



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR

Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE

27 novembre 2024

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Rapport sur les résultats de la consultation

Table des matières

1.	Contexte	4
2.	Analyse des avis reçus dans le cadre de la consultation	4
2.1	Cantons	4
2.2	Partis politiques	7
2.3	Associations faîtières	8
2.4	Entreprises de transport et Union des transports publics.....	9
2.5	Autres organisations	10
	Liste des participants à la consultation	12

Résumé

La consultation relative à l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire a donné lieu à 60 avis. Se sont prononcés à cette occasion 25 cantons, 1 conférence intercantonale, 2 partis, 7 associations faîtières, 12 entreprises de transport et 13 autres organisations comptant au nombre des milieux intéressés.

De manière générale, les positions de fond à l'égard de l'ordonnance étaient très positives, aucun des acteurs n'ayant rejeté le projet soumis à consultation. Les demandes d'adaptation transmises concernent essentiellement des éléments de précision. La structuration des niveaux de réduction du transport de voyageurs a été le plus souvent jugée judicieuse et cohérente. En outre, le fait de confier la coordination des mesures aux organisations mandatées pour la gestion du système (les CFF et CarPostal SA) a été salué, étant donné que cette approche a déjà fait ses preuves dans la gestion de crises passées (pandémie de COVID-19) et qu'il existe une base légale à cet effet.

Beaucoup de cantons ont souligné l'importance des mesures d'accompagnement pour réduire le nombre de personnes à transporter, estimant qu'il est impératif de coordonner les mesures dans le domaine des transports publics (TP) avec les mesures de la Confédération (appels à réduire la consommation, restrictions d'utilisation et interdictions) et des cantons (transports dans le domaine de la formation). Si les autorités imposent des restrictions, les autres conditions doivent être ajustées de manière à ce que les prestations de TP fournies avec les capacités encore à disposition restent de qualité suffisante. Plusieurs cantons ont toutefois insisté sur la nécessité de faire un usage modéré des mesures de réduction de l'offre portant sur le transport de voyageurs, car la reprise de la demande se fait généralement attendre après coup, comme les expériences passées l'ont montré. D'aucuns (cantons et associations) ont exprimé leur accord avec la priorisation du ferroutage. De nombreux cantons se sont montrés critiques vis-à-vis de la proposition de remplacer des bus électriques par des véhicules diesel au niveau 2, estimant qu'elle irait à l'encontre des efforts de décarbonation entrepris dans les TP routiers. Ils signalent en outre que les bus diesel auront quasiment disparu des flottes d'ici quelques années. Par ailleurs, quelques cantons ont demandé à ce que les entreprises de transport établissent au préalable leurs plans de réduction de l'offre et les publient afin que les cantons puissent mieux se préparer à une telle éventualité. D'autres cantons remettent en question la priorisation du transport ferroviaire de certaines marchandises. La priorité générale donnée au transport ferroviaire de marchandises sur le transport de voyageurs n'a cependant pas été contestée.

Les entreprises de transport, les associations et les cantons ont demandé à plusieurs reprises que des indemnités financières soient prévues en cas de hausse des dépenses ou de diminution des recettes. Certains acteurs ont plaidé pour que les liaisons de TP moins fréquentées et les localités sans raccordement routier soient exemptées des mesures, de sorte à garantir leur accessibilité.

1. Contexte

En cas de pénurie imminente ou déclarée d'électricité, le Conseil fédéral mettra en vigueur différentes mesures de gestion réglementée fondées sur la loi sur l'approvisionnement du pays (LAP ; RS 531). Les entreprises de transports publics (TP) remplissant une fonction de desserte et opérant dans le transport ferroviaire de marchandises seront soumises à un régime spécial en cas de contingentement et de contingentement immédiat, afin que les secteurs concernés puissent réduire leur consommation d'électricité tout en fournissant les prestations nécessaires à l'approvisionnement de base. L'ordonnance à cet effet se fonde sur le « modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité » établi par la branche des TP.

Le 29 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche ou DEFR (plus précisément l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays, OFAE), de consulter les cantons, les partis politiques, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne et les associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national ainsi que les milieux concernés concernant l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire. Toutes les entreprises de transport indemnisées en vertu de la loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1) ont été invitées à se prononcer.

