

Stratégie énergétique de l'UTP



Sommaire

Impressum

Éditeur

Union des transports publics (UTP)
Dählhölzliweg 12, 3000 Berne

Membres du groupe de travail

Bernhard Adamek, Union des transports publics
Annegret Eisele, Basler Verkehrs-Betriebe
Jérôme Grand, Transports publics de la région lausannoise SA
Lena Gubser, BLS AG
Peter Häberli, Schweizerische Südostbahn AG
Manuela Häusermann, Union des transports publics
Claudia Kopp, Verkehrsbetriebe Zürich
Matthias Rücker, CFF SA
Christine Schulz-Dübi, Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
Matthias Tuchschnid, CFF SA
Stephanie Widmer, Schweizerische Südostbahn AG

Mise en page et graphisme

Joel Kaiser, Atelier Bläuer
www.atelierblaueuer.ch

Traduction

Bruno Galliker, Union des transports publics
Floriane Moerch, Union des transports publics

Couverture

© Shutterstock/Chen Min Chun,
Bernina Express au bord du Lago Bianco

Mai 2023

© Union des transports publics,
approuvé par le comité au printemps 2023

1	Ambition de la branche des transports publics	2
2	Situation actuelle	3
3	Défis	5
4	Objectif pour 2050	7
5	Orientations stratégiques	8
	5.1 Orientation N° 1 : amélioration de l'efficacité énergétique	8
	5.2 Orientation N° 2 : production et utilisation d'énergie renouvelable	14
	5.3 Orientation N° 3 : entraînements propres dans les transports publics routiers	16
	5.4 Orientation N° 4 : conditions-cadres réglementaires et communication favorables	19
6	Mise en œuvre	20

1 Ambition de la branche des transports publics

La mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération est un élément-clé en vue d'atteindre les objectifs climatiques, de garantir la sécurité d'approvisionnement et de préserver une économie forte en Suisse. À l'avenir, l'énergie devra être employée de façon plus efficace et produite à partir de sources renouvelables. Principal consommateur d'énergie du pays, le secteur de la mobilité joue un rôle central dans cette optique.

Les transports publics font partie de la solution en vue d'atteindre les objectifs climatiques et énergétiques de la Suisse. Aujourd'hui déjà, leurs émissions sont faibles et ils sont particulièrement efficaces énergétiquement. Malgré cela, la branche est décidée à apporter une contribution concrète. L'Union des transports publics (UTP) se donne par conséquent l'ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2040 sur le rail et la route. L'efficacité énergétique doit être continuellement améliorée et augmenter de 30 % jusqu'en 2050 par rapport à 2022. La production d'énergies renouvelables par les entreprises de transports publics doit nettement augmenter.

Avec sa stratégie énergétique, l'Union des transports publics veut montrer les objectifs qu'elle se fixe et comment elle peut les atteindre. Pour ce faire, elle appelle à une étroite collaboration entre les entreprises de transport, les partenaires de la branche et les autorités.

2 Situation actuelle

Un bon tiers de la consommation énergétique totale de la Suisse est dû au secteur des transports. Les transports publics sont cependant seulement responsables d'environ 5,5 % de cette consommation, et ce malgré le fait qu'ils assument quelque 24 % du volume de transport de personnes et 37 % du trafic marchandises. Les transports publics sont donc déjà extrêmement efficaces énergétiquement et sobres en énergie en comparaison avec la consommation totale du pays, mais ils ne se reposent pas sur leurs lauriers pour autant.

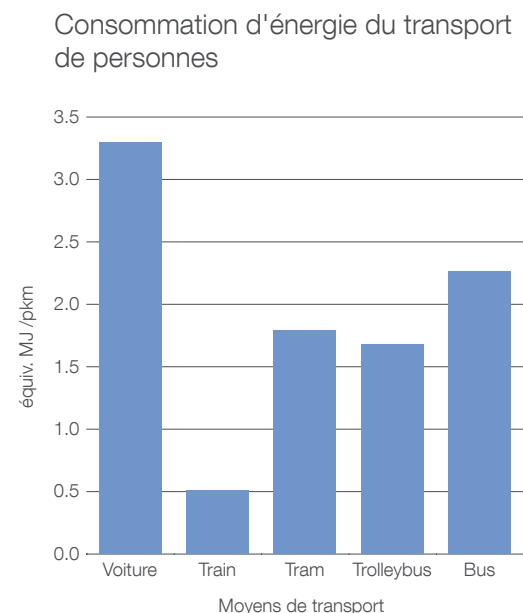


Fig. 1 : Efficacité énergétique des transports publics (équivalent MJ/personne-kilomètre) en comparaison avec le trafic individuel motorisé (TIM). Source : facteurs mobitool (v2.1), mobitool (2020)

