

Partager plutôt qu'immobiliser

Les scooters ne suffisent toutefois pas lorsque le volume de colis et de courrier à délivrer est important. La Poste utilise des automobiles dans ce cas. Or, de nombreux facteurs terminent leur tournée au cours de la matinée, et les véhicules restent ensuite inutilisés au parking. Le modèle de «Carsharing» apparaît comme la solution la plus économique dans ce cas. Le matin, les automobiles sont réservées au service postal; l'après-midi et le week-end, elles sont mises à la disposition d'autres utilisateurs. Il est prévu d'élargir encore la collaboration avec une société de Carsharing dans un avenir proche. Le partage n'est pas indiqué dans tous les cas, mais le potentiel est considérable: les spécialistes de la Poste estiment pouvoir intégrer quelque 500 véhicules dans la formule de Carsharing les années qui viennent. Ces véhicules seront alors à la disposition de tiers. Il en résultera une économie de matières premières et de ladite énergie grise entrant dans la fabrication des automobiles. Par énergie grise ou cachée on entend le volume de matières premières énergétiques nécessaire à la fabrication d'un produit ou à la fourniture d'une prestation. L'énergie grise comprend tous les processus en aval jusqu'à l'extraction de matière première.

Technique et doigté

La flotte de la Poste destinée au transport des marchandises compte 12 000 deux-roues, 5 500 véhicules de passagers et fourgonnettes et 280 camions. Ces véhicules sont conformes aux normes légales. La Poste a toutefois étudié la modernisation du filtrage des gaz d'échappement en 2005. La poursuite de la modernisation de la flotte de véhicules est apparue plus rationnelle. La Poste a donc décidé de miser plus encore sur la technique de pointe: tous les services de



▲ La très solide «Dispobox» réutilisable en matière synthétique présente un meilleur bilan écologique que les boîtes de carton.

► Le courrier exprès «Intercity» prend en charge les expéditions chez le client et les apporte au premier train rapide.



la Poste acquièrent ainsi, pour chaque modèle de véhicule, les moteurs et la technique de filtrage la plus moderne. Les véhicules nouveaux doivent répondre aux strictes normes environnementales EURO 4 et EURO 5. A partir de 2006 par exemple, la Poste achètera uniquement des fourgonnettes équipées d'un filtre empêchant l'évacuation dans l'atmosphère des particules de soies cancérogènes. Quiconque a besoin d'un véhicule de fonction au siège central disposera d'un



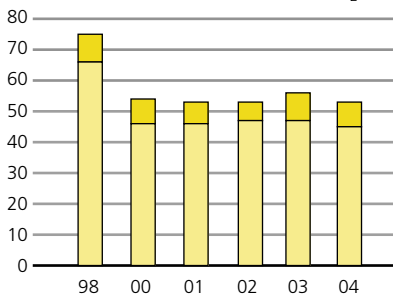
◀ La Poste teste différents véhicules roulant au gaz naturel pour en évaluer la généralisation possible. Ces véhicules sont plus propres et plus économes.

Les transports publics de préférence

La Poste aimerait inciter ses quelque 52 000 collaboratrices et collaborateurs à emprunter les transports publics autant que possible. A cette fin, la Poste propose à ses employés un Abonnement général des CFF (AG) avec une réduction de 20 % – 600 francs pour un abonnement de 2^e classe. Pour souligner son insistance, la Poste ne met plus systématiquement des places de parking gratuites à la disposition de tous les services. Au siège central de Berne, elle a réduit de moitié le nombre de places réservées aux employés et demande un loyer. Il y a longtemps que la Poste privilégie les transports publics pour ses voyages de service. La convention collective le prescrit. Elle dit qu'il convient «en règle générale d'emprunter les transports publics pour les voyages d'affaires». Les employés de la Poste prennent la voiture lorsque le temps et le prix ne justifient pas le déplacement en train.

Emissions d'oxyde de carbone, marchandises rail et route

Chiffres en milliers de tonnes équivalent CO₂



De 1998 à 2000, la Poste a réalisé des économies substantielles en optimisant la planification des transports et en instaurant les cours de conduite EcoStyle. Les émissions de CO₂ ont pu se stabiliser de la sorte.

Jaune clair: route. Ocre jaune: rail

véhicule à technologie hybride. Ce type de voiture possède deux moteurs sous le capot: un moteur à essence doublé d'un puissant moteur électrique. Grâce à la conjugaison des deux forces, le moteur hybride consomme uniquement 4,3 litres aux 100 kilomètres.

