

OFT / SETP 2050

Fiche d'information sur la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050)

1. Situation actuelle

Un tiers de la consommation globale d'énergie en Suisse est imputable aux transports. En cas de poursuite de la pratique actuelle, cette proportion va continuer d'augmenter en raison de la demande croissante. Il est de ce fait important que ce secteur participe activement à la stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral. Celle-ci prévoit que l'ensemble du domaine des transports diminue de moitié sa consommation énergétique d'ici à 2050 et qu'il contribue à la production d'énergie renouvelable. L'Office fédéral des transports (OFT) a pour mission de concrétiser dans son domaine de compétences la nouvelle stratégie énergétique du Conseil fédéral. Dans ce but, l'OFT a lancé le programme «*Stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050)*».

2. Objectifs

La stratégie de l'OFT poursuit les objectifs suivants :

1. **Augmentation de l'efficacité énergétique:** l'efficacité énergétique sera, selon les moyens de transport et leurs contraintes, améliorée de dix jusqu'à cinquante pourcents d'ici à 2050
2. **Sortie du nucléaire:** le courant utilisé pour la traction et les infrastructures (éclairage, alimentation électrique de la signalisation, des aiguillages, des bâtiments, etc.) proviendra de sources renouvelables.
3. **Diminution des émissions de CO₂:** la consommation de combustibles et de carburants fossiles pour les véhicules, bâtiments et infrastructures sera réduite.
4. **Accroissement de la production d'énergie renouvelable:** la production d'énergie renouvelable sera augmentée pour remplacer l'énergie nucléaire et couvrir les pointes de charge.

3. Approche

Les objectifs de la SETP 2050 sont ambitieux. Ils exigent que les entreprises de transport et les autorités prennent des mesures efficaces et coordonnées en ce qui concerne les véhicules, les infrastructures et l'exploitation. Par ailleurs, les acteurs doivent connaître leurs possibilités d'action et doivent pouvoir bénéficier du retour d'expériences positives. En outre, il est nécessaire que des incitations efficaces et un cadre législatif cohérent soutiennent ce changement.

La SETP 2050 se fonde ainsi sur trois principes qui constituent également les éléments-clés du programme:

1. **Détermination des principes de base:** élaboration des systèmes d'incitation et mise en œuvre des mesures.
2. **Mise en œuvre d'un réseau d'information:** récolte de données, coordination et encouragement d'échanges
3. **Encouragement de la pratique:** identification, financement et accompagnement de projets innovants

4. Domaines d'action

Les domaines d'action se situent aussi bien dans les infrastructures et les bâtiments que dans les véhicules et l'exploitation. En vue de l'amélioration de l'efficacité énergétique, une amélioration de la récupération de l'énergie des trains, trams et bus constitue un exemple. Des améliorations techniques et des systèmes de commande optimisés pour les infrastructures, l'utilisation de chauffage, de ventilation et de climatisation ajustés aux besoins réels dans les véhicules, ou encore l'acquisition de véhicules plus légers, représentent également des pistes importantes. Une gestion optimale de l'exploitation peut en outre contribuer de manière significative à l'augmentation de l'efficacité énergétique. En marge de ces mesures techniques et opérationnelles, il ne faut pas perdre de vue que l'effet principal est induit par le choix du moyen de transport.

En outre, les entreprises de transport peuvent améliorer leur bilan écologique en utilisant davantage l'énergie provenant de sources renouvelables. Les installations des transports publics comme par exemple les toitures des gares, des dépôts et quais ou encore les parois protectrices le long des rails pourraient également être utilisés pour la production d'énergie renouvelable.

5. Mise en œuvre

Le programme SETP 2050 a débuté officiellement à la mi-2014 et se situe désormais dans la phase de mise en œuvre prévue jusqu'en 2019. Le Conseil fédéral décidera en 2020 sur la base des résultats de la première phase de la suite du programme jusqu'à l'horizon 2035 voire 2050.

La mission de l'OFT est de créer un cadre qui incite tous les secteurs des transports publics à apporter une contribution significative à la stratégie énergétique de la Confédération. Pour se faire, l'OFT développe un réseau d'information favorisant l'échange d'expérience entre les acteurs et permettant de catalyser la diffusion d'approches innovantes: Les résultats des projets-pilotes et des projets de recherche soutenus par l'OFT sont ainsi valorisés dans l'ensemble du secteur.

Afin de contrôler l'efficacité de la stratégie, l'OFT réalise depuis le début de l'année 2016 un monitoring de l'efficacité énergétique dans les TP. L'Office établit régulièrement un compte-rendu des résultats atteints et des défis restants.

Pour la gestion globale de la SETP 2050, un comité de pilotage rassemblant les chefs de toutes les divisions opérationnelles de l'OFT a été créé. La direction du programme se trouve dans la section Environnement de l'Office et elle est soutenue dans cette mission par un bureau spécialisé.