Depuis l'adoption de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération en 2017, la volonté politique d'électrifier le trafic, d'augmenter l'efficacité énergétique et de développer les énergies renouvelables dans le pays a été nettement accentuée. L'objectif du zéro émission nette d'ici 2050 défini dans la politique climatique suisse ne pourra pas être atteint sans ces mesures. Les attentes du monde politique envers les transports publics ont par conséquent augmenté et la branche doit en faire davantage. Elle doit notamment accélérer la production d'énergies renouvelables et la décarbonation de son activité.

3 Défis

Les entreprises de transports publics sont décidées à satisfaire cette attente et à continuer d'améliorer leur efficacité énergétique. La branche est bien positionnée dans cette optique et se montre active. Les chemins de fer disposent de leurs propres centrales hydroélectriques qui leur permettent aujourd'hui déjà de couvrir plus de 90 % de leurs besoins en électricité par des sources renouvelables. Le passage intégral à des énergies durables et renouvelables doit se faire dans les prochaines années. La volonté existe d'investir dans des installations photovoltaïques sur des terrains appartenant aux entreprises de transport et des projets d'augmentation de l'efficacité énergétique sont régulièrement planifiés et réalisés. Dans le secteur des transports publics routiers, les entreprises font avancer le passage à des entraînements propres et veulent atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2040, et bien avant pour certaines. Les entreprises de navigation s'efforcent elles aussi de rendre leur exploitation plus respectueuse de l'environnement. De premiers bateaux de petite taille ont déjà été transformés pour être propres. Il sera cependant difficile d'installer rapidement des motorisations propres sur tous les bateaux, d'une part parce que certains sont plus que centenaires, et d'autre part parce qu'aucune technologie de propulsion renouvelable et neutre en CO₂ n'est encore disponible pour les grands bateaux de ligne qui doivent parcourir de longues distances à vitesse commerciale.

La stratégie énergétique de l'UTP montre les principaux champs d'action et potentiels pour la branche et ses membres. Elle définit également des orientations et des objectifs ambitieux. Par ses buts et les mesures qu'elle comprend, la stratégie doit contribuer à mettre en œuvre avec succès la stratégie énergétique 2050 de la Confédération dans les transports publics.

L'UTP est convaincue que le tournant énergétique des transports publics et la stratégie énergétique de l'association ne pourront être réalisés qu'avec la collaboration et le soutien des autorités et de l'industrie. L'UTP cultive le dialogue avec ces acteurs sur la base du partenariat et s'engage aux côtés des instances politiques pour des conditions-cadres optimales pour la branche.

La Suisse a défini pour objectif de réduire ses émissions nettes de CO₂ à zéro d'ici 2050. La décarbonation des transports est donc un facteur-clé de l'application de la stratégie climatique. Dans le même temps, la stratégie énergétique 2050 de la Confédération prévoit de faire baisser sensiblement la consommation énergétique relative par habitant, de développer massivement la part des énergies renouvelables dans la consommation d'électricité du pays et de sortir du nucléaire.

La part des transports publics sur le total du trafic stagne depuis une vingtaine d'années. Compte tenu de leur avantage sur le trafic individuel motorisé (TIM) quant à l'efficacité énergétique, ils sont un élément central de la solution afin de mettre en œuvre les stratégies climatique et énergétique 2050. L'UTP s'engage pour faire évoluer la répartition modale en faveur des transports publics. La branche a décidé de mesures réalisables à court et moyen terme, mais elle doit fournir d'importants efforts en sus.

La sécurité d'approvisionnement à long terme de la Suisse par de l'énergie tirée de sources renouvelables est l'un des principaux défis de notre pays. Cela concerne directement les transports publics en général, et en particulier leur secteur routier dont l'intégralité des technologies d'entraînement s'appuieront vraisemblablement sur de l'énergie électrique.