La mise à jour du parc automobile demande toutefois du temps. Il faut donc tout particulièrement veiller à conduire les voitures, les fourgonnettes et les camions avec un souci d'économie. Depuis dix ans, les chauffeurs de la Poste peuvent suivre des cours EcoStyle à cette fin. En stabilisant la vitesse et en passant dès que possible au régime inférieur, les chauffeurs de la Poste économisent quelque 2,4 millions de litres de carburant par an. Les émissions de CO₂ se réduisent de 5700 tonnes environ par an. En outre, la conduite tout en douceur préserve les véhicules et limite les risques d'accident.

Logistique écologique

Les chauffeurs de ServiceLog aussi maîtrisent la conduite écologique. ServiceLog est une offre de PostLogistics destinée aux clients qui souhaitent faire réviser leurs ordinateurs, appareils photo ou machines à café. La Poste ne répare pas elle-même ces appareils. Elle va les chercher chez le client et les apporte à l'atelier de réparation. Les appareils sont placés dans des «Dispobox» ou dans des

réceptacles réutilisables fournis par le client. Ils reviennent aussi dans les mêmes boîtes jaunes en plastique. Chacun peut ainsi économiser le matériel d'emballage, car les très solides Dispobox peuvent s'utiliser jusqu'à 100 fois. Pour le client, le transport aller et retour est arrangé sur un simple coup de téléphone. PosteColis propose par ailleurs une solution aux entreprises qui disposent d'un point de collecte central en Suisse pour les objets à recycler. Celles-ci peuvent par exemple renvoyer des cassettes de toner vides provenant d'imprimantes ou de photocopieurs dans des paquets bénéficiant de la désignation «Envoi-réponse commercial-Recycling». Avec son vaste réseau de récupération, et les frais d'expédition à bon prix qu'elle propose, La Poste Suisse se prête idéalement au choix de solutions écologiques. A l'heure actuelle, elle transporte quelque 5000 envois de recyclage par mois. D'importantes quantités de matériel d'emballage sont ainsi économisées.

Régime pour les énergivores

La Poste est partenaire d'EnergieSuisse depuis 15 ans. Les efforts consentis depuis paient: la Poste a constamment réduit sa consommation d'énergie au fil des cinq dernières années.

La Poste possède 1400 propriétés immobilières et en gère 3400 dans toute la Suisse. Elle se doit de gérer sa consommation d'eau, de chaleur et d'électricité avec efficacité - pour des raisons économiques et environnementales. La Poste y parvient de manière impressionnante: depuis l'an 2000, la consommation d'eau et d'électricité s'est rationalisée. La consommation d'électricité a baissé de 9 %. La consommation de chaleur a même reculé de 25 %. La consommation d'eau a diminué quant à elle de 38 %.

La Poste doit cet excellent résultat à sa persévérance, et au concours d'EnergieSuisse et d'Energie2000 précédemment. La Poste est partenaire de la première heure du programme fédéral institué en 1990 par lequel la Suisse entend atteindre ses objectifs climatologiques d'ici à 2010.

Minergie pour les bâtiments neufs

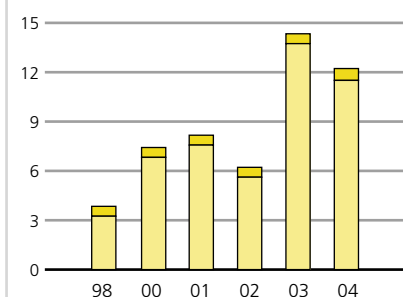
La Poste doit moderniser ses 18 centres de traitement du courrier pour rester compétitive et garantir le service public. Un projet intitulé «Reengineering Mail-processing» (REMA) a été lancé à cette fin. Trois nouveaux grands centres postaux sont prévus à Härkingen, à Eclépens et à Zurich-Mülligen, tout comme six centres secondaires qui remplaceront les centres actuels de tri. La Poste investit un milliard de francs dans ce projet - entre autres aussi, dans des bâtiments très modernes répondant aux standards Minergie. Les constructions qui méritent ce label énergétique consomment environ 40 % d'énergie de moins pour le chauffage et la réfrigération que les bâtiments conventionnels, grâce à l'isolation qu'assure leur enveloppe étanche.

Economies d'énergie par contrat

La Poste souhaite exploiter tout le potentiel d'économies dans les bâtiments existants aussi. Les contrats d'économie se sont avérés une véritable réussite. Ces contrats sont passés entre la Suisse et des consultants internes ou externes pour ses principaux bâtiments. Les professionnels de l'énergie conseillent le

Energies renouvelables

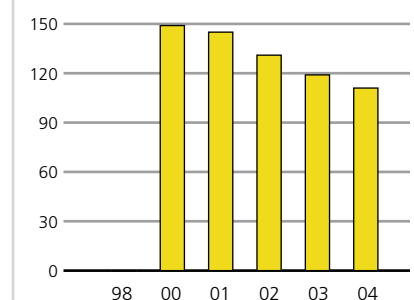
en gWh par an



La Poste mise toujours plus sur les énergies renouvelables - pour la production de chaleur surtout. Voir page 16, commentaire 8. Jaune clair: chaleur. Ocre jaune: électricité.

