

Information sur les travaux législatifs (état au 27.11.24)

Haftungsausschluss

Dieser Text ist eine provisorische Fassung und stellt lediglich eine Arbeitsgrundlage dar.

Massgebend wird nur die definitive Fassung sein, welche bei einer Inkraftsetzung unter www.fedlex.admin.ch veröffentlicht werden wird.

Exclusion de la responsabilité

Ce texte est une version provisoire et ne constitue qu'une base de travail.

La version définitive qui sera publiée en cas de mise en vigueur sous www.fedlex.admin.ch fait foi.

Esclusione di responsabilità

Questo testo è una versione provvisoria e rappresenta solo una base di lavoro.

La versione definitiva che sarà pubblicata in caso di entrata in vigore su www.fedlex.admin.ch è quella determinante.

Mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport public de voyageurs et le fret ferroviaire (état des travaux au 27.11.24)

Art. 1 Objet

La présente ordonnance règle les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans les transports publics (transport de voyageurs) et le transport ferroviaire de marchandises (fret ferroviaire).

Art. 2 Champ d'application

¹ La présente ordonnance s'applique:

- a. aux organisations suivantes chargées de la gestion de système (art. 5, al. 2, let. b et c, de l'ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle):
 1. Chemins de fer fédéraux suisses SA (CFF),
 2. CarPostal SA;
- b. aux gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'art. 2, let. a, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer;
- c. aux entreprises titulaires d'une concession de transport de voyageurs au sens de l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) pour les offres remplissant une fonction de desserte au sens de l'art. 3 LTV;
- d. aux entreprises assurant le transport ferroviaire de marchandises au sens de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises.

² Elle s'applique également aux sites de consommation qui servent à l'alimentation d'infrastructures et de chantiers et qui sont nécessaires pour assurer l'exploitation ou l'entretien ainsi que la fourniture des services d'appui requis à ce titre.

³ Elle ne s'applique pas:

- a. aux sites de consommation qui servent à l'alimentation d'infrastructures affectées à des offres ne remplissant pas de fonction de desserte;
- b. aux sites de consommation de locataires qui ne sont pas eux-mêmes soumis à la présente ordonnance;
- c. aux sites de consommation qui sont détenus à titre d'objets de placement.

Art. 3 Réduction du transport de voyageurs

¹ L'offre de transport de voyageurs est réduite de la manière suivante:

[niveau 1: a. réduction de l'offre supplémentaire aux heures de pointe ,]

[niveau 2: b. réduction des capacités des transports publics, y compris les mesures visées à la let. a]

[niveau 3: c. réduction de l'offre de transports publics, y compris les mesures visées à la let. b]

[niveau 4: d. suspension du transport de voyageurs par rail (chemins de fer)]

² Les mesures sont énumérées dans l'annexe 1.

Art. 4 Exceptions

¹ Le ferroutage n'est pas soumis aux mesures visées à l'art. 3. L'offre doit être réduite en cas de diminution de la demande.

² Les cantons peuvent, en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT), prévoir des exceptions aux mesures visées à l'art. 3 pour les localités sans raccordement routier.

Art. 5 Réduction du transport de marchandises

¹ Le transport de marchandises peut être réduit pour éviter des délestages lorsque les mesures prises en vue de limiter la consommation d'énergie électrique ne sont pas suffisantes. La priorité est donnée au transport de marchandises sur le transport de voyageurs.

² Les mesures sont énumérées dans l'annexe 2.

Art. 6 Information et coordination

¹ Les organisations chargées de la gestion de système informent les gestionnaires de l'infrastructure, les entreprises de transport, les cantons, l'Association des entreprises électriques suisses (AES) et le domaine Énergie de l'organisation de l'approvisionnement économique du pays de la mise en œuvre des mesures énumérées dans les annexes 1 et 2.

² Elles sont responsables de la coordination des mesures.

³ La Confédération et les cantons informent le public des mesures d'accompagnement prises dans leur domaine de compétence en vue de réduire le nombre de personnes à transporter.

Art. 7 Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises visés à l'art. 2, al. 1, let. b à d, sont tenus d'assumer les tâches suivantes:

- a. mettre en œuvre les mesures énumérées dans les annexes 1 et 2, conformément aux consignes des organisations chargées de la gestion de système;
- b. informer la clientèle des mesures en question;
- c. fournir les données des points de mesure 50 Hz à l'organisation chargée de la gestion du système des CFF; les CFF les transmettent à l'AES.

