

Protocole de la conférence téléphonique des gestionnaires du système sur le thème de la «Pénurie d'énergie» du 17 novembre 2022

Intervenants	<p>Daniel Gerber (Responsable du Groupe de travail UTP sur la pénurie d'énergie)</p> <p>Jonathan Zimmerli (Responsable du bureau KOVE)</p> <p>Nicole Bolliger (Responsable gestionnaire du système par rail)</p> <p>Christa Hostettler (Responsable Gestionnaire de système Route)</p> <p>Linus Looser (Responsable Production Voyageurs aux CFF)</p> <p>Jean-Michel Martin (Membre du groupe de travail UTP sur la pénurie d'énergie)</p>
Participants issus des transports publics	<p>CEO/directeurs, responsables de l'exploitation et responsables communication des entreprises de transport ferroviaire et routier</p> <p>Membres du conseil stratégique, membres des commissions KoM, KoV, KKV, KIT, CarPostal Suisse en qualité de gestionnaire du système route, représentants de l'OFT, de la CTP, de ch-integral et de l'UTP</p> <p>La gestion du système route comprend le transport par câbles (remontées mécaniques) et les bateaux.</p>
Lieu, date, heure	<p>Berne, le 17 novembre 2022, 11h00-12h00</p> <p>Via Teams, en Français</p>

Programme :

	Accueil	Nicole Bolliger
1.	Informations sur la situation actuelle de l'OFT	Jonathan Zimmerli
2.	Informations sur la coopération entre le groupe de travail de l'UTP et les gestionnaires des systèmes rail et route	Daniel Gerber
3.	Informations sur les mesures volontaires d'économie d'énergie	Daniel Gerber
4.	Informations sur le modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité	Daniel Gerber
5.	Informations sur la procédure de réduction de l'offre en trafic voyageurs : Phase « Ordonnance sur la gestion de l'électricité en vigueur »	Linus Looser Jean-Luc Martin
6.	Informations/remarques complémentaires du gestionnaire du système route	Christa Hostettler
7.	Trafic marchandises	Jonathan Zimmerli
8.	Digression sur les scénarios extrêmes	Daniel Gerber
9.	Conclusion, infos	Nicole Bolliger
10.	Questions des entreprises de transport	

0	Accueil
	<p>Nicole Bolliger, responsable gestionnaire du système par rail, souhaite la bienvenue à cette conférence téléphonique des gestionnaires du système sur le thème de la « Pénurie d'énergie ». Cette conférence téléphonique a pour but communiquer des informations détaillées sur la situation actuelle.</p> <p>Pour garantir la stabilité de la connexion, les participants sont invités à couper leurs caméras et leurs micros. Si les participants ont des questions au cours de la conférence téléphonique, ils sont invités à les envoyer par e-mail ou à écrire directement dans le chat : les organisateurs y répondront à l'issue de la conférence. Toutes les informations qui ont été partagées lors de cette conférence téléphonique sont mises à disposition des participants sous forme écrite. C'est la raison pour laquelle la séance n'est pas enregistrée.</p>
1	Informations sur la situation actuelle de l'OFT
	<p>Jonathan Zimmerli, responsable du bureau KOVE (coordination des transports en cas d'événements) informe que depuis début septembre, la Confédération a activé à titre préventif les gestionnaires de système CFF et CarPostal Suisse qui, en tant que tels, assurent actuellement le flux d'informations</p>

entre le *groupe de travail Pénurie d'électricité de l'UTP*, les entreprises de transport public et les entreprises de transport de marchandises.

L'OFT, en étroite collaboration avec les CFF, l'UTP, l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) et l'OFPP, s'est penché ces deux dernières années sur l'éventualité d'une pénurie d'électricité dans le secteur des transports. Ces travaux ont permis de définir des étapes concrètes qui pourraient être mises en œuvre si une telle éventualité venait à se produire.

Pour l'OFT, le fait que les transports publics disposent de deux gestionnaires de système, les CFF et CarPostal, est un élément important pour garantir une démarche uniforme, tant au niveau de la préparation qu'en cas d'événement exceptionnel. Par rapport à d'autres branches, les transports publics sont mieux armés. D'autant qu'il ne s'agit pas uniquement d'un concept théorique, mais d'une organisation ayant déjà fait ses preuves, dans la pratique, pendant la crise sanitaire. Les gestionnaires du système travaillent main dans la main avec l'OFT et d'autres autorités avec lesquels ils échangent régulièrement. C'est uniquement grâce à une telle collaboration entre les gestionnaires du système, la branche, les cantons et la Confédération que ces missions peuvent être menées à bien.

L'OFT est en relation constante avec les autres offices fédéraux liés ou non au DETEC.

Aucune pénurie d'énergie n'est à signaler à l'heure actuelle, et tout doit être mis en œuvre pour qu'une telle situation ne se produise jamais. C'est la raison pour laquelle il est actuellement important de mettre l'accent sur des mesures volontaires pour réduire la consommation d'énergie. C'est sur ce plan que les transports publics peuvent et doivent apporter leur contribution, et nous sommes en bonne voie. Pourtant, malgré les signes très encourageants de ces dernières semaines, il reste primordial de se préparer pour les années qui viennent. Les travaux d'aujourd'hui constituent un socle sur lequel les transports publics pourrons s'appuyer pour relever d'autres défis à l'avenir.

Les interventions qui suivent démontrent à quel point il est important que la branche des transports publics adopte une approche uniforme, tant dans la préparation qu'en cas de pénurie.

2. Informations sur la coopération entre le groupe de travail de l'UTP et les gestionnaires des systèmes rail et route

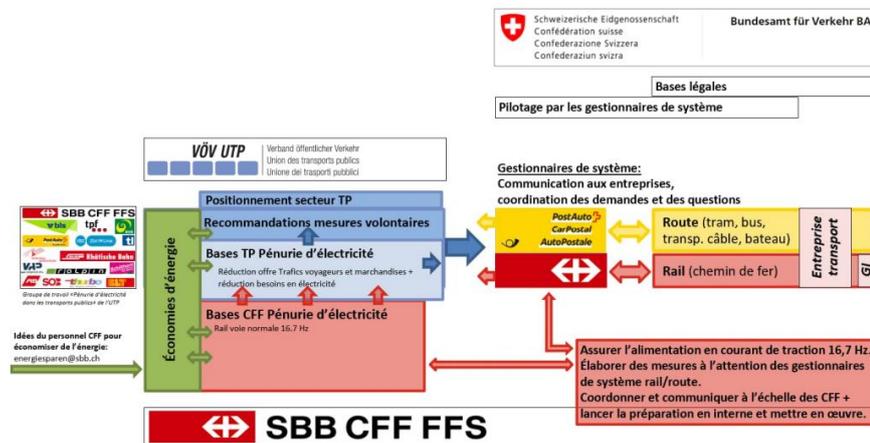
Daniel Gerber, responsable du Groupe de travail UTP sur la pénurie d'énergie, indique qu'il va axer son intervention sur la phase en cours, à savoir celle des mesures volontaires pour réduire la consommation d'énergie.

Il présente les principaux protagonistes de cette phase.



Organisation TP Pénurie d'énergie.

Déroulement degrés de préparation 1 et 2, phase des mesures volontaires dans les TP.