Selon la Confédération, le développement de la mobilité électrique entraînera une nette augmentation de la demande en électricité d'ici 2050. **Les transports publics doivent encore améliorer nettement leur efficacité énergétique** afin de remplir les objectifs de réduction de la consommation définis dans la stratégie énergétique 2050.

Le passage des transports publics routiers à des entraînements propres bat son plein. Cette transition place les entreprises de transport face à de multiples défis : d'une part, le financement de bus respectueux de l'environnement est nettement plus onéreux que celui de bus diesel ordinaires. D'autre part, la planification et la construction d'infrastructures de recharge et l'approvisionnement des dépôts avec suffisamment d'énergie coûtent cher et impliquent d'exigeantes procédures d'approbation et de raccordement. La branche a besoin de conditions-cadres réglementaires et financières favorables, mais elle doit également travailler sur des standardisations technologiques afin de générer des effets d'échelle et de garantir l'interopérabilité.

4 Objectif pour 2050

L'offensive sur l'énergie solaire décidée en 2022 par la Confédération prévoit que les toits ou les façades de toutes les nouvelles constructions d'une surface de plus de 300 m² soient équipés d'une installation photovoltaïque ou solaire thermique. Les entreprises de transport devront tenir compte de cette obligation lors de la construction de dépôts, d'ateliers ou de bureaux. De plus, le monde politique attend des transports publics qu'ils dépassent largement ces prescriptions et réalisent d'autres potentiels photovoltaïques.

Les effets de la crise énergétique n'épargnent pas les entreprises de transport, qui les ressentent fortement, et nécessitent des mesures à court et moyen terme. Un risque de pénurie appelle des économies d'électricité et des concepts permettant de garantir le mandat d'approvisionnement du trafic voyageurs et du trafic marchandises en cas de contingents. Dans le même temps, l'augmentation des prix de l'énergie entraîne une forte hausse des coûts.

L'UTP veut répondre aux défis exposés par les orientations stratégiques suivantes :

- Augmentation de l'efficacité énergétique
- Production et utilisation d'énergie renouvelable
- Entraînements propres dans les transports publics routiers
- Conditions-cadres réglementaires et communication favorables

Le chapitre 5 fournit davantage d'explications sur ces orientations stratégiques et les mesures à prendre.

Les transports publics constituent toujours le système fiable, efficace et performant de transport de voyageurs et de marchandises. Ils contribuent grandement à la réalisation de la stratégie énergétique de la Confédération en se fixant les objectifs suivants pour 2050 en comparaison avec 2022 :

- L'efficacité énergétique augmente de 30 % à l'échelle de la branche (prestations de transport, infrastructure, immobilier).
- La répartition modale évolue nettement en faveur des transports publics aussi bien dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises.
- La branche des transports publics augmente sensiblement sa propre production d'énergie et contribue ainsi à la sécurité d'approvisionnement.
- Les transports publics sur le rail et sur la route utilisent exclusivement des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement après 2040.
- L'ensemble des besoins énergétiques de la branche des transports publics sont couverts par des sources renouvelables à partir de 2040 (à l'exception des véhicules historiques et de la navigation).

Sur cette voie ambitieuse, la branche se fixe les objectifs intermédiaires suivants au milieu de l'échéance, à savoir en 2035 :

- L'efficacité énergétique des prestations de transport doit avoir augmenté de 15 % par rapport à 2022.
- La part modale des transports publics ne stagne plus et ces derniers croissent proportionnellement davantage que le TIM.
- Le matériel roulant et les véhicules sont majoritairement exploités avec des entraînements propres et des énergies renouvelables; dans les villes, les transports publics routiers sont décarbonisés.
- La propre production d'électricité de la branche des transports publics augmente par rapport à 2022.

Les orientations suivantes indiquent comment l'objectif et les objectifs intermédiaires peuvent être atteints.

5 Orientations stratégiques

5.1 Orientation N° 1 : amélioration de l'efficacité énergétique

Des mesures ciblées doivent être prises pour augmenter de 30 % l'efficacité énergétique d'ici 2050 et contribuer ainsi à répondre à l'agenda national de la politique énergétique et climatique, ainsi qu'au défi de la pénurie énergétique.

Les entreprises de transport améliorent leur efficacité énergétique en réalisant des mesures de réduction de la consommation et en mesurant continuellement ladite efficacité au moyen d'indicateurs.