Art. 8 Rapport

Les CFF établissent régulièrement un rapport sur l'évolution de la consommation à l'intention du domaine Énergie et de l'AES.

Art. 9 Exécution

¹ Le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche, le délégué à l'approvisionnement économique du pays, l'OFT et les cantons exécutent la présente ordonnance.

² L'OFT assure la coordination avec les organisations chargées de la gestion de système.

Art. 10 Entrée en vigueur et durée de validité

¹ La présente ordonnance entre en vigueur le

² Elle a effet jusqu'au

Mesures visant à réduire le transport de voyageurs

La présente annexe contient les mesures qui seraient ordonnées au titre de l'art. 3 en cas de pénurie d'électricité.

[Niveau 1: a. réduction de l'offre supplémentaire aux heures de pointe]

Mesures dans le transport ferroviaire: suppression de la prestation aux heures de pointe.

Mesures dans le transport urbain et local et dans le transport régional de voyageurs par route: abandon partiel de la densification des cadences; abandon partiel des remorques et remplacement partiel des bus électriques par des bus fonctionnant avec une autre source d'énergie.

Mesures dans le transport par bateau et par installation à câbles: supprimer les parcours qui n'ont plus de correspondance en raison de la réduction des liaisons par rail ou par route.]

[Niveau 2: b. réduction des capacités des transports publics, y compris les mesures visées à la let. a]

Mesures dans le transport ferroviaire: réduction des convois

Mesures dans le transport urbain et local et dans le transport régional de voyageurs par route: interruption des lignes de bus indépendantes ; remplacement complet, si possible, des bus électriques par des bus fonctionnant avec une autre source d'énergie ; possibilité d'introduire des horaires réduits là où la réglementation le permet.

Mesures dans le transport par bateau et par installation à câbles: supprimer les parcours qui n'ont plus de correspondance en raison de la réduction des liaisons par rail ou par route.]

[Niveau 3: c. réduction de l'offre de transports publics, y compris les mesures visées à la let. b]

Mesures dans le transport ferroviaire: abandon partiel de l'offre de base.

Mesures dans le transport urbain et local et dans le transport régional de voyageurs par route: abandon partiel de l'offre de base.

Mesures dans le transport par bateau et par installation à câbles: supprimer les parcours qui n'ont plus de correspondance en raison de la réduction des liaisons par rail ou par route.]

[Niveau 4: d. suspension du transport de voyageurs par rail (chemins de fer)]

Mesures dans le transport ferroviaire: suppression de l'intégralité de l'offre, arrêt de l'exploitation.

Mesures dans le transport urbain et local ainsi que dans le transport régional de voyageurs par route: adaptation de l'offre aux changements (suppression du transport grandes lignes et du transport régional par rail, demande en général) en fonction de la situation et, localement, selon le principe du meilleur effort.

Mesures dans le transport par bateau et par installation à câbles: supprimer les parcours qui n'ont plus de correspondance en raison de la réduction des liaisons par rail.]

Mesures visant à réduire le fret ferroviaire

La présente annexe contient l'ordre de priorité qui serait ordonné au titre de l'art. 5 en cas de pénurie d'électricité.

Niveau 1: réduction de l'offre dans le système

Information supplémentaire (ne fait pas partie intégrante de l'ordonnance): si la réduction de l'offre de fret risque d'entraîner une pénurie de biens vitaux, l'organisation de l'approvisionnement économique du pays définit des priorités parmi les catégories de marchandises.

Niveau 2: limiter le fret ferroviaire aux marchandises prioritaires suivantes permettant d'assurer l'approvisionnement économique du pays:

- *biens médicaux*
- *matériel destiné à l'armée*
- *denrées alimentaires, y compris céréales, aliments pour animaux et engrais*
- *biens du domaine des carburants et des combustibles*
- *service de la poste (distribution des lettres et des colis)*
- *élimination des déchets*