- L'Union des transports publics (UTP),
 - dont le groupe de travail «Pénurie d'électricité dans les transports publics» élabore les fondements de l'action des TP en cas de pénurie d'électricité et émet des recommandations en termes de mesures volontaires et
 - dont les comités sont responsables du positionnement politique de la branche des transports publics.
- Les CFF, qui
 - ont réalisé des travaux préparatoires essentiels,
 - travaillent et contribuent à poser les fondements de l'action des TP en cas de pénurie d'électricité,
 - assurent l'alimentation en courant de traction 16,7 Hz et
 - assurent la coordination en tant que gestionnaire du système rail.
- CarPostal SA, qui
 - coordonne les actions en sa qualité de gestionnaire du système route, en étroite collaboration avec le gestionnaire du système rail.
- L'Office fédéral des transports (OFT), qui
 - a désigné les gestionnaires de système et les encadre,
 - clarifie les conditions-cadres sur le plan juridique et pose les bases légales requises.

Chaque semaine, une réunion est organisée entre les gestionnaires de système, l'OFT et l'UTP afin de coordonner les activités au niveau spécialisé.

En outre, toutes les deux semaines, une concertation à l'échelle de la branche permet de coordonner la communication, parfois avec la participation d'un représentant des gestionnaires de système. Ces réunions sont l'occasion d'aborder les sujets de l'actualité médiatique et de convenir, le cas échéant, de mesures et de stratégies de communication. Les 15 principales entreprises de transport par rail et par route assistent à ces conférences téléphoniques, ainsi que les associations professionnelles du secteur UTP et Alliance SwissPass, et l'OFT.

Les informations qui nous intéressent concernant la (menace d'une) pénurie d'électricité sont disponibles sur les sites Internet de l'UTP, des gestionnaires de système et de la Confédération.

Ci-dessous, voici les liens importants :

UTP - Mesures volontaires : [Pénurie d'électricité - voev.ch](http://voev.ch)

Gestionnaire de système rail : [Informations sur la pénurie d'énergie | CFF](#)

Vous trouverez les documents suivants dans les menus contextuels

- Phase « Mesures d'économie d'énergie volontaires »

- Publipostage aux entreprises de transport

Gestionnaire de système route : DE www.postauto.ch/energie-info

FR www.carpostal.ch/energie

IT www.autopostale.ch/energia

EN www.postbus.ch/energy

Remarque : pendant la phase de mesures volontaires, aucune prescription particulière n'est imposée aux entreprises de transport routières.

Campagne de la Confédération : [L'énergie est limitée. Ne la gaspillons pas \(stop-gaspillage.ch\)](http://stop-gaspillage.ch)

Les entreprises qui participent au groupe de travail de l'UTP « Pénurie d'électricité dans les transports publics » par l'intermédiaire de représentantes et représentants engagés sont remerciées.

3 Informations sur les mesures volontaires d'économie d'énergie

Il est attendu de la branche des transports publics qu'elle soit exemplaire dans la mise en œuvre des mesures volontaires d'économie d'électricité et d'énergie.

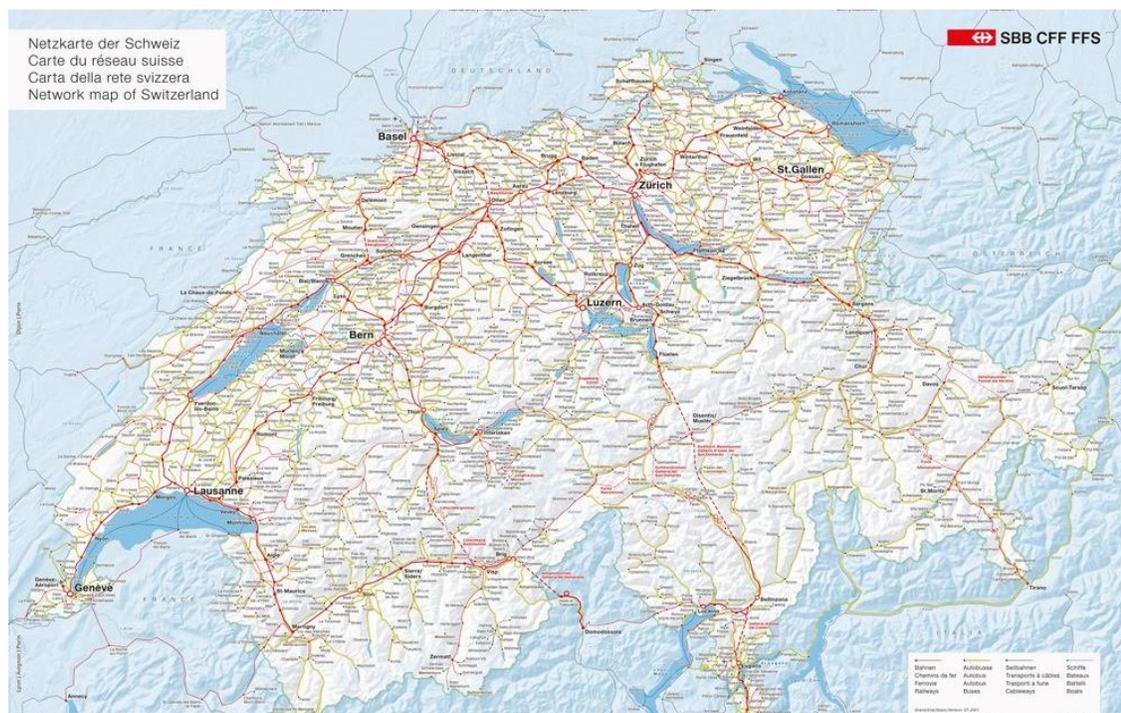
	<p>Chaque kilowattheure compte.</p> <p>Les participants à la conférence téléphonique ont été informés des recommandations adoptées, début septembre, par le comité directeur de l'Union des transports publics (UTP) (Pénurie d'électricité - voev.ch). Il s'agit des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recommandation : rejoindre l'«Alliance pour les économies d'énergie» – merci à toutes les entreprises qui soutiennent visiblement les efforts déployés pour garantir l'approvisionnement en énergie durant l'hiver. • Recommandation: rejoindre la campagne d'économies d'énergie spécifique à la branche et assurer activement son transfert au sein des entreprises: Sur le site Internet Gestionnaire du système rail CFF, au paragraphe «Phase Mesures d'économie d'énergie volontaires», vous trouverez les <u>fiches d'information destinées au personnel administratif, au personnel d'atelier et au personnel des locomotives</u>, qui contiennent des propositions permettant aux membres du personnel des transports publics d'économiser de l'énergie en adoptant certains comportements. Il est recommandé d'informer les collaboratrices et collaborateurs au sujet des possibilités d'économies d'énergie. Chaque entreprise peut élaborer sa propre campagne à partir des éléments de langage disponibles et des aspects qui lui sont spécifiques. Nous vous renvoyons également à la campagne de la Confédération www.stop-gaspillage.ch. • Recommandation : renoncer aux éclairages décoratifs et de façade dans les gares (à l'intérieur et à l'extérieur). Sauf en cas d'obligation contractuelle et si les conditions techniques ne sont pas données. • Recommandation : mettre en œuvre, dans les bureaux et les bâtiments d'exploitation, des mesures extraordinaires d'économies d'énergie et des optimisations énergétiques de l'exploitation, en particulier baisser la température du chauffage et réduire l'eau chaude et l'éclairage. Voir, à ce sujet, les recommandations de la Confédération pour les entreprises. • Recommandation : abaissement du chauffage dans les compartiments voyageurs, en tenant compte de la sécurité du trafic, de l'exploitation et au travail et dans le cadre des possibilités techniques et opérationnelles. Il s'agit de mesures <i>Best Effort</i> à mettre en œuvre selon les possibilités. <p>Le document de base « Pénurie d'électricité dans les transports publics : contribution à la baisse des besoins en électricité » a également été mis en ligne récemment sur le site du gestionnaire du système rail, dans la section « Phase Mesures d'économie d'énergie volontaires ».</p> <p>Un grand merci à toutes les entreprises qui montrent l'exemple et qui contribuent d'ores et déjà à garantir l'approvisionnement pendant l'hiver !</p>
<p>4</p>	<p>Informations sur le modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité</p>
	<p>Les travaux préparatoires incluent également des scénarios pour le cas où nous passerions de la phase de mesures d'économie d'énergie volontaires à une phase où la Confédération édicte des ordonnances pour économiser l'électricité. Dans cette éventualité, nous élaborons un « modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité », qui régit toute la procédure d'économie d'énergie pour l'ensemble des transports publics ayant une fonction de desserte. Les transports publics ne peuvent assurer leurs prestations que si le système global fonctionne. Le trafic marchandises dépend lui aussi d'un réseau logistique continu. Daniel présente ci-après ce modèle et donne un état sur l'avancement des travaux.</p> <p>Le « modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité » prévoit que le contingentement de la consommation d'électricité des entreprises de transport et des gestionnaires d'infrastructure se ferait de manière centralisée et uniforme. Cela se fait par le biais de la gestion ou de la réduction, par les instances supérieures, de la prestation de transport à fournir, au moyen de scénarios définis au préalable. (Cf. annexe 1)</p>