L'ordonnance définit les mesures à appliquer par les entreprises de TP et de fret ferroviaire en cas de pénurie d'électricité. Ces mesures se concentrent sur la réduction des capacités et de l'offre, afin de permettre le maintien du système Rail.

Le Conseil fédéral mettra en vigueur le projet d'ordonnance uniquement en cas de pénurie grave d'électricité, au côté d'autres mesures de gestion réglementée, en l'adaptant systématiquement à la situation concrète en matière d'approvisionnement.

Le présent rapport livre une synthèse des avis reçus.

2. Analyse des avis reçus dans le cadre de la consultation

La consultation a débuté le 29 septembre 2023 et s'est terminée le 19 janvier 2024. Elle a donné lieu à 60 avis (cf. liste des participants en fin de rapport) émanant des acteurs suivants :

- 25 cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics ;
- 2 partis politiques ;
- 7 associations faîtières ;
- 12 entreprises de transport ;
- 13 autres organisations.

2.1 Cantons

À l'exception de Bâle-Ville, tous les cantons et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) se sont prononcés lors de la consultation. Tous les participants se sont exprimés en faveur du projet sur le fond. Le canton de Glaris et la CTP saluent explicitement le projet d'ordonnance, jugeant qu'il crée les bases légales nécessaires. Les cantons de Fribourg, du Jura, de Nidwald et du Valais souscrivent également au projet, sans apporter de propositions d'ajout ou de modification. Le canton des Grisons approuve également le projet.

Le canton de Bâle-Campagne souligne que s'il y a généralement lieu de chercher à couvrir une part importante de la demande de transport au moyen des TP, c'est d'autant plus vrai en cas de pénurie d'électricité. La consommation globale d'énergie pourrait ainsi être abaissée, les TP présentant une consommation énergétique par personnes-kilomètres (pkm) nettement moindre que le transport individuel motorisé (dont l'électrification est par ailleurs vouée à croître). Les éventuelles réductions de capacités et d'offre des TP ne sauraient par conséquent conduire à un report massif de la demande sur le transport individuel motorisé, car une telle dynamique contreviendrait à l'objectif de réduire la consommation d'énergie électrique.

Plusieurs cantons (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH) insistent sur l'importance des mesures d'accompagnement (obligation de télétravail, réduction du trafic de loisir, adaptation des horaires de cours, etc.) pour réduire le nombre de personnes à transporter. En effet, en l'absence de telles mesures, les capacités de transport réduites ne permettraient pas de répondre à la demande, avec le risque d'un effondrement du transport de voyageurs, qu'il s'agirait à tout prix d'éviter.

Le canton de Saint-Gall demande en outre que ces mesures d'accompagnement soient déployées autant que possible à l'échelle nationale et pas uniquement à l'échelle cantonale. Les cantons de Thurgovie et de Vaud souhaitent que les mesures à prendre par les cantons soient davantage détaillées.

Le canton de Vaud juge en outre indispensable que les plans de réduction de l'offre, tant au niveau des TP que du fret ferroviaire, soient établis en amont, par exemple en fonction de seuils de contingentement. Le scénario majeur issu de l'analyse des risques de la Confédération ou, cas échéant, un autre scénario pourraient servir de référence. Les plans de réduction de l'offre devront être mis régulièrement à jour en fonction de l'évolution de ces scénarios.

Le canton de Berne plaide en outre pour que les questions d'indemnisation liées à la hausse des coûts ou à la réduction des recettes résultant des mesures ordonnées, notamment s'agissant du transport régional de voyageurs, soient réglées dans l'ordonnance. Il estime que la Confédération doit participer à supporter la charge financière et les coûts non couverts engendrés par les mesures souveraines ordonnées en cas de pénurie d'électricité.

Les cantons d'Obwald et d'Uri se réfèrent à l'avis de l'Union des transports publics (UTP ; ch. 2.4) sans apporter de précisions complémentaires.

Art. 1

Le canton des Grisons souhaite que l'on apporte la précision suivante à la disposition de l'article : « [...] et le transport ferroviaire de marchandises (fret ferroviaire) en cas de pénurie d'électricité ».