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

1. Contexte

L'ordonnance se fonde sur le « modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité », établi en automne 2022 par la branche des transports publics (branche des TP). Ce modèle de gestion vise à assurer le maintien des transports publics (TP) en cas de pénurie d'électricité, notamment en cas de contingentement, en tenant compte des contraintes du secteur. Contrairement au modèle de contingentement standard qui s'applique aux gros consommateurs et qui prévoit que ceux-ci ne sont autorisés à soutirer qu'une quantité limitée d'énergie électrique sur le réseau pendant une période donnée, la gestion réglementée dans le secteur des TP et le fret ferroviaire passe par une réduction, imposée par le haut, des prestations à fournir (réduction des capacités et réduction de l'offre), encadrée par des scénarios prédéfinis visant l'abaissement des besoins en électricité. Cette organisation permet d'éviter que les TP et le fret ferroviaire ne puissent pas être mis à contribution afin d'assurer l'approvisionnement du pays ou que les chaînes de transport étroitement interconnectées sur le plan spatial et temporel ne soient interrompues lors du passage d'un moyen de transport à l'autre.

L'ordonnance définit les mesures à appliquer par les entreprises de transports publics et de fret ferroviaire en cas de pénurie d'électricité.

Contrairement aux autres secteurs économiques, le transport ferroviaire en Suisse soutire une large partie de son énergie motrice de son propre réseau de courant de traction 16,7 Hz¹. Bien que l'énergie motrice en tant que telle soit essentiellement fournie par une source d'alimentation autonome du reste de la production électrique, les TP et le fret ferroviaire restent cependant tributaires de l'électricité provenant du réseau 50 Hz pour la continuité de leur exploitation, et ce non seulement pour les prestations informatiques, les installations de sécurité, les gares destinées au transport de voyageurs ainsi que les gares de triage, de formation et de réception pour le fret ou encore les centres d'exploitation et les installations d'entretien, mais aussi pour la production et la distribution du courant de traction 16,7 Hz, par exemple. Les entreprises de bus et de tramways sont, elles aussi, tributaires d'un réseau 50 Hz fonctionnel pour les stations-service, les arrêts, l'information des voyageurs, les dépôts, les garages et autres.

Les TP peuvent assurer leurs prestations uniquement grâce à leur intégration dans un système global, reposant sur un réseau de lignes continues et une interconnexion étroite de la chaîne de transport en termes de proximité et de cadence, permettant le passage aux différents moyens de transport (train, bus, tram, bateau, installation à câbles). Le fret ferroviaire s'appuie également sur un réseau logistique continu, qui nécessite une alimentation d'énergie électrique ininterrompue aussi bien pour l'exploitation ferroviaire en tant que telle que pour les voies de raccordement et les installations de transbordement.

Le modèle standard de contingentement, selon lequel les gros consommateurs sont astreints à ne soutirer qu'une part de l'énergie consommée en temps normal sur une période donnée, ne peut pas être appliqué aux TP et au fret ferroviaire. Ces deux services ne peuvent pas s'accommoder de mesures de gestion de la demande qui interviennent de manière ciblée pour des ajustements de détail, mais doivent être pilotés selon des objectifs globaux définis en amont et encadrés de manière claire et bien définie.

Des bilans d'impact sur l'activité approfondis ont montré que la restriction de la consommation d'énergie électrique dans les TP et le fret ferroviaire ne pouvait être compensée que de manière limitée par la mise à contribution de domaines secondaires, comme l'infrastructure de bureau et les prestations de service. Les restrictions doivent en premier lieu viser les

¹ Dans le cas des trains alimentés par courant continu ou par un courant d'une fréquence de 50 Hz, la traction est également assurée par un soutirage depuis le réseau électrique 50 Hz.

prestations de transport qui sont dépendantes d'une alimentation électrique, ce qui nécessite, dans les faits, de réduire les capacités et l'offre. Autrement dit, pour réaliser des économies significatives d'énergie électrique dans les TP ou le fret ferroviaire, il faut procéder à une réduction de l'offre. L'ordonnance proposée crée le cadre juridique nécessaire afin d'ordonner une telle réduction de manière coordonnée à l'échelle de la Suisse.

Précision concernant le mix de production du courant de traction 16,7 Hz:

- Le profil annuel de la production de CFF Énergie correspond au profil annuel de l'ensemble du pays, à savoir que la production est, en été, supérieure à la demande d'énergie des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, et qu'elle ne suffit pas, en hiver, à couvrir la demande. La lacune hivernale est comblée par des achats sur le marché 50 Hz.

En cas de pénurie d'électricité, la réduction de l'offre de transport ferroviaire ordonnée permet d'abaisser la demande de courant de traction et de diminuer d'autant les volumes achetés sur le marché 50 Hz.