Chaque année, l'OFT communique ses intentions et réalise un appel thématique à projets. Les entreprises et les instituts de recherche peuvent demander à bénéficier d'aides financières pour leurs études et projets-pilotes. Les projets subventionnés doivent contribuer de manière significative aux objectifs de la SETP 2050; la priorité sera donnée aux propositions qui sauront démontrer un effet important, un niveau élevé d'innovation et un potentiel de mise en œuvre qui est clair et utile à d'autres acteurs des TP.

6. Coûts et efficacité

Pour une mise en œuvre efficace de la SETP 2050, environ 3,5 millions de francs par an sont à disposition de l'OFT depuis 2014 et jusqu'en 2020. Les entreprises de transport bénéficiant du support de l'OFT contribuent de manière encore plus importante par leurs prestations propres, ce qui démultiplie l'efficacité de l'investissement public.

En comparaison du scénario „poursuite de la politique actuelle“, une économie supérieure à 600 GWh par an doit être réalisée dans le domaine des transports publics d'ici à 2050. Ceci équivaut à la consommation d'électricité d'environ 150'000 ménages, c'est-à-dire d'une agglomération de taille moyenne en Suisse.

7. Chiffres et faits

Consommation énergétique

Avec 85 TWh par an, le domaine des transports représente plus qu'un tiers (37%) de la consommation énergétique suisse¹ (voir figure à gauche)

- de ce montant, environ la moitié (53%) concerne les transports motorisés individuels (TMI) sur route (voir figure à droite)².
- la part des transports publics de personnes et du fret ferroviaire s'élève à environ 5 TWh, soit environ 5.5 % (voir figure à droite)³.

TWh	%		TWh	%	
85	37	Transports	2	2	TP voyageurs par rail
			2	2	TP voyageurs par route
			1	1	Fret ferroviaire
65	28	Ménages	45	53	TIM par route
43	18	Industrie	10	12	Fret routier
38	16	Services	19	22	Aviation
2	1	Différence statistique	6	7	Reste

Figure 1 (à gauche): Contributions des différents secteurs à la consommation énergétique en Suisse

Figure 2 (à droite): Contributions des différents types de transport à la consommation énergétique globale du secteur des transports.

Prestations de transport

- les TMI génèrent trois-quarts des personne-kilomètres sur le territoire national (75%), alors que les transports publics ferroviaires et routiers (19%) en assurent un cinquième (6% = mobilité douce)⁴.
- en ce qui concerne les transports de marchandises, les prestations sont plus équilibrées, avec 62% des tonnes-kilomètres sur route et 38% sur voies ferrées⁵.

Efficacité énergétique

- Les transports publics sont environ 3 fois plus efficaces du point de vue énergétique que les TMI (par personne-kilomètres)⁶.
- Pour les transports de marchandises, ce facteur est de presque dix⁷.

Energies renouvelables

- à ce jour, environ 90% de l'énergie des BLS et celle des CFF est proviennent de sources renouvelables⁸.
- les CFF produisent par année 1'976 GWh de courant de traction à partir d'énergie hydraulique⁹.
- chaque année, la Poste génère 5 GWh de courant photovoltaïque et les CFF 1 GWh/an¹⁰.
- les toitures et surfaces libres constituent en outre un potentiel important pour la production de courant photovoltaïque ; le potentiel des CFF est estimé à environ 25 GWh/an et le potentiel de la Poste suisse est estimé à environ 6 GWh/an.¹¹

Sources:

1. BFE Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2015
2. Rechnungen mit Zahlen aus: BFE, Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2014 nach Verwendungszwecken
3. Rechnungen mit Zahlen aus: BFE, Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000 – 2014 nach Verwendungszwecken
4. BFS – bfs.admin.ch > Mobilität und Verkehr > Kennzahlen. Stand September 2016
5. BFS – Mobilität und Verkehr, Taschenstatistik 2016
6. Rechnung aus den Energieverbrauchs- und Verkehrsleistungs-Zahlen gemäss den vorgängigen Quellen
7. Rechnung aus den Energieverbrauchs- und Verkehrsleistungs-Zahlen gemäss den vorgängigen Quellen
8. SBB: sbb.ch > Konzern > Energie. Stand September 2016; BLS: Geschäftsbericht 2015
9. Sbb.ch > Konzern > Energie. Stand September 2016
10. SBB: Jahresbericht KG-VBE 2014; Post: Jahresbericht KG-VBE 2014
11. Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 15.3264 (Hadorn)

8. Informations complémentaires

Office fédéral des transports
Tristan Chevroulet
CH-3003 Berne

Tel. +41 (0)58/465 47 41
tristan.chevroulet@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch/energie2050