	<p>Les travaux ont été et sont encadrés par l'OFT et soutenus par l'approvisionnement économique du pays (AEP). Plusieurs aspects relatifs à la mise en œuvre sont en train d'être clarifiés, notamment l'intégration des points essentiels du « modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité », dans les mesures de gestion de l'AEP. Nous espérons que le modèle de gestion sera opérationnel en cas de nécessité à l'hiver/au printemps 2023.</p> <p>De quoi avons-nous besoin pour que ce modèle de gestion nous permette de réussir à traverser une pénurie d'électricité ? De votre participation à tous !</p> <p>Ce modèle de gestion sera uniquement couronné de succès et accepté si toutes les entreprises de transport, partout en Suisse, appliquent ensemble les mêmes mesures et travaillent main dans la main. Il repose en effet sur l'idée que les transports publics déterminants pour l'approvisionnement forment un <u>tout</u>, qu'il s'agisse de transports routiers ou ferroviaires ou de transport de marchandises sur rail. Il faut donc que toutes les mesures soient mises en œuvre de façon coordonnée et au même moment.</p> <p>Par conséquent, aucun modèle de contingentement pour les transports publics (trafic marchandises inclus) n'est actuellement étudié en profondeur avec des fournisseurs d'énergie ou des autorités individuellement. Le modèle de gestion unique des transports publics sera appliqué. L'éventuelle mise en œuvre de ces scénarios se fera par les gestionnaires de système rail (CFF) et route (CarPostal) sur ordre de l'OFT.</p> <p>Si la Confédération venait à ordonner, comme il a été évoqué, une réduction des prestations de transport, la procédure est déjà planifiée.</p>									
<p>5</p>	<p>Informations sur la procédure de réduction de l'offre en trafic voyageurs : Phase «Ordonnance sur la gestion de l'électricité en vigueur».</p>									
	<p>Linus Looser, responsable Production Voyageurs aux CFF, informe qu'en cas de pénurie importante d'électricité, les autorités pourraient ordonner une réduction de l'offre en trafic voyageurs. Cet ordre s'appliquerait à l'ensemble des transports publics acheminant des voyageurs. La réduction de l'offre serait associée à d'autres mesures prises par les autorités, entraînant une réduction de la mobilité. Il serait ainsi envisageable qu'elles rendent le télétravail obligatoire, ferment les écoles et imposent les cours à distance pour l'enseignement supérieur, ou réduisent les offres de loisirs.</p> <p>Linus tient à souligner qu'il s'agit des scénarios les plus pessimistes, auxquels nous nous sommes préparés, mais que nous partons tous du principe (et espérons) qu'ils ne se produiront jamais.</p> <p>Cependant, si c'était malgré tout le cas, toutes les entreprises de transports publics en trafic voyageurs (rail et route) devraient pouvoir lancer leurs travaux de planification de manière coordonnée.</p> <p>Jean-Luc Martin, membre du groupe de travail de l'UTP Pénurie d'électricité, explique ci-après la procédure à suivre dans une telle situation. En cas de contingentement de l'électricité, nous appliquerions un modèle à 3 niveaux :</p> <table border="1" data-bbox="240 1653 1382 1854"> <tr> <td>Niveau 1</td> <td>Suppression des prestations aux heures de grande affluence</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Niveau 2</td> <td>Réduction des capacités</td> <td>Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.</td> </tr> <tr> <td>Niveau 3</td> <td>Réduction de l'offre</td> <td>Suppressions partielles de l'horaire de base</td> </tr> </table> <p>À partir du niveau 3, des réunions de coordination régionales sont organisées avec les partenaires des transports publics. Il faudrait trois semaines après le coup d'envoi pour mettre en place un horaire de remplacement (Cf. annexe 2).</p>	Niveau 1	Suppression des prestations aux heures de grande affluence		Niveau 2	Réduction des capacités	Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.	Niveau 3	Réduction de l'offre	Suppressions partielles de l'horaire de base
Niveau 1	Suppression des prestations aux heures de grande affluence									
Niveau 2	Réduction des capacités	Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.								
Niveau 3	Réduction de l'offre	Suppressions partielles de l'horaire de base								

6	Informations/remarques complémentaires du gestionnaire du système route										
	<p>Christa Hostettler, responsable Gestionnaire de système Route, indique que, du point de vue des transports publics routiers, une action coordonnée est indispensable. Les réductions d'offres et de capacités ne peuvent en effet fonctionner que si elles sont appliquées d'un bout à l'autre de la chaîne de voyage, en coordination avec les autorités. C'est la raison pour laquelle elles ne sont pas incluses dans les mesures d'économies volontaires.</p> <p>Principes en cas de réduction de l'offre (route)</p> <p>En cas de pénurie importante d'électricité, les transports publics routiers devront, eux aussi, tout comme les transports à câbles et les bateaux, appliquer les trois niveaux de réduction du concept de gestion.</p> <table border="1" data-bbox="240 629 1382 831"> <tr> <td data-bbox="240 629 389 730">Niveau 1</td> <td data-bbox="389 629 767 730">Suppression des prestations aux heures de grande affluence</td> <td data-bbox="767 629 1382 730"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 730 389 797">Niveau 2</td> <td data-bbox="389 730 767 797">Réduction des capacités</td> <td data-bbox="767 730 1382 797">Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 797 389 831">Niveau 3</td> <td data-bbox="389 797 767 831">Réduction de l'offre</td> <td data-bbox="767 797 1382 831">Suppressions partielles de l'horaire de base</td> </tr> </table> <p>Aux niveaux 1 (Suppression des prestations aux heures de grande affluence) et 2 (Réduction des capacités), il faudra également adapter les transports publics routiers en fonction des modifications horaires du trafic ferroviaire. Par exemple, les trajets de renfort seront réduits dans ce cadre.</p> <p>Une réduction de l'offre de base n'est envisagée qu'au niveau 3. Les mesures suivantes seraient alors prises pour adapter l'offre, mais les priorités seront définies lors de réunions de concertation régionales :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ réduction des cadences ○ réduction des temps d'exploitation, en conformité avec les prescriptions des autorités ○ suppression des trajets pour lesquels la demande est faible ○ suppression des lignes parallèles et tangentielles <p>Ce sont les gestionnaires de système qui coordonnent le moment où sont appliquées les réductions, pour tous les scénarios. Cela permet de garantir que l'offre sera adaptée à l'échelle nationale, sur un ordre donné en amont, et qu'aucune solution régionale isolée ne sera adoptée. Le modèle de gestion est valable pour toutes les entreprises de transports publics.</p> <p>Les détails des trois niveaux de réduction sont en cours d'élaboration. Il faut encore notamment préciser quelle serait l'éventuelle contribution des municipalités. Nous devons également veiller à ce que les infrastructures critiques restent bien desservies et à ce que les offres de transport soient conçues conformément aux priorités définies par les pouvoirs publics.</p>		Niveau 1	Suppression des prestations aux heures de grande affluence		Niveau 2	Réduction des capacités	Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.	Niveau 3	Réduction de l'offre	Suppressions partielles de l'horaire de base
Niveau 1	Suppression des prestations aux heures de grande affluence										
Niveau 2	Réduction des capacités	Réduction des compositions. L'horaire de base est maintenu.									
Niveau 3	Réduction de l'offre	Suppressions partielles de l'horaire de base									
7	Trafic marchandises										
	<p>Un point sur le trafic marchandises va encore être réalisé. Celui-ci n'est en effet pas concerné par la mise en place d'une réduction de l'offre en trafic voyageurs. Cela signifie qu'aucune mesure restrictive directe ne sera prise pour le transport ferroviaire de marchandises tant que la situation générale le permettra. En cas de pénurie importante d'électricité, les entreprises de transport de marchandises continueront à assurer au maximum leurs prestations et absorberont l'évolution de la demande dans la mesure de leurs capacités. Si des restrictions devaient malgré tout s'avérer nécessaires, elles seraient également coordonnées par le gestionnaire du système rail.</p>										
8	Digressions sur les délestages cycliques et autres scénarios extrêmes										
	<p>C'est une question qui est souvent posée aux entreprises de transport par les médias et les services cantonaux : quelles prestations seraient-elles encore en mesure de fournir en cas de pénurie extrême d'électricité ? De fausses informations ont d'ailleurs circulé dans la presse à ce sujet.</p>										