La plus grande part de la consommation d'énergie de l'exploitation est due à l'énergie d'entraînement. C'est dans ce domaine que se situe le plus important levier de réduction de la consommation. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie d'entraînement et de miser selon les possibilités sur de nouvelles formes d'entraînement efficaces.

Acquisition et entretien de matériel roulant

L'industrie des constructeurs et des fournisseurs joue un rôle-clé dans les efforts en vue d'améliorer l'efficacité énergétique des transports publics. Cela concerne aussi bien la construction de nouveaux véhicules que les optimisations de l'entretien du matériel existant.

Lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant et de nouveaux véhicules, les entreprises de transport tiennent compte de critères d'efficacité énergétique et choisissent des solutions aussi efficaces énergétiquement que possible. En cas de modernisation de matériel roulant et de véhicules existants, des composants et des matériaux permettant d'améliorer l'efficacité énergétique sont employés lorsque cela est possible.

Exemple pratique : *refit* des NINA du BLS

Grâce au vaste programme de modernisation des 36 trains RER NINA qui, outre un gain de confort pour les passagers, a avant tout amené des économies de consommation d'énergie, le BLS a pu diminuer la consommation énergétique de la flotte NINA de 5 millions de kilowattheures par année. Cela correspond à la consommation énergétique moyenne d'environ 1100 ménages. Un mode veille pour les trains garés, des fenêtres à isolation thermique et un éclairage intérieur misant sur la dernière technologie LCC ont notamment été introduits lors du *refit*.



© BLS

Exemple pratique : «SwissTrolley plus» des VBZ

Le «SwissTrolley plus» permet d'exploiter des lignes de trolleybus avec davantage d'efficacité, de fiabilité et de flexibilité. Son concept énergétique autorise une exploitation entièrement électrique même sur des lignes ne disposant de lignes de contact que sur certains tronçons. De plus, la batterie de traction du «SwissTrolley plus» permet 100% de récupération lors du freinage. Il en résulte des besoins énergétiques jusqu'à 15% inférieurs à ceux d'un trolleybus ordinaire. Enfin, des économies d'énergie supplémentaires sont réalisées grâce à une gestion énergétique s'appuyant sur le GPS et l'autoapprentissage.

Le «SwissTrolley plus» est conçu de façon à lisser les pics de courant de la ligne de contact, et donc à décharger sensiblement le réseau électrique.



© VBZ

Exploitation

L'exploitation est continuellement améliorée à l'aide d'horaires optimisés, de cours de conduite et de différents systèmes d'assistance à la conduite (EcoDrive, Energi tram, conduite adaptative, etc.). Cela permet de promouvoir une conduite efficace et d'éviter des arrêts de trains superflus et les redémarrages énergivores qu'ils impliquent. Tous les autres domaines, tels que le chauffage, la ventilation et la climatisation des véhicules, sont examinés quant à leur efficacité énergétique et améliorés en continu. Ces mesures peuvent comprendre des adaptations de composants (chauffage, éclairage, génératrices auxiliaires, etc.) ou du guidage (p. ex. optimisation des processus et de l'exploitation).

Exemple pratique : profil de conduite optimisé vPRO des CFF

Peu avant le départ de chaque train voyageurs, un profil de conduite optimal vPRO est calculé à l'aide des données actuelles disponibles relatives aux travaux, à la longueur du train et au matériel roulant. Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive connaissent ainsi la vitesse minimale à laquelle rouler pour que le train atteigne sa destination à l'heure. Ces vitesses adaptées améliorent la ponctualité, la stabilité et l'efficacité énergétique du trafic ferroviaire. Selon le parcours et le matériel roulant, les besoins énergétiques diminuent de 2 à 4% dans le trafic régional et de 1 à 3% dans le trafic longues distances. Cela correspond à une réduction des besoins annuels en énergie de plus de 50 GWh. Le profil de conduite optimisé est également employé par d'autres entreprises de transport telles que le BLS et la SOB.



© SBB

Infrastructure et bâtiments

L'infrastructure est exploitée avec la meilleure efficacité énergétique possible, par exemple en recourant à des chauffages d'aiguillages sensibles à la température ou à un éclairage efficace de zones de voies, quais et affichages. Les bâtiments des entreprises de transport tels que les gares, les ateliers et les bureaux sont optimisés énergétiquement (isolation, optimisation du chauffage, de la ventilation, etc.). Lors de transformations ou de nouvelles constructions, les standards usuels de construction énergétiquement efficace sont appliqués.