2. Commentaire des dispositions

Art. 1 Objet

En cas de pénurie d'électricité, les TP remplissant une fonction de desserte (transport de voyageurs) et le transport ferroviaire de marchandises sont soumis à un régime de gestion réglementée spécifique.

Les TP et le fret ferroviaire contribuent à la mobilité et, en parallèle, à garantir l'approvisionnement de base de la Suisse. Les TP englobent les offres de transport par des courses régulières selon un horaire défini auxquelles chacun peut accéder à certaines conditions. En Suisse, ils incluent non seulement les transports par rail, tram et bus, mais aussi par bateau et par installation à câbles. À cela s'ajoutent les offres de transport ferroviaire de marchandises, sachant que le rail joue un rôle central pour le fret.

Art. 2 Champ d'application

L'ordonnance est applicable aux organisations chargées de la gestion de système, à savoir les CFF SA (CFF) et CarPostal SA (CarPostal) (ci-après les gestionnaires du système), aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises de transport titulaires d'une concession de transport de voyageurs qui proposent une offre remplissant une fonction de desserte au sens de l'art. 6 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1) et aux entreprises qui proposent des offres de transport de marchandises par le rail ou titulaires d'une concession de transport de voyageurs incluant des offres de fret remplissant une fonction de desserte aux termes des art. 3 et 6 LTV (installations à câbles disposant de capacités de transport des marchandises, p. ex.).

L'ordonnance s'applique également aux sites de consommation qui servent à alimenter les infrastructures et les chantiers en lien avec les services mentionnés plus haut et qui sont nécessaires à leur exploitation ou à leur entretien, indépendamment du propriétaire et du financement de ces sites. Sont notamment concernés les infrastructures de transport, les installations de production et de distribution d'énergie, les installations de chargement, les dépôts et les garages, les stations de recharge, les ateliers et les installations d'entretien, les hangars, les bâtiments de gare, les points de vente, les bâtiments de service, les centres de formation ainsi que les bureaux et leurs bâtiments, de même que les chantiers nécessaires au maintien des infrastructures requises pour le transport de voyageurs et le fret ferroviaire, comme les activités de maintenance, d'entretien et d'aménagement.

L'ordonnance ne s'applique en revanche pas:

- aux sites de consommation qui ne sont pas nécessaires pour garantir des offres remplissant une fonction de desserte (installations à câbles ou chemins de fer à visée exclusivement touristique, p. ex.);
- aux sites de consommation de locataires qui ne sont pas eux-mêmes soumis à l'ordonnance (magasins dans les gares, locataires de locaux commerciaux généraux, locataires de logements, p. ex.);
- aux sites de consommation de bâtiments qui sont détenus à titre d'objets de placement ou de biens de rendement.

Ces derniers sont soumis aux ordonnances sur le contingentement immédiat et le contingentement de la consommation d'énergie électrique.

Art. 3 Réduction du transport de voyageurs

S'il devait être nécessaire de mettre en place une gestion réglementée impliquant une réduction de la consommation électrique des TP, cette réduction devra se faire de manière coordonnée avec d'autres mesures propres à limiter la mobilité ou la demande de transport (appels, restrictions, interdictions). Une réduction des capacités de TP sans restrictions parallèles dans d'autres secteurs pourrait provoquer un effondrement du système de transport, en particulier pour ce qui est du transport des pendulaires et des écoliers. Il faut par ailleurs considérer l'éventualité d'un effet de compensation dans la demande de mobilité en cas de crise. S'il est vrai que le trafic pendulaire s'était pratiquement arrêté pendant la pandémie de COVID-19, le trafic de loisir pendant le week-end avait en revanche nettement augmenté. Les quatre niveaux suivants sont prévus pour le transport grandes lignes, le transport régional et le transport local et fixés à l'annexe 1 ; ils peuvent être ordonnés de manière coordonnée avec les mesures de réduction de la mobilité:

Niveau 1 Réduction de l'offre supplémentaire aux heures de pointe (suppression de la prestation HDP) : Les prestations supplémentaires de transport durant les heures de pointe de lundi à vendredi permettent d'assurer, grâce à une densification de la cadence, le transport du nombre journalier de pendulaires et d'écoliers. Elles ciblent les pics d'utilisateurs liés aux trajets des pendulaires le matin et le soir. La prestation HDP peut être réduite dans un délai d'une semaine dans les TP, au prix toutefois d'une limitation des capacités disponibles pour le transport des flux de pendulaires. Il s'agira donc de veiller à ce que le volume des pendulaires soit déjà en baisse avant l'application de la mesure en la coordonnant avec les autres restrictions.