Consommation de chaleur

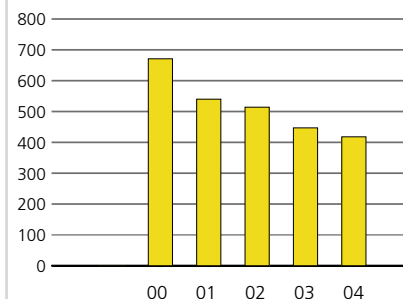
en gWh par an



La consommation de chaleur par la Poste a constamment et considérablement diminué durant les dernières années. Une réussite qui se doit au partenariat avec EnergieSuisse.

Consommation d'eau

en milliers de mètres cubes par an



L'application du concept de nettoyage écologique et diverses autres mesures, comme l'installation d'économiseurs, ont régulièrement fait baisser la consommation d'eau.

*EnergieSuisse est le programme au moyen duquel la Confédération entend atteindre ses objectifs énergétiques et climatologiques d'ici à 2010:

- Baisse de la consommation: dix pour cent d'énergies fossiles et d'émissions de CO₂ en moins entre 2000 et 2010.
- Limitation de la croissance: la consommation d'électricité doit augmenter de cinq pour cent au maximum durant le même intervalle.
- Maintien du niveau et augmentation proportionnelle: les énergies renouvelables doivent représenter au moins un pour cent de la production électrique et trois pour cent de la production thermique.

EnergieSuisse collabore étroitement avec ses partenaires pour atteindre les objectifs ci-dessus exposés. Les cantons et les communes, ainsi que les grands consommateurs de la Confédération et la Poste comptent au nombre de ses partenaires.

personnel de la Poste pour que les installations de chauffage, de ventilation et de réfrigération, ainsi que les installations électriques et sanitaires soient utilisées de manière plus efficace. L'objectif consiste à réaliser 15 % d'économies en l'espace de cinq ans.

Les bonnes expériences faites avec le contrat d'économie ont incité la Poste à élargir le modèle à son nouveau centre logistique d'Ostermundigen. Elle a pour partenaire contractuel «Energie Wasser Bern» (EWB). L'énergie perdue de l'entrepôt de réfrigération voisin d'un exploitant de lait est mise à profit. Le volume en question correspond à la moitié des besoins en chauffage du centre postal. De plus, les rampes de chargement pour les camions seraient déneigées et dégivrées en hiver. EWB a mis en place les installations nécessaires et s'est engagée à livrer la chaleur requise durant les 15 prochaines années.

Le même type de contrat s'applique à la collaboration avec la centrale éolienne du Mont Crosin. La plus grande centrale éolienne de Suisse livre 600 000 kWh d'électricité à la Poste chaque année depuis 1997. La Poste peut ainsi couvrir 0,3 % de ses besoins. Avec l'électricité écologique des Grisons, c'est la moitié



◀ Les grands centres postaux, comme ici Härkingen, sont construits selon le standard Minergie et requièrent moins d'énergie que les bâtiments traditionnels.

▼ Le nettoyage des bureaux au moyen de chiffons spéciaux en microfibrés épargne de l'eau et des produits chimiques.



Electricité verte pour CarPostal dans les Grisons

Depuis janvier 2004, CarPostal Grisons couvre la consommation énergétique de la station de Coire avec de l'électricité verte – 120 000 kWh de production écologique exemplaire. Une contribution à la préservation du paysage, de la nature, des montagnes qui est un atout pour la Poste: prestataire touristique, elle profite aussi des beautés d'une nature intacte qu'elle dessert pour ses clients.

L'électricité verte préserve doublement la nature: elle provient d'une part d'énergies renouvelables comme le vent, l'eau et le soleil; le supplément que la Poste acquitte pour cette électricité verte sert à la renaturation des cours d'eau: en plus de l'eau excédentaire en quantité appréciable, les ruisseaux et les rivières bénéficient de rives naturelles et les poissons peuvent emprunter les escaliers aménagés pour rejoindre leurs frayères naturelles.

CarPostal obtient son énergie renouvelable appelée «PurePower» de son partenaire Rätia Energie. Celui-ci possède le label de qualité «naturemade star» décerné par les organisations environnementales suisses, qui certifient de la sorte le respect des normes les plus strictes. Pour illustrer le nouveau partenariat un car postal PurePower circule sur les routes des Grisons depuis janvier 2004. Le car à impériale multicolore accroche le regard; il sert au transport de ligne au départ de Coire et sensibilise la population aux transports publics écologiques et à l'électricité verte.