Art. 2

Les cantons d'Argovie, d'Appenzell Rhodes-Extérieures et de Bâle-Campagne relèvent que les organisations mandatées pour la gestion du système des TP, à savoir les CFF et CarPostal SA, ont fait leurs preuves en tant que structure organisationnelle solide pour la réglementation des TP en cas de crise, comme l'ont déjà montré les expériences faites avec les mesures prises lors de la pandémie de COVID-19. Ils jugent par conséquent que la conservation de ce mode opératoire est judicieuse. Les cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures, d'Appenzell Rhodes-Intérieures, de Schaffhouse et de Saint-Gall insistent sur le fait que les gestionnaires de système doivent informer proactivement et entamer leurs travaux aussi tôt que possible.

Art. 3

Plusieurs cantons sont de manière générale en faveur des restrictions proposées du transport de voyageurs, mais soulignent que ces mesures doivent être appliquées de manière pondérée et uniquement en dernier recours. Ils (AI, AR, BL, BE, GR, SG, CTP) justifient leur position par les expériences faites lors de la pandémie de COVID-19, qui ont montré que la réduction des capacités et de l'offre peut affecter durablement l'utilisation des TP, même après le pic de la crise, avec les conséquences qui en découlent en termes de financement (perte de recettes liées à la vente de billets).

Le canton de Berne demande d'examiner dans quelle mesure il serait nécessaire de préciser dans le projet d'ordonnance (art. 3, al. 1) qu'il s'agit d'une réduction graduelle de l'offre de transport de voyageurs. Le canton de Vaud souhaite aussi que le terme de « niveaux » apparaisse dans l'ordonnance. Par ailleurs, le canton de Berne souhaite que les commanditaires ne soient pas seulement informés, mais aussi qu'ils puissent participer à la préparation. Il demande en outre que la Confédération participe à la prise en charge des coûts supplémentaires.

Le canton de Genève se demande si, en privilégiant le transport ferroviaire nocturne pour les marchandises, on ne parviendrait pas à maintenir plus largement le transport de voyageurs durant la journée, ce qui permettrait de répartir la consommation d'électricité sur 24 heures.

Art. 4

La priorisation du fret ferroviaire par rapport au transport de voyageurs en cas de pénurie n'est remise en question par aucun canton. Le canton de Lucerne salue même expressément la démarche.

Art. 5

Les cantons de Genève et de Vaud plaident pour que les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises visées à l'art. 2, al. 1, let. b à d, soient tenus d'informer les cantons des plans de réduction des transports de voyageurs, en particulier du plan de réduction de l'offre. Il s'agit de s'assurer que le personnel nécessaire au fonctionnement des infrastructures critiques (hôpitaux, p. ex.) puisse toujours se rendre sur son lieu de travail. Le canton de Vaud demande par ailleurs qu'il soit précisé en quoi consiste la coordination visée à l'art. 5, al. 2.

Comme déjà mentionné au début de ce chapitre, plusieurs cantons ont souligné l'importance des mesures d'accompagnement visant à réduire le nombre de personnes à transporter (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH). Le canton de Vaud fait remarquer que la portée réelle des mesures d'accompagnement, comme l'appel aux entreprises à favoriser le télétravail, est difficile à prévoir.

Les cantons de Schaffhouse et de Soleure insistent sur l'importance de la coordination. Vu le caractère dispersé de son territoire, le canton de Soleure estime essentiel que les dispositions prises en cas de réduction des prestations de TP soient intégralement coordonnées. En tant que canton adossé à la frontière allemande dépendant d'une offre transfrontalière de RER et de l'utilisation de lignes de chemin de fer allemandes sur territoire suisse, Schaffhouse juge important que les partenaires allemands soient associés suffisamment tôt et que les mesures prises soient coordonnées de manière transfrontalière.

Art. 6

Le canton de Vaud souhaite savoir si des contrôles d'application sont prévus, le cas échéant, par qui ils seraient menés et comment il est prévu de répondre au non-respect des consignes et mesures.