Au niveau 1, la densification de la cadence le matin et le soir dans le transport urbain et local (bus et tramways dans les villes et transport d'agglomération) et sur les lignes de bus régionales est supprimée, tout comme les courses de renfort. Les bus électriques peuvent, le cas échéant, être remplacés par des véhicules fonctionnant avec une autre source d'énergie (bus diesel ou à hydrogène, p. ex.).

Le potentiel maximal d'économie d'énergie de la mesure sur l'ensemble du pays est estimé à 1,2 GWh par semaine, ce qui correspond à une réduction d'environ 1 à 2 % de la consommation totale des TP et, si l'on convertit, à quelque 11 % des besoins d'énergie électrique en provenance du réseau 50 Hz. Les chiffres sont purement indicatifs.

Niveau 2 Réduction des capacités des transports publics : La réduction des capacités prévoit un maintien de l'offre de toutes les lignes et les courses (excepté la prestation supplémentaire HDP, cf. niveau 1), moyennant cependant des capacités réduites. Les modules de renfort et les véhicules à traction multiple sont à cet effet soumis à des réductions, mais l'horaire de base des TP reste maintenu. L'allègement des trains permet de réduire le courant de traction nécessaire à leur circulation. La réduction de capacité des TP peut être mise en œuvre dans un délai d'une semaine.

En supplément des mesures du niveau 1, le niveau 2 prévoit aussi bien dans le transport urbain et local que sur les lignes de bus régionales un remplacement des bus électriques, dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent, par des véhicules fonctionnant avec une autre source d'énergie (bus diesel ou à hydrogène, p. ex.).

Le potentiel maximal d'économie d'énergie de la mesure sur l'ensemble du pays est estimé à 5,3 GWh par semaine, ce qui correspond à une réduction d'environ 7 à 9 % de la consommation totale des TP et, si l'on convertit, à quelque 48 % des besoins d'énergie électrique en provenance du réseau 50 Hz. Les chiffres sont purement indicatifs.

Niveau 3 Réduction de l'offre de transports publics : La réduction de l'offre consiste à ne plus proposer certaines liaisons prévues dans l'horaire et à restreindre l'offre. Il s'agit d'une intervention considérable dans l'organisation et la planification des TP, qui nécessite une relativement longue période de planification (3 à 4 semaines env.). Vu son ampleur, la mesure requiert une coordination de tous les partenaires de transports publics.

Au niveau 3, la cadence prévue par l'horaire est réduite dans le transport urbain et local ainsi que sur les lignes régionales de bus. Par ailleurs, l'exploitation des lignes complémentaires et tangentielles est suspendue dès lors que la desserte de base (transport des écoliers compris) peut être assurée par les lignes principales. Les réductions se fondent en principe sur les adaptations effectuées sur la voie normale, de sorte à assurer le plus possible les chaînes de transport pour le reste de l'offre de prestations. D'autres mesures envisageables sont la suspension du réseau de nuit (en particulier en cas de restriction de la vie nocturne) et le remplacement des lignes de tramways et de trolleybus par des véhicules fonctionnant avec une autre source d'énergie (bus diesel ou à hydrogène, p. ex.).

Le potentiel maximal d'économie d'énergie de la mesure sur l'ensemble du pays est estimé à 10,5 GWh par semaine, ce qui correspond à une réduction d'environ 14 à 18 % de la consommation totale des TP et, si l'on convertit, à quelque 95 % des besoins d'énergie électrique en provenance du réseau 50 Hz. Les chiffres sont purement indicatifs.

La planification d'une réduction de l'offre de cette portée est complexe et requiert d'intégrer le roulement du matériel roulant et son entretien. Par ailleurs, la mise à l'arrêt d'une telle quantité de véhicules représenterait un défi de taille, sans compter qu'il faudrait entièrement réorganiser les plans de service. Il ne faut en outre pas perdre de vue que la cohérence de l'offre n'est plus assurée au-delà d'un certain nombre de suppressions de trains.

La mise en œuvre détaillée des mesures sera fixée et communiquée par les organisations de gestion de système (CFF et CarPostal). Des plans sont prévus aussi bien pour le rail que pour les lignes de bus régionales ainsi que le transport urbain et local.