Or, la Poste n'est pas seulement consommatrice, mais aussi fournisseuse d'électricité verte: dans les offices de poste de la Région Nord-ouest, de l'électricité verte des Entreprises Electriques Fribourgeoises (EEF) est vendue à la clientèle depuis le printemps 2004. Au total, 150 contrats ont été passés avec les EEF en 2004. La prestation est à ce point bien acceptée par ses clients que la Poste prévoit de proposer aussi de l'électricité d'origine solaire en 2006.

de l'électricité qu'elle veut obtenir de sources renouvelables d'ici à 2010 conformément à l'engagement pris vis-à-vis d'EnergieSuisse.

Moins de chimie

Depuis un certain temps déjà, les équipes de nettoyage de la Poste utilisent juste la quantité de produits chimiques absolument nécessaire - comme le prévoit le concept de nettoyage défini par la Poste. La plus grande partie des bâtiments et du mobilier sont nettoyés à l'eau avec des chiffons spéciaux en microfibrés – sans aucun additif. Au lieu de se faire à grande eau, le nettoyage s'effectue avec des chiffons humides ou à sec. Il va de soi que la consommation a diminué de façon spectaculaire. La Poste a testé le concept en 2001 dans un projet pilote. Il est en vigueur dans tous les offices de poste (à l'exception des plus petits), sur les sites de traitement et dans les bâtiments administratifs depuis 2002.

Ecologie au travail

Ces détails qui comptent

La fourniture des multiples produits et prestations de la Poste demande une certaine charge administrative. Pour que l'environnement n'en pâtisse pas, la Poste mise sur la rationalisation des procédures et ménage les précieuses matières.

Pas de menuiserie sans copeaux, prétend un dicton. Cela ne veut pas dire pour autant qu'une grande entreprise englutit automatiquement des masses de matières premières et produit des tonnes de déchets. En plus des responsables environnementaux, quelque vingt cercles environnementaux y veillent à la Poste. Les cercles sont constitués de collaborateurs soucieux de l'environnement dans les grands centres postaux. Ils ont pour tâche de sensibiliser leurs collègues à l'utilisation raisonnable des ressources, ainsi qu'au recyclage lorsqu'il est possible. La consommation de papier génère seulement 0,2 des nuisances totales, mais les efforts consentis en la matière contribuent au bilan environnemental positif qu'affiche la Poste.

Préservation des ressources

A titre d'exemple, la Poste équipe désormais une grande partie de ses quelque 8000 distributeurs d'essuie-mains d'une variété de papier plus économique. Cette mesure réduit de 30 à 50 pour cent la consommation de papier et les frais d'élimination. La plupart des distributeurs de savon aussi ont été remplacés l'année dernière. A leur place, la Poste a installé des vaporisateurs de savon ergonomiques qui réduisent de trois fois la consommation.

La Poste assure aussi une gestion rationnelle de ses appareils informatiques. Elle a pour partenaire la SWICO afin d'éliminer correctement les ordinateurs et les lecteurs qui ont fait leur temps, ainsi que les disquettes ou les CD. Les dispositifs de sauvegarde et de traitement sont réutilisés dans la mesure du possible. La GEWA – une fondation pour la réinsertion professionnelle – fait du neuf avec les parties intactes d'appareils défectueux. Quelque 2300 appareils informatiques sont ainsi remis en état chaque année.

Optimisation des imprimantes

D'après un recensement effectué en 2003, la Poste comptait 17 000 imprimantes, fax et photocopieurs. Un projet

visant à optimiser l'output d'impression a été mené à bien par la Poste de juillet 2002 à la fin 2004. Il avait pour but une réduction du nombre de modèles et une simplification des procédures. Les résultats sont impressionnants: le nombre d'appareils est passé à 5500 et 6 modèles seulement sont employés aujourd'hui au lieu de 140. Dans la mesure du possible, la Poste utilise des appareils multifonctionnels capables de photocopier, de faxer, de scanner et d'imprimer.

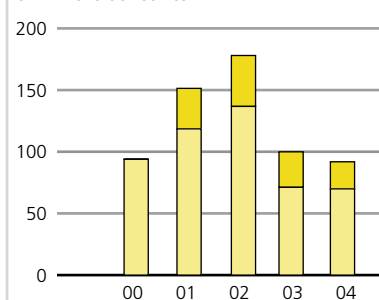
Par ailleurs, tous les nouveaux appareils sont interconnectés. Chaque service central peut ainsi établir quand un appareil a besoin de toner et livrer les cartouches nécessaires. Cette coordination centralisée réduit les déplacements et les frais de transport. Le fournisseur reprend les cartouches vides, en sépare les composantes et les recycle. Grâce au projet d'output, la Poste opère de façon plus rentable aujourd'hui. Le parc d'appareils est mieux exploité, il est géré avec efficacité, et il consomme peu d'énergie.