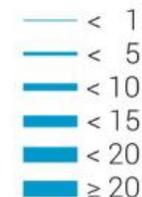
	<p>Il faut savoir qu'en cas de délestages cycliques, le système des transports publics ne pourrait pas être maintenu, pour des raisons techniques et organisationnelles. Cela concerne aussi bien le rail que la route. Un éventuel arrêt du trafic ferroviaire aurait des répercussions considérables : les CFF estiment qu'après des délestages cycliques, il faudrait 4 à 6 semaines pour remettre en route tout le réseau. En effet, l'alimentation en courant de traction de 16,7 Hz ne pourrait pas non plus être maintenue et il faudrait remettre en service le matériel roulant à froid.</p> <p>Si une telle situation extraordinaire venait à se produire, les organes de conduite cantonaux (OCC) assureraient les prestations de base à la population, ainsi que la protection, le sauvetage et la prise en charge des personnes (et des animaux).</p> <p>Les cantons doivent encore clarifier directement avec les entreprises de transport, dans le cadre de leurs préparations respectives à la situation de crise, les éventuelles contributions qu'elles pourraient apporter pour la protection de la population (mise à disposition de bus diesel au service des cantons ou mise en place d'un service d'urgence pour le trafic de proximité).</p> <p>Aucun concept ne va être élaboré à l'échelle du secteur des transports publics.</p>												
9	Conclusion, informations finales												
	<p>Nicole Bolliger tient à remercier chaleureusement tous les intervenants et tous les participants pour leur attention et leur engagement.</p> <p>Si une situation de pénurie d'énergie devait être traversée, la coordination et la mise en œuvre uniformes des mesures requises au sein des transports publics seraient essentielles pour satisfaire la clientèle. Les gestionnaires de système CFF et CarPostal s'efforcent, par conséquent, de mettre en place des mesures axées sur les objectifs à l'échelon de la Suisse. Les participants continueront à être tenus informés sur le sujet, soit par e-mail, soit par une nouvelle conférence téléphonique, selon l'évolution de la situation.</p> <p>Pour toute question ou demande, prière de vous adresser, comme d'habitude, à l'adresse suivante TeamP@sbb.ch (gestionnaire du système rail) ainsi que sous pa-sysko@postauto.ch (gestionnaire du système route, bateau et transport à câbles).</p>												
10	Questions des entreprises de transport												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="240 1196 300 1227"></th> <th data-bbox="300 1196 815 1227">Question</th> <th data-bbox="815 1196 1469 1227">Réponse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="240 1227 300 1330">1</td> <td data-bbox="300 1227 815 1330">Qui est responsable pour la coordination des mesures pour les liaisons transfrontalières ?</td> <td data-bbox="815 1227 1469 1330">La coordination du trafic transfrontalier en cas de pénurie d'énergie est assurée par l'OFT, en étroite collaboration avec les cantons concernés.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 1330 300 1659">2</td> <td data-bbox="300 1330 815 1659">Au sein des réunions de concertation régionales, toutes les entreprises de transport ne sont pas présentes - ce qui est compréhensible - Quelle est la procédure pour ces dernières ?</td> <td data-bbox="815 1330 1469 1659">Une éventuelle réduction de l'offre se ferait en "mode de crise", il n'y aurait donc pas le temps de se concerter avec toutes les entreprises de transport jusque dans les moindres détails. Les entreprises de transport qui ne font pas partie de ces réunions sont pour la plupart des "chemins de fer en correspondance" ou des entreprises de bus. Elles seraient informées de la réduction de l'offre par les plus grandes entreprises et déterminent ensuite elles-mêmes leurs propres adaptations de l'offre.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 1659 300 1794">3</td> <td data-bbox="300 1659 815 1794">Qu'est-il prévu pour les correspondances, par exemple d'une Vallée jusqu'au village, là où il n'y a pas de liaisons routières ?</td> <td data-bbox="815 1659 1469 1794">La desserte de base est maintenue, même en cas de réduction de l'offre. Si aucune desserte parallèle n'existe, cela sera pris en compte dans la planification détaillée en cas de réduction de l'offre.</td> </tr> </tbody> </table>		Question	Réponse	1	Qui est responsable pour la coordination des mesures pour les liaisons transfrontalières ?	La coordination du trafic transfrontalier en cas de pénurie d'énergie est assurée par l'OFT, en étroite collaboration avec les cantons concernés.	2	Au sein des réunions de concertation régionales, toutes les entreprises de transport ne sont pas présentes - ce qui est compréhensible - Quelle est la procédure pour ces dernières ?	Une éventuelle réduction de l'offre se ferait en "mode de crise", il n'y aurait donc pas le temps de se concerter avec toutes les entreprises de transport jusque dans les moindres détails. Les entreprises de transport qui ne font pas partie de ces réunions sont pour la plupart des "chemins de fer en correspondance" ou des entreprises de bus. Elles seraient informées de la réduction de l'offre par les plus grandes entreprises et déterminent ensuite elles-mêmes leurs propres adaptations de l'offre.	3	Qu'est-il prévu pour les correspondances, par exemple d'une Vallée jusqu'au village, là où il n'y a pas de liaisons routières ?	La desserte de base est maintenue, même en cas de réduction de l'offre. Si aucune desserte parallèle n'existe, cela sera pris en compte dans la planification détaillée en cas de réduction de l'offre.
	Question	Réponse											
1	Qui est responsable pour la coordination des mesures pour les liaisons transfrontalières ?	La coordination du trafic transfrontalier en cas de pénurie d'énergie est assurée par l'OFT, en étroite collaboration avec les cantons concernés.											
2	Au sein des réunions de concertation régionales, toutes les entreprises de transport ne sont pas présentes - ce qui est compréhensible - Quelle est la procédure pour ces dernières ?	Une éventuelle réduction de l'offre se ferait en "mode de crise", il n'y aurait donc pas le temps de se concerter avec toutes les entreprises de transport jusque dans les moindres détails. Les entreprises de transport qui ne font pas partie de ces réunions sont pour la plupart des "chemins de fer en correspondance" ou des entreprises de bus. Elles seraient informées de la réduction de l'offre par les plus grandes entreprises et déterminent ensuite elles-mêmes leurs propres adaptations de l'offre.											
3	Qu'est-il prévu pour les correspondances, par exemple d'une Vallée jusqu'au village, là où il n'y a pas de liaisons routières ?	La desserte de base est maintenue, même en cas de réduction de l'offre. Si aucune desserte parallèle n'existe, cela sera pris en compte dans la planification détaillée en cas de réduction de l'offre.											