Monitoring

La branche des transports publics veut connaître et pouvoir justifier ses progrès en matière d'efficacité énergétique. Les entreprises de transport collectent des chiffres indicateurs permettant des comparaisons* qui servent à mieux connaître et à pouvoir mesurer leur consommation énergétique, ainsi qu'à évaluer si les objectifs d'amélioration de l'efficacité énergétique de la branche sont atteints. Les entreprises de transport encouragent une évaluation agrégée à l'échelle de la branche.

* Monitoring de la stratégie énergétique 2050 dans les transports publics

Exemple pratique: lumière en fonction des besoins de la SOB

La SOB exploite 33 points d'arrêt équipés d'installations d'éclairage adaptées à leur environnement et fournissant la bonne quantité de lumière au bon endroit au bon moment. À un arrêt sur trois, l'éclairage n'est pas seulement commandé en fonction du crépuscule et de l'heure, mais aussi selon les mouvements. L'éclairage dynamique nécessite d'importants investissements, mais allonge la durée de vie des LED et augmente la sécurité grâce à un meilleur éclairage des quais. De plus, en réduisant les émissions lumineuses, la SOB contribue à une utilisation durable de la lumière dans les espaces extérieurs.

D'ici 2025, toutes les gares de la SOB doivent être équipées d'un éclairage LED entièrement dynamique. Cela permettra d'économiser jusqu'à 80 % d'énergie par rapport à la commande selon l'heure et le crépuscule.



5.2 Orientation N° 2: production et utilisation d'énergie renouvelable

La branche des transports publics est décidée à donner la priorité aux énergies renouvelables et à augmenter son degré de responsabilité propre en la matière, et partant d'améliorer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. L'exploitation des transports publics sur la route et le rail doit être neutre en CO₂ d'ici 2040.

Utilisation d'énergies renouvelables

Les entreprises de transports publics sur la route et sur le rail s'engagent à utiliser exclusivement des énergies renouvelables d'ici 2040 dans l'ensemble de leur organisation respective.

Production propre d'énergies renouvelables

Les entreprises de transport font en sorte que des surfaces appropriées des terrains et installations de leur propriété soient reliées et utilisées pour la production d'énergie renouvelable dans la mesure où cela est techniquement possible et judicieux sur le plan économique-énergétique.

Coopération pour la production et l'utilisation d'énergies renouvelables

Les entreprises de transport mettent à la disposition d'autres entreprises pour la production d'énergies renouvelables des surfaces adaptées qu'elles n'utilisent pas elles-mêmes à cette fin. La collaboration ne se limite pas à l'énergie solaire, mais comprend aussi la production d'autres énergies renouvelables.

De plus, les entreprises de transport recherchent des synergies avec des tiers, par exemple pour l'échange de chaleur, d'eau ou d'énergie. Dans ce contexte, elles évaluent en particulier l'utilisation de courant ferroviaire par d'autres segments des transports publics, par exemple pour la recharge de bus électriques, afin d'augmenter encore le recours aux énergies renouvelables dans les transports publics.

Exemple pratique: rénovation du funiculaire Sierre-Montana-Crans (SMC)

Depuis la fin de sa rénovation en décembre 2022, le funiculaire SMC est exploité à 100% avec des énergies renouvelables et sans émissions. L'énergie de freinage récupérée pendant la descente est stockée dans des batteries et réinjectée dans le système au moment optimal. Cela permet d'utiliser et de valoriser l'énergie au moment le plus efficace (heures de pointe, couverture de pics de charge). Le système est complété d'une installation photovoltaïque située sur le toit de la gare de Crans-Montana. L'énergie ainsi obtenue est stockée dans les mêmes batteries. Grâce à cette énergie et à une alimentation complémentaire par de l'énergie hydraulique valaisanne certifiée, le funiculaire couvre l'entier de ses besoins énergétiques par des sources renouvelables. De plus, le système permet de ramener les passagers à la station sans émissions même en cas de coupure sur le réseau principal.



© SMC

5.3 Orientation N° 3: entraînements propres dans les transports publics routiers

Le passage rapide des flottes de bus diesel à des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement est une contribution centrale des transports publics en vue d'atteindre les objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse. De nombreuses entreprises de transport procèdent déjà activement à cette transition. La branche des transports publics s'efforce de faire passer l'ensemble des bus à des motorisations propres et veut les exploiter exclusivement à l'aide d'énergies renouvelables d'ici 2040.