Meilleure utilisation du papier

A une exception près, les nouveaux modèles permettent d'imprimer recto verso. Les employés sont invités à programmer les appareils en conséquence ou à imprimer plusieurs pages du document sur une seule page. Le département IT Services sensibilise aussi les employés de la Poste pour qu'ils fassent usage de l'e-mail plutôt que du fax et qu'ils sauvegardent les documents sous forme électronique. Les documents sur papier sont scannés, puis envoyés par e-mail. Le projet «Piazza» lancé par la Poste a pour but d'économiser plus de papier encore: ce nom cache une plate-forme Internet assurant une grande partie de la gestion du personnel par voie électronique. Lorsque l'ensemble des employés fera usage de «Piazza», le projet se traduira par une économie équivalant à 2,8 tonnes de papier par an.

Consommation de papier

en millions de feuilles



La consommation de papier a de nouveau baissé ces dernières années - grâce au projet d'optimisation de l'output d'impression et de l'incitation à imprimer recto verso.

Ocre jaune: part du papier recyclé.

Longévité accrue des accumulateurs

Portes de sécurité, générateurs électriques ou appareils de lecture électroniques, tous ces dispositifs sont munis de piles et d'accumulateurs, dans quasiment tous les services de la Poste; 8000 accumulateurs par an sont achetés pour les scanners manuels. Même une élimination conforme aux règles ne garantit pas une récupération intégrale de métaux lourds comme le plomb, le nickel et le cadmium, nocifs pour l'homme et l'environnement.

La Poste teste maintenant une nouvelle méthode à même de prolonger la durée de vie des piles et des accumulateurs. Une entreprise partenaire soumet les accumulateurs à un processus de régénération dont ils ressortent comme neufs. Cette cure de jouvence peut se répéter plus d'une fois et allonger considérablement leur longévité. Des tests effectués à Lucerne ont donné des résultats réjouissants; 90 % des accumulateurs peuvent se régénérer grâce à ce procédé, qui préserve l'environnement d'importantes quantités de déchets toxiques.

Protection de l'environnement, simplement

L'esprit novateur de la Poste est à l'origine de prestations et de produits aussi intéressants qu'exceptionnels. Utiles pour le client, ils le sont aussi pour l'environnement.

Divers produits novateurs illustrent l'engagement de la Poste en faveur de l'environnement. En 2004, elle a édité le premier timbre au monde fait de pur bois. Ce timbre souligne la valeur de la matière première indigène qu'est le bois. Le bois pousse naturellement, c'est un vecteur énergétique, ainsi qu'un matériau de construction aux multiples usages. Le timbre, fabriqué à partir de quatorze épicéas de 120 ans, a pour but de populariser cette matière première. La forêt et l'environnement profiteraient d'un usage plus intensif de bois indigène.

Une puce unique

Chaque année, un grand nombre de forfaits, jetés par des skieurs négligents après leur dernière remontée, apparaissent au grand jour lorsque fond la couche de neige. Le matériel qui les compose se dégrade très lentement. Le remède de la Poste: le ticket électronique. Les clients de la Poste peuvent télécharger sur Internet leur droit d'accès aux pistes sur la puce de la Postcard. Le montant est directement débité du Compte Jaune. Une offre avantageuse à plus d'un égard: files d'attente plus courtes, décompte simplifié, aucun déchet.

La Poste a mis au point le ticket électronique avec le concours d'un spécialiste de la billetterie électronique l'hiver 2004/2005 et l'a testé dans 30 domaines skiables. Les premières réactions de la phase pilote sont considérées comme positives. Plus de 87 % des participants ont trouvé très pratique l'emploi d'un ticket électronique. Le système fonctionne en été aussi - pour les concerts en plein air par exemple.

Un plus pour l'environnement

PostFinance, prestataire financière de La Poste Suisse, propose à ses clients d'intéressants placements, parmi lesquels le fonds «Swisscanto Equity Fund Green Invest». Celui-ci investit en actions dans des entreprises privilégiant l'aspect de durabilité. A titre d'exemple, le fonds n'investit pas dans des entreprises qui produisent des substances nocives ou

bien extraient des matières énergétiques non renouvelables. Un organe indépendant se penche aussi sur les conditions de travail prévalant au sein des dites entreprises, et sur leur politique. Ce conseil consultatif comprend, parmi d'autres membres, une biologiste, un délégué à l'environnement, ainsi qu'un représentant du WWF. Les investisseurs tirent un rendement analogue à celui qu'offrent d'autres fonds internationaux en actions comparables. Ils font prospérer leur argent avec le sentiment d'avoir préservé

l'environnement et favorisé un bon comportement social.