Niveau 4 Suspension du transport de voyageurs par rail : Si une situation d'urgence nationale susceptible de nécessiter l'application de délestages par rotation du réseau électrique se profile, le transport de voyageurs peut, en dernier recours, être intégralement suspendu. La production propre de courant de traction 16,7 Hz disponible peut, dans la mesure où elle dépasse les besoins restants, être injectée dans le réseau 50 Hz comme source d'alimentation complémentaire. Les conséquences économiques et sociales d'une mesure de cette ampleur sont cependant massives et ne peuvent guère être anticipées (même pour les infrastructures critiques comme les hôpitaux).

Les TP routiers (transport urbain et local, lignes de bus régionales) peuvent en principe être maintenus pour assurer la desserte fine. L'adaptation de l'offre de prestations aux changements (suppression du transport grandes lignes et du transport régional ferroviaires, demande en général) se fait en fonction de la situation et selon le principe du meilleur effort (suppression de prestations sans potentielle demande).

Le transport ferroviaire de marchandises serait maintenu pour assurer l'approvisionnement du pays.

Si, en dépit de cette mesure et des autres mesures prises en parallèle en vue de réduire les besoins en énergie électrique, les délestages par rotation du réseau ne peuvent pas être ex-

clus avec un degré de certitude suffisant, il faut opter pour un arrêt général de l'exploitation des TP et du fret ferroviaire afin de protéger le matériel roulant et les infrastructures.

Le potentiel d'économie d'énergie de cette mesure s'élève au plus à 30,1 GWh par semaine pour l'ensemble de la Suisse ; si la mesure est instaurée à la suite du niveau 3 de réduction de l'offre, le potentiel serait de l'ordre de 20,9 GWh par semaine. Cela correspond à une réduction d'environ 50 % de la consommation totale des TP et, si l'on convertit, à quelque 270 % des besoins d'énergie électrique en provenance du réseau 50 Hz. Les chiffres sont purement indicatifs.

Réduction de la durée d'exploitation : Conformément aux prescriptions des autorités, une réduction de la durée d'exploitation peut être ordonnée comme mesure complémentaire aux niveaux 3 et 4 (arrêt de l'offre de nuit, p. ex.). Il est toutefois important d'assurer le transport vers les infrastructures critiques (hôpitaux, p. ex.).

Grandes manifestations, transport en cas d'événements : L'offre complémentaire de transports publics en cas de grandes manifestations et d'événements est considérée à l'aune des restrictions et interdictions frappant lesdits événements et ne figure par conséquent pas dans le projet d'ordonnance proposé.

Trafic nolisé (trajets ferroviaires avec des voitures ou trains supplémentaires pour des entreprises ou des particuliers) et offres de transports publics à visée exclusivement touristique (Glacier Express ou Gotthard Panorama Express, p. ex.) : Les dispositions prévues par l'ordonnance sur les restrictions et les interdictions d'utilisation de l'énergie électrique pour le transport de voyageurs ne remplissant pas une fonction de desserte s'appliquent.

Les mesures figurant à l'annexe 1 sont fixées par le Conseil fédéral. L'annexe peut être adaptée par le Conseil fédéral en fonction de l'évolution de la situation.

Art. 4 Exceptions

Le ferroutage relevant du transport de voyageurs (Lötschberg et Furka, p. ex.) n'est pas soumis à la réduction de l'offre, car il remplit, notamment en hiver, une fonction de desserte importante et c'est parfois un passage obligé dans l'espace alpin. Cette offre de prestations est donc maintenue (comme celle du transport de marchandises). Elle doit cependant être réduite en cas de diminution de la demande. Les mesures applicables au ferroutage sont également coordonnées par le gestionnaire du système Rail.

En outre, les cantons peuvent prévoir, en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT), des exceptions pour les localités qui sont raccordées exclusivement par les transports publics. Les modalités concrètes dans un tel cas de figure sont précisées par l'OFT à l'occasion du premier appel passé aux commanditaires après l'entrée en fonction des gestionnaires du système.

Art. 5 Réduction du transport de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises joue un rôle central dans l'approvisionnement de la Suisse, notamment en biens vitaux. En cas de contingentement des gros consommateurs, on peut s'attendre à ce que la baisse de la production industrielle entraîne une diminution de la demande de fret, ce qui se traduira par une réduction des tonnes-kilomètres brutes et, indirectement, par une réduction des besoins d'énergie électrique et une adaptation proportionnelle du transport ferroviaire de marchandises.