Les transports publics sur rail, sur route et le transport ferroviaire de marchandises ne peuvent fournir des prestations que dans le cadre d'un réseau interconnecté.

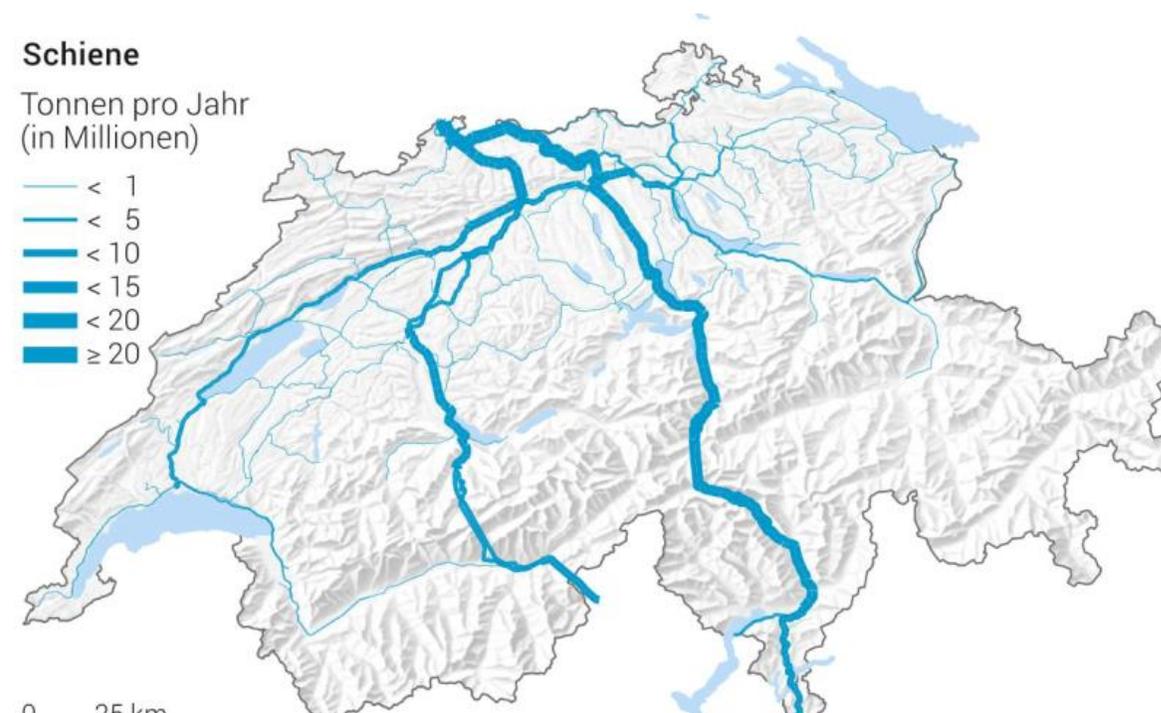


Schiene

Tonnen pro Jahr
 (in Millionen)

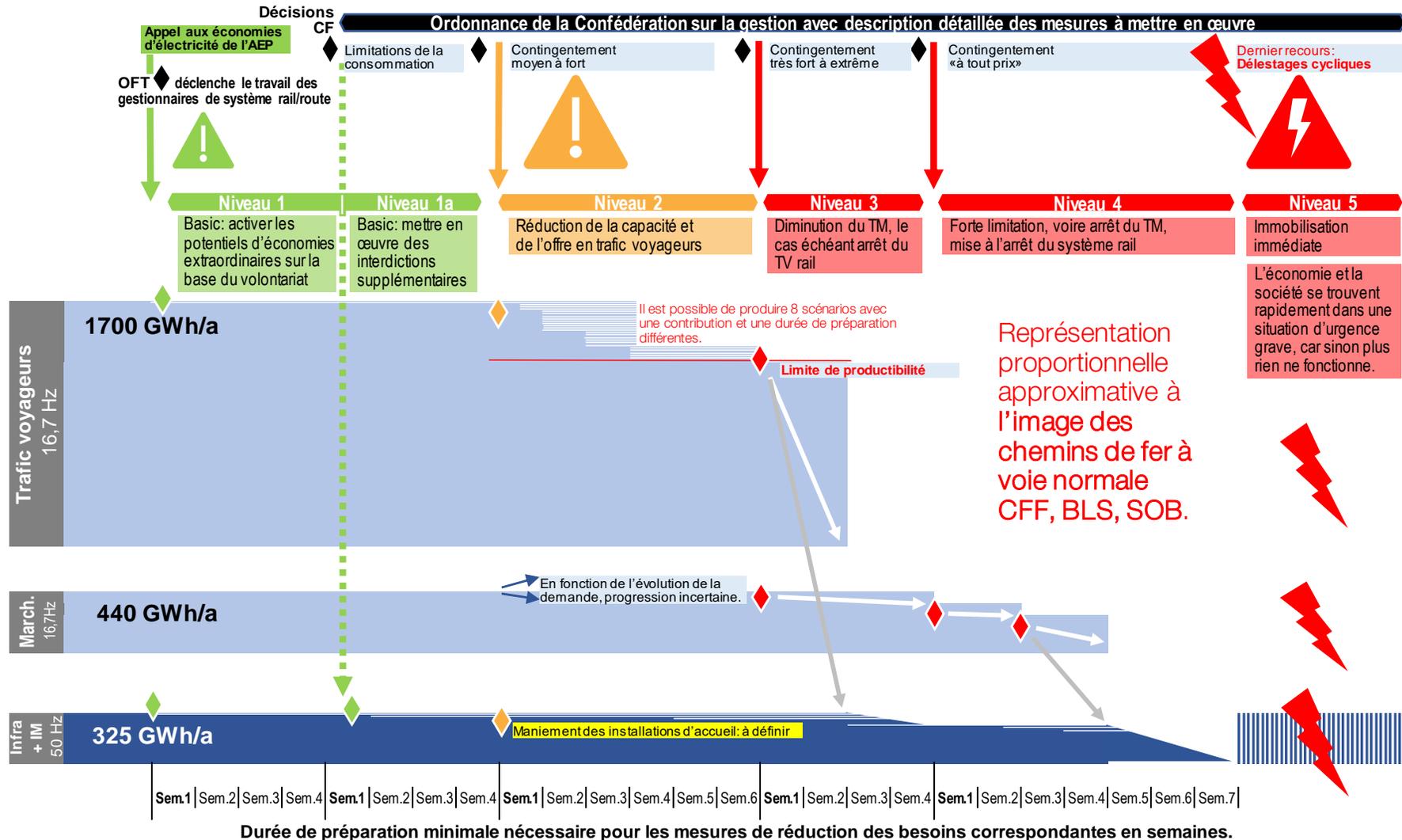


0 25 km



Les mesures de réduction de l'offre et de l'approvisionnement d'électricité (mesures de réduction de la consommation) ne doivent pas être prises de manière ponctuelle et s'inscrire dans des rouages fins; elles doivent être déduites globalement à partir d'un objectif supérieur à l'échelle de la Suisse, être mises en œuvre de manière robuste et avec les mesures d'accompagnement correspondantes, et être pilotées de manière centralisée.