La fin des factures sur papier!

PostFinance veille à ne pas engorger les boîtes aux lettres de factures sur papier. Andreas Bircher fait partie du Team Billing Solutions de PostFinance qui a la charge de yellowbill.

Monsieur, qu'est-ce que yellowbill?

Yellowbill est un système au moyen duquel les entreprises peuvent envoyer leurs factures par voie électronique, sans les imprimer, les glisser dans des enveloppes et les envoyer à leurs clients par la poste. Le destinataire de la facture peut payer ses factures via Internet sur un simple clic de souris.

Quels en sont les avantages?

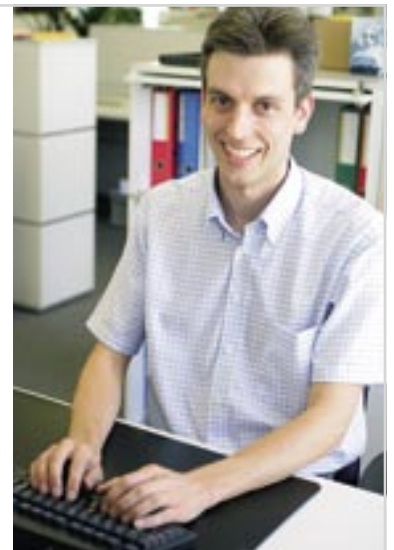
Ceux qui établissent les factures apprécient la simplicité et la fiabilité du système. Yellowbill ne connaît pas de références erronées ou de bulletin de versement illisibles. Pour le destinataire de la facture, le système est avant tout confortable: trois clics de souris et les versements sont effectués, de chez soi. Le client peut en outre consulter ses factures à tout moment.

Et comment en profite l'environnement?

L'emploi de yellowbill évite d'imprimer la facture et le bulletin de versement. Les enveloppes et les déplacements aussi deviennent inutiles. La consommation de papier diminue nettement, même si l'utilisateur imprime parfois encore des documents chez lui. Nous sommes persuadés que l'impression a posteriori diminuera à mesure que la confiance dans la fiabilité du trafic des paiements électroniques s'instaurera.

Comment voyez-vous l'avenir du trafic des paiements électroniques?

Plus de 50 000 personnes utilisent déjà yellowbill. La tendance s'inscrit fortement à la hausse depuis le lancement en février 2002. Assurément, la facture électronique finira par s'imposer. Les clients sont satisfaits de l'offre.



Les données environnementales

Croissance en douceur

Les mesures environnementales prises par la Poste portent leurs fruits; les chiffres l'indiquent clairement. Les répercussions environnementales négatives ont nettement diminué.

En 1996, la Poste a mis en place un Système de gestion environnemental (SGE). Celui-ci constitue l'un des éléments du système de gestion global et vise à garantir la prise en compte des aspects environnementaux au sein de l'entreprise. Il régit la structure d'organisation, les compétences, les comportements, les procédures et les moyens pour la mise en œuvre de la politique environnementale. Il permet à l'entreprise de mesurer l'impact de son activité sur l'environnement, de détecter les optimisations potentielles et de mettre celles-ci en œuvre.

Le Système de gestion environnementale de la Poste est adapté aux besoins de l'entreprise et répond pour l'essentiel à la norme internationale ISO 14001. Ses principaux éléments sont les suivants:

- engagement de la direction en faveur d'une amélioration continue de l'action en faveur de l'environnement;
- identification des principales nuisances;
- obligation de respecter en permanence les dispositions environnementales;
- définition des propres objectifs et programmes environnementaux;
- détermination d'une structure ou d'un système et des moyens requis pour réaliser les objectifs environnementaux définis;
- réalisation régulière d'audits permettant d'évaluer l'efficacité du Système de gestion environnemental;
- publication des résultats obtenus (rapport sur l'environnement).

L'élément essentiel de la gestion de l'environnement de la Poste est la saisie des principales données environnementales. Celle-ci permet de déterminer les potentiels et de suivre les évolutions. Pour le calcul des chiffres, la Poste s'appuie sur les données de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP). Elle intègre ses produits et services dans des écobilans détaillés, les analyses de cycle de vie. Celles-ci prennent en compte toutes les phases de la vie d'un processus ou d'un produit, de la production des matières premières à l'élimination en passant par le fonctionnement.