Annexe 1

De nombreux cantons se montrent critiques face à la proposition de remplacer des bus électriques par des véhicules diesel à partir du niveau 2, jugeant que la mesure va à l'encontre des efforts de décarbonation des TP routiers qui sont en cours. Ils signalent en outre que les bus diesel auront quasiment disparu des flottes d'ici quelques années. Par ailleurs, si le maintien d'une flotte minimale de bus diesel est souhaité, le financement nécessaire ne pourra selon eux pas provenir du transport régional de voyageurs et nécessitera une source de financement propre (AG, BE, SO, SZ, TI, VD, ZG, CTP). Le canton de Zoug signale que les transports de remplacement en cas de travaux sur les lignes ferroviaires posent un problème semblable et qu'il y aurait la possibilité de dégager des synergies via le recours à une flotte distincte ne comportant pas de bus électriques. Le canton de Neuchâtel demande à ce que seuls des bus diesel de la dernière génération soient utilisés afin de limiter autant que possible la pollution de l'air.

S'agissant du niveau 3, le canton de Vaud estime particulièrement important que les cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des TP et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre. Il estime que le concept de mise en œuvre pour le niveau 3 doit dès à présent être discuté entre la branche et les cantons.

Le canton de Berne et la CTP demandent que, outre le feroutage, les TP nécessaires à la desserte de localités qui ne sont pas raccordées par la route soient également exemptés des réductions de l'offre. Sans une telle exemption, l'approvisionnement et l'accessibilité de ces lieux ne pourraient plus être assurés.

Le canton de Bâle-Campagne précise que les lignes de tram ne sont pas comprises dans le transport régional de voyageurs. Par ailleurs, il propose de troquer la formulation « Abandon des remorques qui ne sont pas nécessaires » par « Abandon partiel des remorques ». Enfin, il plaide pour que les lignes de trolleybus ne soient pas interrompues, mais soumises au même régime que celui prévu pour les bus électriques.

Annexe 2

Les cantons de Genève, Lucerne et Vaud sont en faveur de la priorisation du fret ferroviaire par rapport au transport de voyageurs dans l'éventualité d'une pénurie d'électricité. Les cantons de Genève et de Vaud se demandent toutefois si toutes les marchandises énumérées doivent toutes avoir le même degré de priorité. Le canton de Vaud trouve que les biens médicaux et les denrées alimentaires devraient être traités sur un pied d'égalité. Le canton de Genève, pour sa part, s'interroge sur l'ordre des priorités établi, en particulier en ce qui concerne l'arbitrage entre le transport de denrées alimentaires, le matériel

destiné à l'armée, les services postaux (lettres et colis), notamment à l'heure du numérique, et l'élimination des déchets.

2.2 Partis politiques

L'Union démocratique du centre (UDC) et le Parti socialiste suisse (PS) sont les deux partis à s'être exprimés dans le cadre de la consultation. Sur le fond, les deux partis souscrivent au projet d'ordonnance. Ils considèrent l'un et l'autre que les mesures d'accompagnement visant à gérer la demande de TP en cas de pénurie d'électricité doivent être définies explicitement dans l'ordonnance. Ils se prononcent aussi favorablement à l'égard de la priorité donnée au fret ferroviaire sur le transport de voyageurs par rail en cas de pénurie d'électricité.

Art. 3, 4, 6 et 8

Pour les art. 3 et 8 du projet d'ordonnance et pour les paragraphes consacrés auxdits articles dans le rapport explicatif, le PS propose les mêmes ajouts et modifications que l'UTP (cf. ch. 2.4).

Annexe 1

L'UDC précise qu'elle ne comprend pas pourquoi la suspension du réseau de nuit prévu parmi d'autres mesures envisageables, au niveau 3, serait possible uniquement en cas de restriction importante de la vie nocturne. Le parti estime que la liberté économique doit être garantie, et qu'il faut laisser les gérants privés des établissements concernés libres de décider s'ils souhaitent continuer de les exploiter en cas de pénurie d'électricité et, le cas échéant, selon quelles modalités. Il se prononce contre la fermeture contraignante d'établissements privés pour influencer sur la mobilité de la population.

2.3 Associations faîtières

De manière générale, les 7 associations faîtières qui se sont exprimées au sujet du projet d'ordonnance ont sur le principe une position majoritairement favorable.