Pénurie d'électricité – Modèle progressif avec scénarios pour les trafics voyageurs et marchandises ainsi que contributions des transports publics.



- Les transports publics n'offrent que de faibles potentiels de réductions des besoins sans limitations sensibles pour la clientèle (réduction de l'offre et/ou limitations pour les personnes à mobilité réduite et malvoyantes).
- L'épine dorsale des transports publics ne peut être réduite que dans des limites très strictes (jusqu'à -29% max., soit env. 15% de réduction globale des besoins) (jusqu'au niveau 2). En deçà de cette «limite de productibilité», il doit être totalement interrompu(!).
- L'éventuelle mise en œuvre de ces scénarios s'effectue par des gestionnaires de système (similaires à Corona) rail (CFF) et route (CarPostal) sur ordre de l'OFT.
- Les délestages cycliques mettraient rapidement le trafic ferroviaire à l'arrêt (niveau 5).

Manque d'électricité – Coordination régionale

En cas de manque aigu d'électricité, cela peut aller jusqu'à devoir réduire l'offre dans les transports publics. Dans une telle situation, il est très important que toutes les entreprises de transport (rail et route) puissent lancer leurs travaux de planification sur une base coordonnée, resp. que les informations sur les réductions de l'offre soient échangées rapidement entre les partenaires TP.

Une réduction de l'offre serait ordonnée par les autorités et devrait être accompagnée par des mesures adéquates.

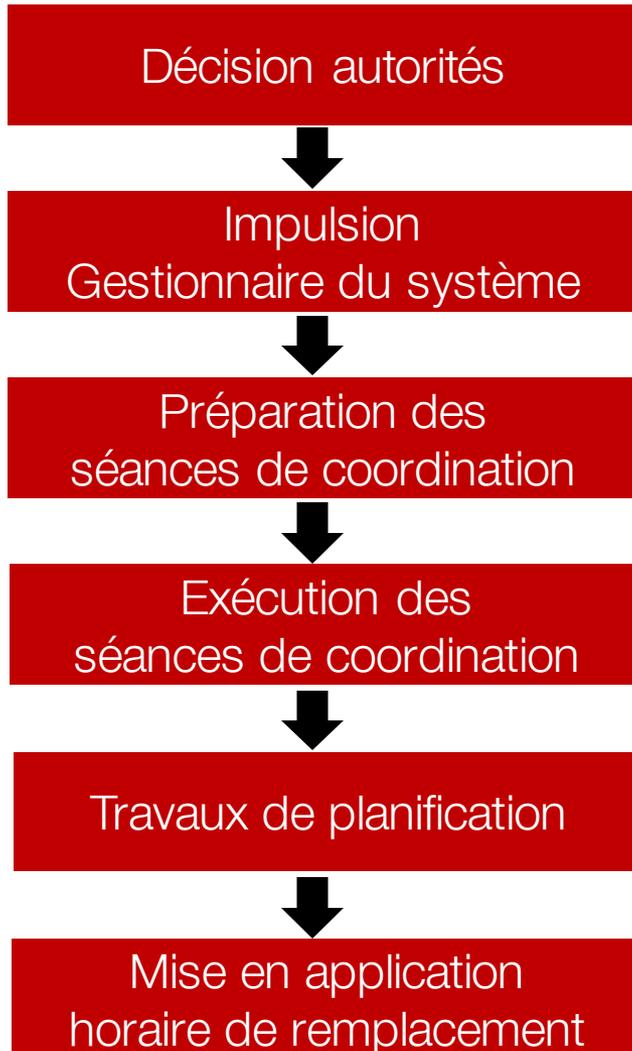
Démarche par palier:

Palier	Description	Marche à suivre
Suppression heure de pointe Economie électricité < 3%	Suppression des prestations des heures de pointe	Echange d'information. Chaque entreprise de transport prend les mesures nécessaires pour elle-même.
Réduction de capacité Economie électricité 3-11%	Réduction des compositions, l'offre de base circule	Echange d'information*. Chaque entreprise de transport prend les mesures nécessaires pour elle-même.
Réduction de l'offre Economie électricité > 11%	Suppression partielle de l'offre de base	Organisation de séances de coordination. Détails voir folio 2 et suivants.

* Une coordination locale pour les «garages» peuvent être nécessaires.
Lead = gestionnaire d'infrastructure concerné

Calendrier réduction de l'offre

Toutes les coordinations ont lieu sur semaine.
(pas de séance le week-end ou jour férié)



Jour 1

Jour 1

Jour 2

Jour 3

Dès jour 4

3 semaines depuis l'impulsion



Déroulement jour 2

Heure	Séances de coordination	
07h30 – 09h30	Plateau	Suisse orientale
10h00 – 12h00	Romandie	Zürich
13h00 – 15h00	Suisse centrale	-
15h30 – 17h30	Ticino	Nord-ouest

Structure séances de coordination

Forme: Online (via Teams)

Langue: selon la région (D/F/I)

Documentation:

OneNote sur plate-forme d'échange.
Protocole sert de base pour les appels
du gestionnaire de système.

Préparation:

Les infos sont à saisir dans le pré-protocole
et à prendre connaissance par les participants
avant la séance de coordination.