Financements de lancement

Le passage des bus à des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement entraîne d'importants coûts supplémentaires pour l'achat et l'exploitation. La branche des transports publics doit bénéficier d'un financement de lancement efficace et rapidement applicable de la part de la Confédération (tel que prévu dans le message actuel du Conseil fédéral relatif à la révision de la loi sur le CO₂) et d'aides financières à l'investissement de la part des instances communales et cantonales tirées des budgets des transports et des futurs projets d'agglomération.

Le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, dont les bus diesel profitent actuellement, doit être supprimé en 2030 seulement. D'ici-là, le secteur a besoin de ces moyens pour participer au financement de la transition technologique. La navigation doit être exclue de cette suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, car la transformation de l'ensemble des bateaux pour les équiper de motorisations propres n'est pas possible à moyen terme.

Accélération des procédures d'approbation

Les procédures d'approbation d'infrastructures (notamment de recharge) de bus électriques à batteries sont longues et complexes. La branche s'engage pour des processus et des exigences accélérés et simplifiés en sa faveur dans les procédures d'approbation afin de permettre une pénétration rapide et élevée de la mobilité électrique dans les transports publics routiers.

Exemple pratique: transformation de la flotte de bus des Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Les BVB prévoient de faire passer d'ici 2027 l'ensemble de leur flotte de bus à des véhicules électriques à batteries et de tirer 100 % de l'électricité nécessaire de sources renouvelables. Sur l'ensemble de son cycle de vie, production des batteries incluse, la flotte de bus électriques génère environ 85 % d'émissions de CO₂ de moins que la flotte actuelle.

Les bus électriques se caractérisent par leur efficacité énergétique et leur capacité de récupération d'énergie, qui les rendent particulièrement adaptés au trafic urbain et aux nombreux freinages qu'il induit. Les BVB ont mis en service leur premier bus articulé électrique à batteries en février 2019. Ils ont reçu en novembre 2022 les premiers des 65 bus électriques qui seront mis en service d'ici à l'hiver 2023/2024. 61 autres bus électriques doivent être achetés d'ici 2027.

Le passage aux bus électriques est complexe et nécessite de larges adaptations de l'infrastructure en plus de l'acquisition des véhicules.



Service de coordination

Sur mandat de la Confédération, la branche tient un service de coordination pour les nouveaux modes d'entraînement dans les transports publics. Les connaissances présentes et acquises au sein de différents acteurs doivent être réunies et mises à la disposition de tous sans discrimination. Le service de coordination répond au besoin de concertation relatif à la compatibilité et à l'interopérabilité des technologies et des systèmes.

Standardisation

La branche vise, là où cela est judicieux, une standardisation de la mobilité électrique dans les transports publics routiers correspondant à l'évolution technologique. Grâce à des effets d'échelle, la standardisation doit avoir des effets positifs sur les acquisitions et assurer ainsi l'interopérabilité des véhicules sur différents réseaux de lignes.

5.4 Orientation N° 4: conditions-cadres réglementaires et communication favorables

Avec l'avancée de la décarbonation du TIM, les transports publics risquent de perdre une partie de leurs avantages environnementaux aux yeux du public. Ils resteront cependant le moyen de transport le plus efficace énergétiquement et sur le plan de l'utilisation d'espace grâce à leur capacité à transporter un grand nombre de personnes ou des tonnages élevés. Les entreprises de transport et l'UTP assurent une communication active et coordonnée afin de montrer les avantages des transports publics aux instances politiques et au public. Elles s'engagent pour de bonnes conditions-cadres afin que les mesures planifiées dans le domaine de l'énergie puissent être mises en œuvre rapidement.

Création de conditions-cadres réglementaires favorables

La branche des transports publics est décidée et prête à augmenter son efficacité énergétique et sa production d'énergie. Dans la pratique, le manque de mécanismes de financement et d'incitations constituent souvent un important obstacle à la réalisation. Des conditions-cadres économiques et réglementaires bien conçues et des incitations ciblées sont capitales pour la mise en œuvre accélérée de mesures en ce sens.

Communication transparente

Les entreprises de transport communiquent activement et de façon ouverte entre elles sur les mesures dans les domaines de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et du passage à des types d'entraînement respectueux de l'environnement. La branche des transports publics réalise ainsi des potentiels de synergie et la condition permettant d'adapter des bonnes pratiques.