Economiesuisse demande à ce que le délai entre la prescription des mesures et leur mise en œuvre soit en principe le même que celui prévu dans les ordonnances sur le contingentement et le contingentement immédiat de la consommation de l'énergie électrique. Il est en partie compréhensible que la branche des TP fasse valoir l'important travail organisationnel engendré, mais ce n'est pas ce qui doit guider les décisions relatives à l'ordonnance. D'autres secteurs économiques importants pour l'approvisionnement seraient également soumis à de très courts délais pour la mise en œuvre de restrictions d'utilisation ou d'un contingentement. La faîtière propose en outre que la production propre de courant de traction (16,7 Hz) restante puisse être injectée dès les niveaux 1 à 3 dans le réseau 50 Hz comme source d'alimentation complémentaire, dans la mesure où les conditions techniques le permettent. Il est possible que de telles mesures aient déjà été prévues dans le plan, mais le dossier fourni à l'occasion de la consultation ne fait mention d'une telle étape qu'à partir du niveau 4.

L'Union suisse des paysans demande à ce que tous les produits agricoles soient également prioritaires en plus des biens vitaux, ce qui permettrait d'assurer le bien-être animal et la continuité de la production des denrées alimentaires.

Le Groupement suisse pour les régions de montagne souligne l'importance de maintenir le feroutage jusqu'au niveau 3 inclus. Par ailleurs, elle attire l'attention sur le fait que, dans les zones rurales ou dans les régions de montagne, les lignes ne bénéficient souvent que d'une desserte horaire, voire moindre selon les cas. Ce service minimal très bas ne doit pas être diminué davantage dans le cadre de la réduction de l'offre prévue au niveau 3, étant donné qu'il n'est pas comparable avec l'offre dans les zones urbaines. Ces différences territoriales devraient être prises en considération dans l'éventualité d'une mise en œuvre des mesures de niveau 3.

L'Union des villes suisses demande que la diminution du chauffage et de la ventilation dans les TP fasse partie des dispositions prises pour économiser de l'énergie avant de recourir aux mesures de réduction de l'offre. Elle estime en outre qu'il serait opportun de regrouper les niveaux 1 et 2. Ce faisant, la réduction des capacités – et donc l'économie d'électricité – s'effectuerait sur l'ensemble du réseau de transport local et régional, ce qui susciterait une meilleure adhésion des pendulaires que si seuls les TP urbains étaient restreints.

2.4 Entreprises de transport et Union des transports publics

Dans le cadre de la consultation, 12 entreprises de transport ont transmis un avis. Basler Verkehrs-Betriebe, Cars Ballestraz et les Transports publics genevois ont indiqué ne pas avoir de remarques à faire valoir sur le contenu du projet. CarPostal SA, RegionAlps, Schweizerische Südostbahn AG, Verkehrsbetriebe Zürich et Zentralbahn AG ont renvoyé dans leurs avis à la prise de position de l'UTP. Vu les fréquentes références faites à l'avis exprimé par l'UTP, la position de cette dernière est traitée avec celles des entreprises de transport.

À l'instar des autres entreprises de transport (BLS SA, CFF, Società navigazione del Lago di Lugano et Verkehrsbetriebe Biel), l'UTP est favorable au projet d'ordonnance.

L'UTP, BLS SA et les CFF souhaitent cependant des formulations plus ouvertes dans certaines dispositions de l'ordonnance et sections du rapport explicatif. BLS SA a ainsi fait ainsi valoir que, pour garantir le fonctionnement des TP et du fret de marchandises importants pour l'approvisionnement même en cas de réduction des capacités et de l'offre, il faut opter pour une formulation plus ouverte du champ d'application et procéder à un ajout concernant la gestion ou la modulation de la demande en vue d'éviter un effondrement du système. Par ailleurs, le thème des mesures d'accompagnement visant à réduire la mobilité doit être intégré dans le rapport explicatif. Il est en effet impératif de coordonner les mesures dans le domaine des TP avec les mesures de la Confédération (appels à réduire la consommation, restrictions d'utilisation et interdictions de certains services) et des cantons (transports scolaires). Si les autorités imposent des restrictions, BLS SA estime que les autres conditions doivent être ajustées de manière à ce que les prestations de TP fournies avec les capacités encore à disposition restent d'une qualité suffisante.

Società navigazione del Lago di Lugano appelle à une clarification de la durée des différents niveaux et des possibles canaux de communication. Par ailleurs, elle pose la question d'un éventuel soutien financier en cas de maintien d'une flotte minimale de bateaux diesel visant à prévenir une pénurie.