Durée: env. 2 heures

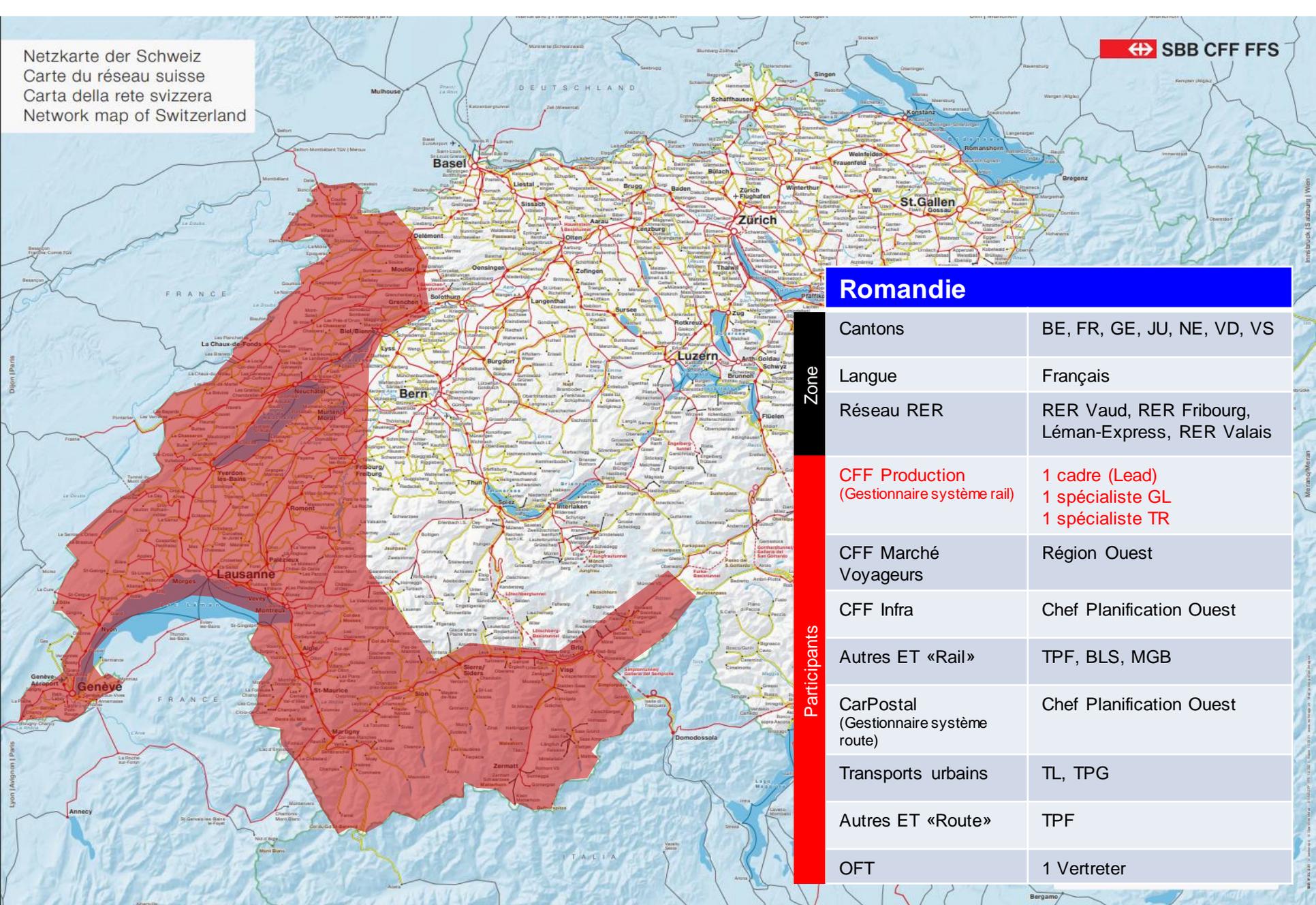


Ordre du jour

1. Salutations, appel
↳ Lead: CFF Production
2. Infos gestionnaire système rail (CFF)
↳ Concept de réduction de l'offre
3. Infos d'autres entreprises ferroviaires
↳ Concept de réduction de l'offre
4. Infos gestionnaire système route
(CarPostal)
5. Infos entreprises de transport
urbaines
6. Infos autres entreprises de bus
7. Décision du délai de mise en
application et durée des mesures
(consensus) ainsi que communication
8. Questions et clôture

	Romandie	Plateau	Nord-ouest	Zürich	Suisse centrale	Suisse orientale	Ticino
Cantons	BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS	AG, BE, SO	AG, BL, BS, JU	ZH, AG, SH, TG, SG, SZ, ZG	LU, UR, SZ, NW, OW, ZG	AI, AR, GL, GR, SH, SG, TG	TI
Langue	Français	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italiano
Réseaux RER	RER Vaud, RER Fribourg, Léman-Express, RER Valais	S-Bahn Aargau S-Bahn Bern	S-Bahn Basel S-Bahn Aargau	S-Bahn Zürich	S-Bahn Luzern Stadtbahn Zug	S-Bahn St. Gallen	Rete Celere Ticino
CFF PP (gestionnaire système rail)	1 Cadre (Lead) 1 Spécialiste GL 1 Spécialiste TR	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV
CFF Marché Voyageurs	Région Ouest	Region Mitte	Region Mitte	Region Ost Vertreter ZVV	Region Mitte	Region Ost	Region Süd
CFF Infra	Chef Planification Ouest	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Süd
Autres ET «Rail»	TPF, BLS, MGB	BLS	SOB	SOB, Thurbo	BLS, SOB	AB, Thurbo, RhB, SOB	SOB
CarPostal (gestionnaire système route)	Chef Planification Ouest	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Nord	Leiter Planung Nord	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Süd
Transports urbains	TL, TPG	Bernmobil	BVB	VBZ	VBL	VB St. Gallen	TPL
Autres ET «Bus»	TPF	Busland AG (BLS)	Autobus AG Liestal	Vertretet durch ZVV	Zugerland VB	Bus Ostschweiz, Bus und Service AG	FART
OFT	1 Représentant	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter
Autres chemins de fer (pas présents)	Travys, CJ, TMR, TransN, NStCM, MOB, MVR, MBC, RegionAlps, TPC, Léman Express	AVA, RBS, OeBB, SOB	Baselland Transport	SZU	Asm, BOB/IB/WAB, ZB, RB	-	FART, FLP, MG, TILO
Autres compagnes de bus (pas présents)	CJ, TPN, Travys, VMCV, TPC, TMR, TransN, AVJ, SMC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay Verkehrsbetriebe Biel Bus sierrois Ballestraz Theytaz	Aargau Verkehr Busbetrieb Aarau Busbetrieb Grenchen Busbetrieb Olten Busbetrieb Solothurn RBS Sensetalbahn STI Bus	Baselland Transport	Aargau Verkehr Busbetrieb Aarau Regiobus Lenzburg RVB Schaffhausen RVB Baden-Wettingen VB Schaffhausen VB GlattalStadtbus Winterthur VB Zürichsee und Oberland	Aare Seeland mobil Auto AG Busland AG Eurobus Rottal Auto AG Auto AG Rothenburg Auto AG Schwyz Auto AG Uri	Autobetrieb Sernftal Autobetrieb Weesen-Amden Autokurse Oberthurgau Busbetrieb Wattwil Engadin Bus Regiobus (Gossau) Schneider Busbetriebe Stadtbus Frauenfeld	Ferrovie autolinee regionali ticinesi Autolinee Bleniesi Autolinee Regionali Luganesi Autolinea Mendrisiense