Les interventions dans l'offre de fret ferroviaire ont une influence directe sur les chaînes logistiques de l'économie, parce que celles-ci sont difficilement adaptables à brève échéance, voire impossibles à adapter (en l'absence d'un mode de transport de remplacement, p. ex.).

L'offre et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent donc être maintenues aussi longtemps que possible pour permettre l'approvisionnement de l'économie suisse et du pays et le transit des marchandises.

En cas d'urgence extrême, lorsque les différentes mesures de gestion réglementée prises en vue de réduire la consommation se révèlent insuffisantes, l'offre de fret ferroviaire peut toutefois être restreinte, voire, dans le pire des cas, limitée au transport de biens vitaux afin d'éviter le recours aux délestages du réseau électrique. Les mesures à cette fin sont définies la première fois par le Conseil fédéral.

Si la restriction de l'offre de fret entraîne un risque de pénurie de biens vitaux, le transport de ces biens peut être priorisé sur le transport des voyageurs. L'organisation de l'approvisionnement économique du pays est responsable de l'élaboration d'une proposition détaillant les modalités de cette priorisation, tandis que son domaine Logistique est chargé de la mise en œuvre.

Les mesures figurant à l'annexe 2 sont fixées par le Conseil fédéral. L'annexe est adaptée par le Conseil fédéral en fonction de l'évolution de la situation.

Art. 6 Information et coordination

L'ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE ; RS 520.16) désigne, en cas d'événement comme une pénurie d'électricité, des organisations mandatées pour la gestion de système (gestionnaires du système). Si la nécessité d'un passage au niveau 3 se profile (réduction de l'offre), que ce soit à la suite d'une application de la réduction des capacités (niveau 2) ou parce que la situation est tellement critique qu'il apparaît hautement probable que l'on doit ordonner directement une réduction de l'offre, l'OFT donne aux gestionnaires du système le mandat de documenter le plan portant sur les réductions de l'offre (avec un graphique réticulaire pour le rail) et de le mettre à la disposition des entreprises de transport, des gestionnaires d'infrastructure et des commanditaires afin que ceux-ci puissent se préparer. En cas de survenance effective d'un événement, le gestionnaire du système pour le transport ferroviaire (TP ferroviaires et transport de marchandises par le rail), CFF et le gestionnaire du système pour tous les autres moyens de transport des TP (bus, tram, bateau, installation à câbles), CarPostal, veillent à la coordination et à l'application des mesures préparées. Dans le cadre de cette coordination, ils élaborent des plans de mesures, s'assurent de l'uniformité des réductions d'horaires et préparent les supports d'information pour la clientèle. Ils informent tous les acteurs concernés des mesures appliquées.

Inclusion des commanditaires, des entreprises de transport et des gestionnaires de l'infrastructure: La mise en œuvre de la réduction de l'offre (niveau 3), notamment, demande entre 3 et 4 semaines. Avant de procéder à une adaptation (généralisée) des horaires en réponse à des pénuries systématiques (pénuries énergétiques, p. ex.), il faut consulter l'OFT en sa qualité d'autorité de surveillance du transport concessionnaire et informer les commanditaires (cantons, communes et villes). Les gestionnaires du système notifient les entreprises de transport, les gestionnaires de l'infrastructure et les commanditaires de l'offre des mesures prévues au moyen d'appels ad hoc.

Mesures d'accompagnement: Il n'est possible de procéder à la réduction de l'offre que si le nombre de personnes à transporter peut être réduit en parallèle, au risque, sinon, de compromettre le maintien de l'ensemble du système en le surchargeant, et partant, d'empêcher un transport sûr. En cas de pénurie d'électricité, les autres mesures de gestion réglementée (contingentements des gros consommateurs inclus) ont déjà un impact indirect sur le nombre des personnes à transporter et déploient de ce fait un certain effet de soutien. En cas de pénurie extrême d'électricité, les offres de transport de voyageurs ne remplissant pas de fonction de desserte (comme les offres touristiques) pourraient se voir interdites, tout comme le fonctionnement des installations pour les sports de neige et des salons de jeux, casinos et discothèques (cf. projet de l'*ordonnance sur les restrictions et les interdictions*

d'utilisation de l'énergie électrique). Par ailleurs, une recommandation de travail à domicile pourrait réduire le nombre de pendulaires. Infléchir le transport des écoliers et des étudiants, notamment dans le degré secondaire II et le degré tertiaire, en modifiant les horaires des enseignements dispensés s'annonce par contre plus difficile (contribution des cantons). Il faut à cette fin adapter les horaires des cours en fonction des adaptations d'horaires prévues pour les transports pour la période en question (lignes de bus régionales, transport urbain et local). S'agissant des transports scolaires, il est nécessaire de se concerter avec les entreprises de transport concernées.