Art. 2

S'agissant des al. 2 et 3, l'UTP, BLS SA et les CFF souhaitent une formulation plus générale, étant donné qu'il s'agit d'une solution globale pour les TP importants pour l'approvisionnement. Les bureaux, ateliers et chantiers utilisés afin de développer l'infrastructure de transport doivent aussi être inclus.

Art. 3

L'UTP, BLS SA et les CFF estiment que certaines indications et informations importantes pour la compréhension globale manquent dans le rapport explicatif et, par endroits, dans le projet d'ordonnance. D'une part, ils demandent, en plus des pendulaires, la mention explicite des écoliers, qui représentent un segment de clientèle important. D'autre part, ils plaident pour que le rapport explicatif ne se limite pas aux strictes dispositions légales et aborde aussi d'autres aspects, comme les mesures d'accompagnement. Ils insistent sur le fait que l'offre ne peut pas être réduite sans une baisse parallèle du nombre de personnes à transporter. Trois autres paramètres requièrent par ailleurs une attention particulière : le transport scolaire (qui est appelé à se poursuivre), le trafic de loisirs (susceptible d'évoluer dans un tel contexte), et la tenue de grandes manifestations (associée à des pics de demande).

Art. 4

L'UTP et les entreprises de transport qui s'alignent sur la position de cette dernière proposent un complément à l'art. 4 du projet d'ordonnance. Le principe selon lequel le fret ferroviaire a la priorité sur le transport de voyageurs en cas de pénurie doit être inscrit explicitement dans l'ordonnance. Tel qu'il est rédigé actuellement, ce principe fondamental du modèle de gestion ne découle pas automatiquement de l'art. 4 et peut aisément passer inaperçu. BLS SA, pour sa part, n'est pas favorable à la priorisation générale du transport de marchandises en cas de pénurie d'électricité. La compagnie de transport estime que le transport de marchandises et le transport de personnes sont tous deux essentiels pour garantir l'approvisionnement du pays. Si l'ensemble du transport de voyageurs se trouvait mis à l'arrêt, on courrait le risque d'une surcharge du réseau routier et l'approvisionnement de base de la population de la Suisse en mobilité ne pourrait plus être assuré.

Art. 5

L'UTP propose une modification de l'art. 5 du projet d'ordonnance. Elle souhaite que la Confédération et les cantons soient tenus de réduire le nombre de personnes à transporter au moyen de mesures d'accompagnement, d'informer activement le public sur les pénuries de transport prévisibles et de modifier les horaires des enseignements dispensés par les écoles du degré secondaire II et du degré tertiaire.

Art. 8

L'UTP, BLS SA et les CFF soulignent qu'il est nécessaire de faire explicitement référence à l'ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE ; RS 520.16), au motif que celle-ci s'appliquerait également en cas de catastrophe ou de situation d'urgence ayant des répercussions nationales ou internationales. Partant, ils demandent l'ajout d'un nouvel alinéa à l'art. 8 du projet d'ordonnance qui dispose que l'Office fédéral des transports (OFT) assure la coordination avec les organisations chargées de la gestion de système.

2.5 Autres organisations

Au total, 13 autres organisations ont pris position sur le projet mis en consultation. Genève Aéroport et la Société suisse des ingénieurs et des architectes n'ont pas exprimé d'avis sur le fond du projet. L'Initiative des Alpes, railCare AG, la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse, la Fondation suisse de l'énergie (SES), Remontées mécaniques suisses, la Fondation Pusch et l'Association transports et environnement (ATE) soutiennent la position de l'UTP et s'associent à ses demandes (cf. ch. 2.4). Par conséquent, le présent chapitre traite uniquement des éventuels compléments apportés par ces organisations par rapport à l'avis de l'UTP.

Les retours des autres organisations sont tous positifs.

CARBURA demande que le titre du projet d'ordonnance soit précisé et qu'au lieu de parler de « transport de voyageurs », on parle de « transport public de voyageurs ».

Art. 1

CARBURA demande pour l'art. 1 la même adaptation que celle proposée pour le titre du projet d'ordonnance.

Art. 3

Transfair demande que les salaires continuent en tout temps d'être versés en intégralité. Il s'agit par ailleurs d'indemniser entièrement les entreprises de transport pour les pertes subies et de les informer suffisamment tôt.