Les données d'inventaires écologiques internationaux ont été utilisées lors des calculs - Ecoinvent (Version 1.2) ou Ecoinventaire des transports (Infras). Les données ont été en partie élargies ou adaptées. L'analyse englobe toutes les activités de la Poste, parmi lesquelles: le transport des personnes (service des cars postaux), le transport des marchandises (courrier et colis); l'énergie de fonctionnement (électricité et chaleur), le matériel fongible et les rejets (papier, eau, déchets), ainsi que la circulation des employés.

Une analyse d'impact a présidé à l'appréciation, de même que diverses autres méthodes: points de pollution PP et Eco Indicator 99 HA. Comme les résultats des deux méthodes ne diffèrent pas de façon significative, le Rapport environnemental de la Poste présente uniquement les résultats de la méthode PP. Celle-ci pondère les diverses répercussions environnementales en fonction de la politique environnementale suisse. L'impact peut ainsi s'exprimer sous forme de valeur. Les facteurs d'évaluation sont actualisés et publiés par l'Office fédéral des forêts, de l'environnement et du paysage (OFEFP).

Circulation des collaborateurs		1)1999
Véhicule personnel	[kmv]	11 160 000
Car régional	[kmp]	32 200 000
Train régional	[kmp]	5 750 000
Tramway	[kmp]	29 210 000

Commentaire:

1) Ces chiffres se fondent sur un sondage unique des employés. Les mêmes valeurs ont été appliquées pour le calcul du bilan écologique des années ultérieures. Comme la circulation des collaborateurs possède un impact sur la performance écologique de la Poste, celui-ci fera l'objet d'une statistique à partir de 2006.

Transport des voyageurs		1998	2000	2001	2002	2003	2004
Trajets [km]		77 436 000	82 023 000	85 344 000	86 610 000	89 175 000	90 644 000
Diesel ¹⁾ [Litres]		a. d.	33 775 000	32 701 000	32 041 000	32 809 000	0 ²⁾
Diesel vert ²⁾ [Litres]		0	0	1 019 456	1 761 000	1 429 000	33 700 000
Essence [Litres]		a. d.	51 000	40 000	38 000	37 000	33 000
<i>Total intermédiaire</i> [kWh]		a. d.	350 000 000	349 000 000	350 000 000	354 000 000	349 000 000

Transport des marchandises		1998	2000	2001	2002	2003	2004 ³⁾
Diesel [Litres]		a. d.	7 555 000	7 872 000	8 523 000	8 703 000	0 ²⁾
Diesel vert ²⁾ [Litres]		0	0	9 900	29 800	80 000	8 327 000
Essence ⁴⁾ [Litres]		a. d.	4 215 959	3 882 171	3 726 180	3 811 000	3 504 810
<i>Total intermédiaire</i> [kWh]		a. d.	114 000 000	115 000 000	120 000 000	123 000 000	116 000 000

Total transport des voyageurs et marchandises [kWh]		a. d.	464 000 000	464 000 000	470 000 000	477 000 000	465 000 000
--	--	-------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Bâtiments⁵⁾		1998	2000	2001	2002	2003	2004
Fuel domest. EL [kWh]		a. d.	115 228 000	113 437 000	108 345 000	79 273 000	79 273 000 ⁶⁾
Gaz [kWh]		a. d.	15 357 000	15 934 000	13 385 000	13 821 000	10 452 000
Chauffage de centrales ⁷⁾ [kWh]		a. d.	11 237 000	7 571 000	3 812 000	11 932 000	9 698 000
<i>Total intermédiaire Chaleur</i> [kWh]		a. d.	141 822 000	136 942 000	125 542 000	105 026 000	99 423 000

Chaleur, ren. ⁸⁾ [kWh]		3 246 000	6 823 000	7 571 000	5 618 000	13 738 000	11 501 000
Total Chaleur [kWh]		a. d.	148 645 000	144 513 000	131 160 000	118 764 000	110 924 000

Electricité [kWh]		192 300 000	192 400 000	190 550 000	189 400 000	180 331 000 ⁹⁾	175 387 000
Electricité ren. [kWh]		600 000	600 000	600 000	600 000	600 000	720 000
Total Electricité [kWh]		192 900 000	193 000 000	191 150 000	190 000 000	180 931 000	176 107 000

Total global Transport des voyageurs et marchandises, Chaleur et Electricité [kWh]		a. d.	805 645 000	799 663 000	791 160 000	776 695 000	752 031 000
---	--	-------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Eau ¹⁰⁾ [m ³]		a. d.	671 000	540 000	514 000	447 000	418 000
--------------------------------------	--	-------	---------	---------	---------	---------	---------

Commentaires à la page suivante.