6 Mise en œuvre

L'UTP promeut les orientations et les objectifs de sa stratégie énergétique en assumant un rôle actif dans le transfert d'informations et de connaissances entre les différents acteurs au sein et à l'extérieur de la branche, et en promouvant l'interconnexion entre les acteurs des thématiques énergétiques :

Colloques et manifestations spécialisées

- L'UTP organise régulièrement des colloques de branche consacrés à des sujets énergétiques afin de promouvoir l'échange de connaissances et de garantir l'interconnexion entre les acteurs de la branche.
- En collaboration avec ses commissions et groupes d'experts, l'UTP organise des ateliers pour les spécialistes de la branche lors desquels des évolutions technologiques et des exemples de bonnes pratiques sont présentés.
- L'UTP organise chaque année un « Forum Énergie durable » en coopération avec l'Office fédéral des transports (OFT).

Politique et autorités

- L'UTP œuvre sur le plan politique et auprès des autorités en vue de la mise en place d'incitations et de conditions-cadres favorables à des entraînements respectueux de l'environnement, à la production et à l'utilisation d'énergies renouvelables et à l'augmentation de l'efficacité énergétique des transports publics. Elle s'engage afin que les projets et mesures des transports publics dans le domaine énergétique puissent être financés et soient encouragés.
- L'UTP s'engage activement pour l'acceptation de la loi sur la protection du climat et la nouvelle version de la révision de la loi sur le CO₂. Cette dernière revêt une importance capitale pour la décarbonation des transports publics routiers.
- L'UTP s'engage en faveur de la poursuite du partenariat couronné de succès avec l'OFT dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 dans les transports publics (SETP 2050).

Plateformes d'information et d'échange

- L'UTP exploite des plateformes en ligne (« Plateforme Énergie », « Plateforme d'information pour les modes d'entraînement propres dans les transports publics routiers »)

accessibles à tous ses membres. Des documents de base, des possibilités de promotion, des fiches de bonnes pratiques, des informations de fond et des rapports d'expérience sur des mesures d'efficacité énergétique et des entraînements de bus propres y sont disponibles.

- Le groupe de travail « Énergie durable » de l'UTP se réunit régulièrement afin d'approfondir le transfert d'informations et de connaissances entre les entreprises de transport et d'accompagner activement la mise en œuvre de la stratégie énergétique de l'association.
- L'UTP assure l'accès au service de coordination « Nouveaux modes d'entraînement des bus de transports publics » et la diffusion des connaissances qu'il collecte.

Monitoring et communication

- L'UTP s'engage afin que les données récoltées dans le cadre du monitoring SETP soient accessibles à la branche et puissent être employées pour illustrer son avancée et créer de la transparence.
- L'UTP réalise un monitoring périodique (tous les trois ans) de la présente stratégie énergétique et en remet un rapport au comité. En cas de besoin, l'UTP actualise la stratégie énergétique.
- L'UTP communique de façon active et transparente sur les efforts et les résultats de la branche avec pour objectif de renforcer par rapport à aujourd'hui la perception des transports publics au sein de la population et au niveau politique sur les sujets de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.

Les membres de l'UTP appliquent activement la stratégie énergétique de l'association au sein de leur entreprise et visent une étroite coopération en vue d'établir des solutions de branche. L'UTP soutient les entreprises de transport dans la mise en œuvre de la stratégie en traitant les sujets et les orientations au sein des organes de la branche.

Les membres de l'UTP mettent à disposition de l'association pour les plateformes en ligne des informations importantes concernant des concepts, des mesures planifiées, des rapports d'expérience et des fiches de bonnes pratiques dans les domaines de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et du passage à des motorisations propres.

En vue d'atteindre les objectifs de la stratégie énergétique, chaque entreprise de transport doit se fixer, dans le cadre de sa stratégie d'entreprise et de ses possibilités, ses propres objectifs d'augmentation de l'efficacité énergétique et de production d'énergies renouvelables. Pour réaliser ces objectifs, l'UTP recommande à chaque entreprise de transport d'élaborer sa propre stratégie énergétique, de définir des mesures internes adéquates et d'établir un plan de mise en œuvre.



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
3000 Berne 6

www.utp.ch
info@utp.ch