Art. 4

CARBURA plaide pour que l'organisation de l'approvisionnement économique du pays soit explicitement désignée comme organe responsable à l'al. 2.

Art. 5

Transfair souhaite un troisième gestionnaire du système pour les transports urbains, ce qui permettrait de combler les lacunes de connaissances des CFF et de CarPostal SA en matière de trafic urbain. Transfair plaide en outre pour que les entreprises de transport soient associées aux travaux des organisations chargées de la gestion de système au lieu d'en être simplement informées.

Art. 7

L'Association des entreprises électriques suisses appelle les CFF à fournir des mesures aussi précises et automatisables que possible pour faciliter l'exécution des mesures de gestion réglementée de l'électricité. Elle souhaite que l'article du projet d'ordonnance soit complété dans ce sens.

Art. 8

Plusieurs organisations demandent l'ajout d'un alinéa supplémentaire disposant que « l'Office fédéral des transports (OFT) assure la coordination avec les organisations chargées de la gestion de système ». Elles jugent par ailleurs impératif de préciser « les modalités d'exécution en vigueur dans les TP » (Initiative des Alpes, Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse, railCare AG, SES, ATE, UTP).

Annexe 1

CARBURA signale expressément que la logistique liée au ravitaillement de diesel doit être organisée, autrement dit qu'il faut veiller à ce qu'il y ait toujours suffisamment de diesel à disposition dans les dépôts de bus (ou dans les pompes à diesel qui les ravitaillent) en prévision de telles situations. Elle précise que ce n'est pas un argument en défaveur de ce qui est prévu dans le modèle de gestion des TP, mais qu'il s'agit de reconnaître les limites de la mesure concernant les bus diesel.

Annexe 2

La Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse et railCare AG soutiennent le projet proposé par le Conseil fédéral. Ils jugent la désignation explicite des denrées alimentaires comme marchandises de premier niveau de priorité en vertu de la LAP indispensable pour assurer la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse en cas de pénurie.

CARBURA propose l'introduction d'un niveau de priorité supplémentaire pour l'approvisionnement des centrales de réserve en carburant (nouveau ch. 3) ainsi qu'une modification d'ordre terminologique au ch. 4. En cas de pénurie d'électricité, il est capital que les centrales de réserve puissent être alimentées aussi longtemps que possible en carburant, de sorte à éviter d'autres ruptures dans l'approvisionnement en électricité. Enfin, il serait à ses yeux préférable de parler de carburants et combustibles au ch. 4 de l'énumération.

Liste des participants à la consultation

Cantons

Argovie (AG)
Appenzell Rhodes-Extérieures (AR)
Appenzell Rhodes-Intérieures (AI)
Bâle-Campagne (BL)
Berne (BE)
Fribourg (FR)
Genève (GE)
Glaris (GL)
Grisons (GR)
Jura (JU)
Lucerne (LU)
Neuchâtel (NE)
Nidwald (NW)
Obwald (OW)
Schaffhouse (SH)
Schwyz (SZ)
Soleure (SO)
Saint-Gall (SG)
Tessin (TI)
Thurgovie (TG)
Uri (UR)
Vaud (VD)
Valais (VS)
Zoug (ZG)
Zurich (ZH)
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)

Partis politiques

Union démocratique du Centre (UDC)
Parti socialiste suisse (PSS)

Associations faîtières

Economiesuisse
Union suisse des paysans
Groupement suisse pour les régions de montagne
Union patronale suisse
Association des communes suisses
Union syndicale suisse
Union des villes suisses

Entreprises de transport

Basler Verkehrs-Betriebe
BLS SA
Cars Ballestraz
CarPostal SA
RegionAlps SA
CFF
Schweizerische Südostbahn AG
Società navigazione del Lago di Lugano

Transports publics genevois
Verkehrsbetriebe Biel
Verkehrsbetriebe Zürich
Zentralbahn AG

Autres organisations

Initiatives des Alpes
CARBURA
Genève Aéroport
Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse
railCare AG / Coop Genossenschaft
Fondation suisse de l'énergie (SES)
Société suisse des ingénieurs et des architectes
Remontées mécaniques suisses
Fondation Pusch – L'environnement en pratique
Transfair
Union des transports publics (UTP)
Association des entreprises électriques suisses (AES)
Association transports et environnement (ATE)