Commentaires:

- 1) La limite systémique a été changée en 2004 pour la consommation de diesel. De nouvelles entreprises de cars postaux ont été intégrées et les chiffres calculés a posteriori à titre rétroactif jusqu'à l'an 2000. Ils ne peuvent donc se comparer avec les chiffres du précédent Rapport sur l'environnement.
- 2) L'emploi de filtres à particules pré suppose l'emploi de diesel vert. C'est pourquoi la Poste achète uniquement du diesel vert depuis 2004.
- 3) Sans la poste exprès, car celle-ci est devenue une société du groupe et n'appartient plus à la maison centrale.
- 4) Ces chiffres ne sont pas directement comparables avec ceux du précédent Rapport sur l'environnement, car la part des vélomoteurs a désormais été intégrée (estimation).
- 5) La baisse de la consommation dans tous les domaines s'explique par une meilleure gestion des ressources et de nombreuses mesures d'optimisation énergétique.
- 6) La méthode de saisie a été modifiée en 2004 pour le fuel domestique. Aucune donnée précise n'est donc disponible cette année. Les chiffres de l'année antérieure ont été repris.
- 7) Les changements d'affectation immobilière font que la valeur annuelle pour le chauffage provenant de centrales fluctue considérablement.
- 8) Cinquante pour cent de la consommation thermique provenant de centrales (centrale d'incinération et récupération d'énergie) peut s'inscrire au compte de la chaleur à caractère renouvelable. Sa part change lorsque varie la consommation thermique provenant de centrales.
- 9) La limite systémique a été modifiée en 2003 pour l'électricité; des objets supplémentaires ont été intégrés dans la période et calculés à titre rétroactif jusqu'à 1998.
- 10) L'application du concept de nettoyage écologique et diverses autres mesures, comme l'installation d'économiseurs, ont régulièrement fait baisser la consommation d'eau.

Consommation de papier ¹⁾		1998	2000	2001	2002	2003	2004
Recyclé	[millions de feuilles]	a. d.	0,04	33	41	29	22
Blanc	[millions de feuilles]	a. d.	94	119	137	71	70
Total	[millions de feuilles]	a. d.	94	152	178	100	92

Impact sur l'environnement ²⁾		1998	2000	2001	2002	2003	2004
Transp. voyageurs	[pourcentage]	100	95	94	90	86	78
Marchandises, rail	[pourcentage]	100	89	78	71	96	88
Marchand., route	[pourcentage]	100	73	72	72	71	65
Electricité	[pourcentage]	100	100	99	98	93	91
Chaleur	[pourcentage]	100	92	90	85	69	67
Papier	[pourcentage]	100	84	156	185	107	96
Eau	[pourcentage]	100	100	80	77	67	62
Transp. collaborat.	[pourcentage]	100	100	100	100	100	100
Total	[pourcentage]	100	92	90	88	86	81

Commentaire:

- 1) Consommation de papier d'imprimante et de photocopieur
- 2) Impact environnemental relatif, partant de la valeur de 1998 (= 100 %).

Explication des unités et des abréviations employées

pp	points de pollution (charge environnementale calculée selon la norme OFEFP, SRU 297)
kWh	kilowattheure
a. d.	aucune donnée
kmv	kilomètre-véhicule
kmp	kilomètre-personne
ren.	renouvelable

Contact

Andreas Furler
Responsable environnement
La Poste Suisse
Immobilier
Viktoriastrasse 72
CH-3030 Berne

Tél.: +41 (0)31 338 72 08
Fax: +41 (0)31 338 11 12
e-mail: furlera@post.ch

Le Rapport sur l'environnement 2005 paraît en allemand, en français, en italien et en anglais.

Des informations régulièrement mises à jour peuvent être consultées sur le site Internet de l'entreprise.

Des rapports sur l'environnement supplémentaires peuvent être obtenus auprès de l'organe de contact, à l'adresse ci-dessus, ou via Internet.

Impressum

Editeur responsable:

La Poste Suisse
Viktoriastrasse 21
Case postale
CH-3030 Berne
Téléphone +41 (0)31 338 11 11
Fax +41 (0)31 338 13 11
www.poste.ch

Coordination générale:

Andreas Furler

Conception, rédaction et réalisation:

Locher, Schmill, Van Wezemaal & Partner AG, Bâle

Bilans écologiques et conseils:

Carbotech AG, Bâle

Traduction:

DÜV, Zurich.

Photos:

Archives de La Poste Suisse
Martin Rüttschi / Keystone (portraits des interviews)

Papier:

Impression sur papier FSC exempt de chlore résultant d'une exploitation forestière durable.

Au moins 50 % du bois utilisé pour la fabrication de ce papier provient d'une gestion forestière durable, certifiée en toute indépendance selon les critères FSC.

SQS-COC-22084

FSC Trademark © 1996 Forest Stewardship Council A.C.



La Poste Suisse
Viktoriastrasse 21
CH-3030 Berne

www.poste.ch