En complément de ces mesures, les autorités doivent adopter une stratégie de communication claire pour avertir suffisamment tôt et de manière répétée de la réduction de l'offre de transport. En combinant les mesures énumérées ci-dessus, il devrait être possible de réduire le nombre de voyageurs. Il faudra néanmoins être particulièrement vigilant face au transport d'écoliers et d'étudiants, qui restera nécessaire, face au trafic de loisir, voué à changer dans une telle situation, et face aux grandes manifestations et aux pics de la demande qu'elles engendreront.

Le choix des mesures de gestion réglementée et des mesures les accompagnant doit s'inscrire dans une prise en considération globale des transports et impérativement inclure la question de la mobilité individuelle sur la route (effets de transfert, surcharge des routes, etc.).

La Confédération et les cantons informent des mesures d'accompagnement prises qui relèvent de leurs domaines de compétence.

Art. 7 Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport

En vertu des art. 10 à 12 OCTSE, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises assurant le transport de voyageurs et de marchandises doivent prendre des mesures préparatoires dans l'éventualité de telles situations, à l'instar d'une pénurie d'électricité. L'ordonnance proposée ajoute à cette obligation celle de collaborer en cas de pénurie d'électricité pour les entreprises concernées.

Afin d'assurer que les entreprises de transports publics (par la route, par le rail, par voie navigable ou par installations à câbles) et les transporteurs ferroviaires de marchandises ne soient pas soumis au contingentement général des gros consommateurs, ces entreprises ou transporteurs doivent recenser les points de mesure 50 Hz qui sont visés par le modèle de gestion et les notifier (déclaration). Les points de mesure de tous les gestionnaires de l'infrastructure et entreprises de transport sont ensuite recensés de manière centralisée et communiqués aux gestionnaires de réseau de distribution. La mise en œuvre de cette disposition est assurée par les CFF en leur qualité de gestionnaire du système pour tous les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport concernés.

Afin de garantir une démarche coordonnée et uniforme dans les TP sur l'ensemble de la Suisse, les consignes et les mesures émanant des gestionnaires du système (CFF et CarPostal) doivent être respectées. En outre, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport doivent informer de manière adéquate leur clientèle des restrictions prévues en cas de pénurie d'électricité.

Art. 8 Rapport

Des données relatives à la consommation d'énergie des TP sont requises pour mesurer l'efficacité des mesures mises en œuvre. Les mesures visant à réduire les besoins en énergie électrique se concentrent sur la restriction des prestations de transport. Étant donné qu'il est impossible d'établir un rapport regroupant toutes les entreprises de transports publics, la surveillance se fonde sur les données de monitoring de la consommation énergétique sur le réseau 16,7 Hz transmises régulièrement par le gestionnaire du système pour le courant de

traction 16,7 Hz (CFF) au domaine Énergie de l'organisation de l'approvisionnement économique du pays et à l'Association des entreprises électriques suisses (plus précisément à l'OSTRAL).

Ce suivi couvre environ 70 % des besoins en énergie électrique des TP dans l'état actuel de l'électrification des TP. Les besoins en énergie électrique dépendant, outre des prestations de transport, également des températures extérieures et de la rudesse de l'hiver (chauffage/climatisation des voitures, chauffage des aiguillages), l'impact des mesures sur la réduction des besoins ne peut qu'être estimé en termes approximatifs.

Art. 9 Exécution

Le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche est responsable avec l'AEP de l'exécution et de la surveillance des mesures. Les annexes 1 et 2 sont adaptées par le Conseil fédéral si la situation de l'approvisionnement l'exige. La Confédération se charge de la communication.

L'OFT active les gestionnaires du système concernés et coordonne les opérations avec eux. Cette organisation de crise a déjà fait ses preuves pendant la pandémie de COVID-19, et il est prévu qu'elle soit aussi appliquée en cas de pénurie d'électricité.