Backup

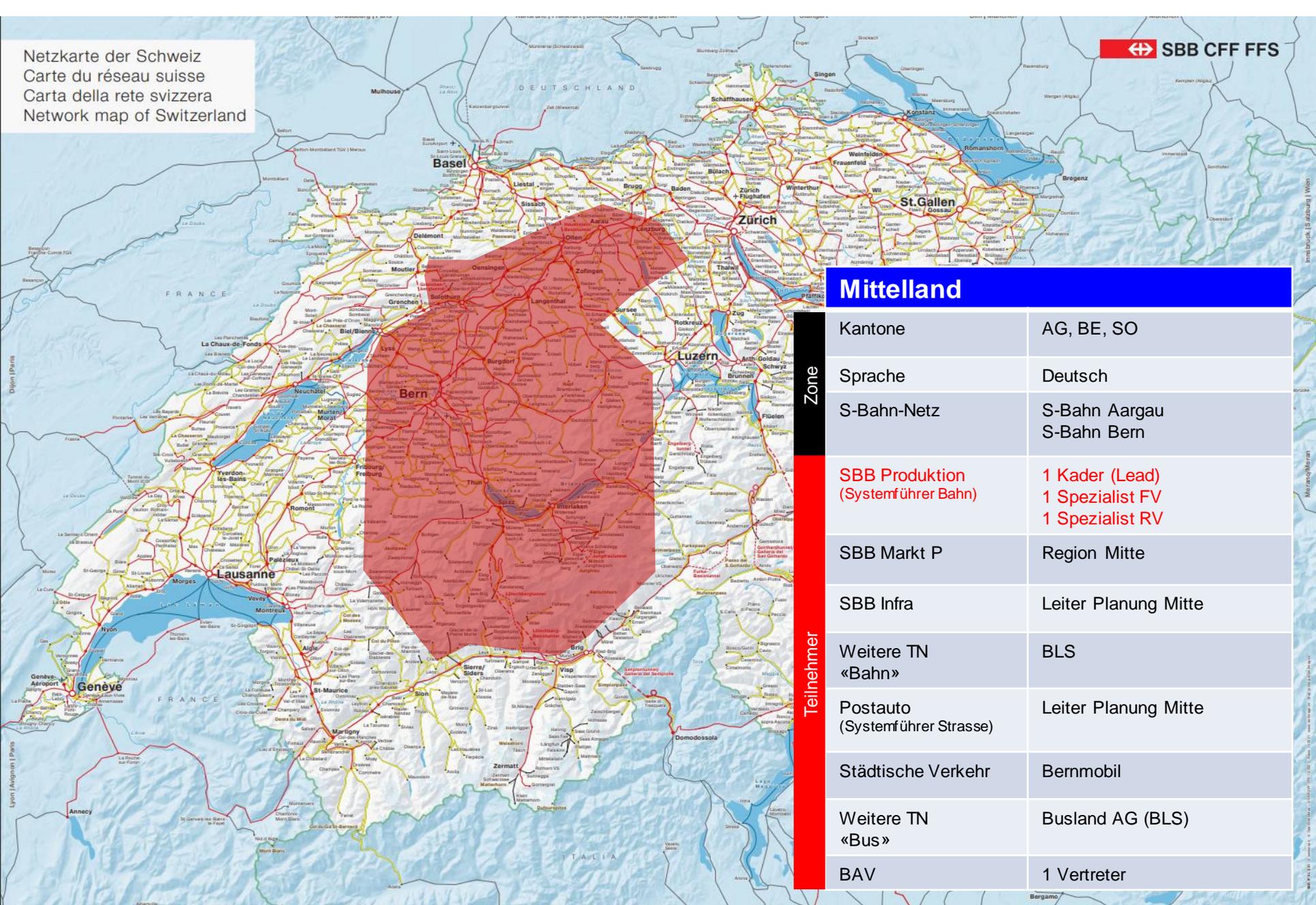


Romandie

Zone

Participants

Cantons	BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS
Langue	Français
Réseau RER	RER Vaud, RER Fribourg, Léman-Express, RER Valais
CFF Production (Gestionnaire système rail)	1 cadre (Lead) 1 spécialiste GL 1 spécialiste TR
CFF Marché Voyageurs	Région Ouest
CFF Infra	Chef Planification Ouest
Autres ET «Rail»	TPF, BLS, MGB
CarPostal (Gestionnaire système route)	Chef Planification Ouest
Transports urbains	TL, TPG
Autres ET «Route»	TPF
OFT	1 Vertreter



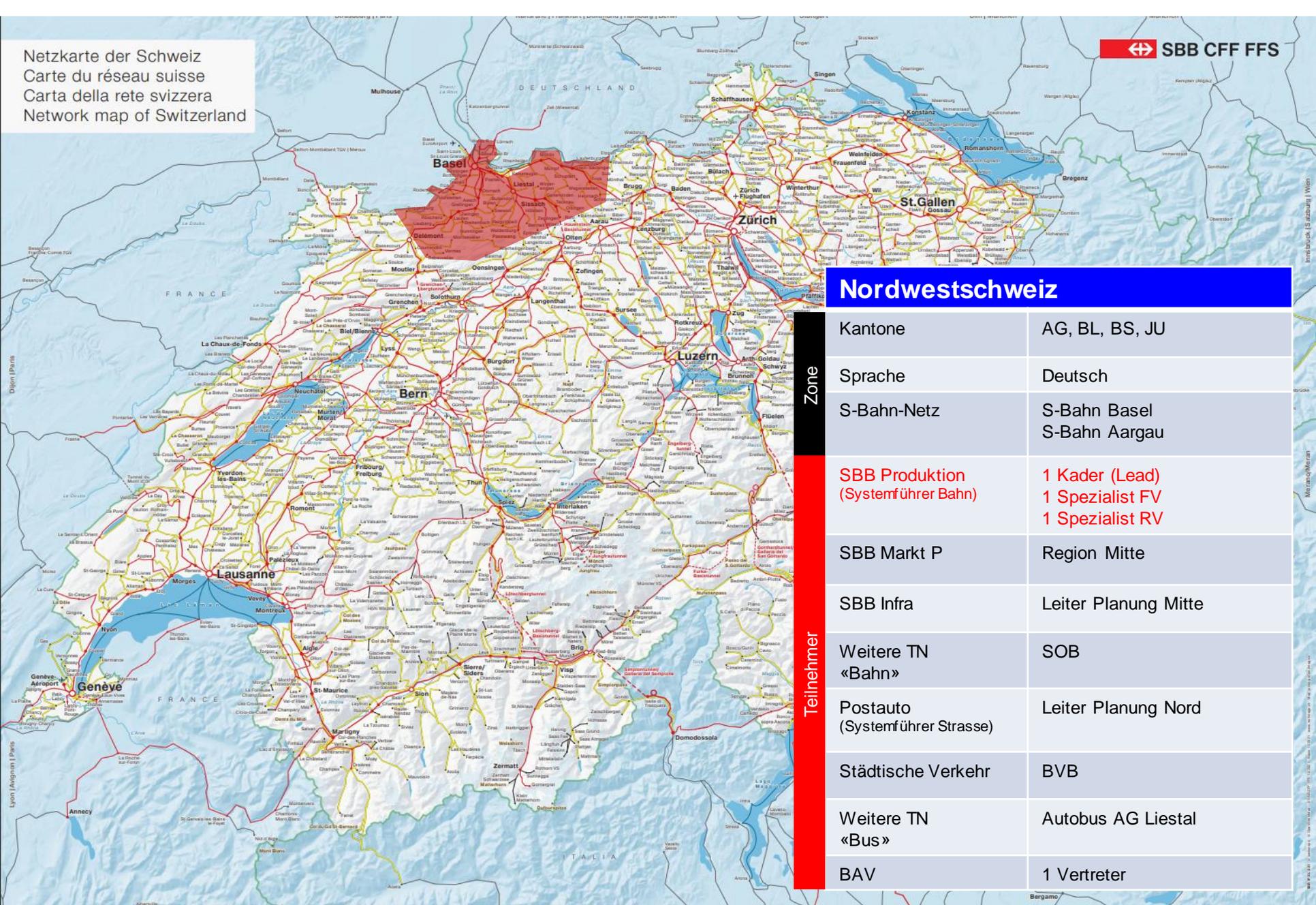
Mittelland

Zone

Kantone	AG, BE, SO
Sprache	Deutsch
S-Bahn-Netz	S-Bahn Aargau S-Bahn Bern

Teilnehmer

SBB Produktion (Systemführer Bahn)	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV
SBB Markt P	Region Mitte
SBB Infra	Leiter Planung Mitte
Weitere TN «Bahn»	BLS
Postauto (Systemführer Strasse)	Leiter Planung Mitte
Städtische Verkehr	Bernmobil
Weitere TN «Bus»	Busland AG (BLS)
BAV	1 Vertreter



Nordwestschweiz

Zone

Kantone	AG, BL, BS, JU
Sprache	Deutsch
S-Bahn-Netz	S-Bahn Basel S-Bahn Aargau

Teilnehmer

SBB Produktion (Systemführer Bahn)	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV
SBB Markt P	Region Mitte
SBB Infra	Leiter Planung Mitte
Weitere TN «Bahn»	SOB
Postauto (Systemführer Strasse)	Leiter Planung Nord
Städtische Verkehr	BVB
Weitere TN «Bus»	Autobus AG Liestal
BAV	1 Vertreter

Zürich

Kantone ZH, AG, SH, SG, SZ, ZG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn Zürich

SBB Produktion
 (Systemführer Bahn)
 1 Kader (Lead)
 1 Spezialist FV
 1 Spezialist RV

SBB Markt P
 Region Ost
 Vertreter ZVV

SBB Infra
 Leiter Planung Ost

Weitere TN
 «Bahn»
 SOB, Turbo

Postauto
 (Systemführer Strasse)
 Leiter Planung Nord

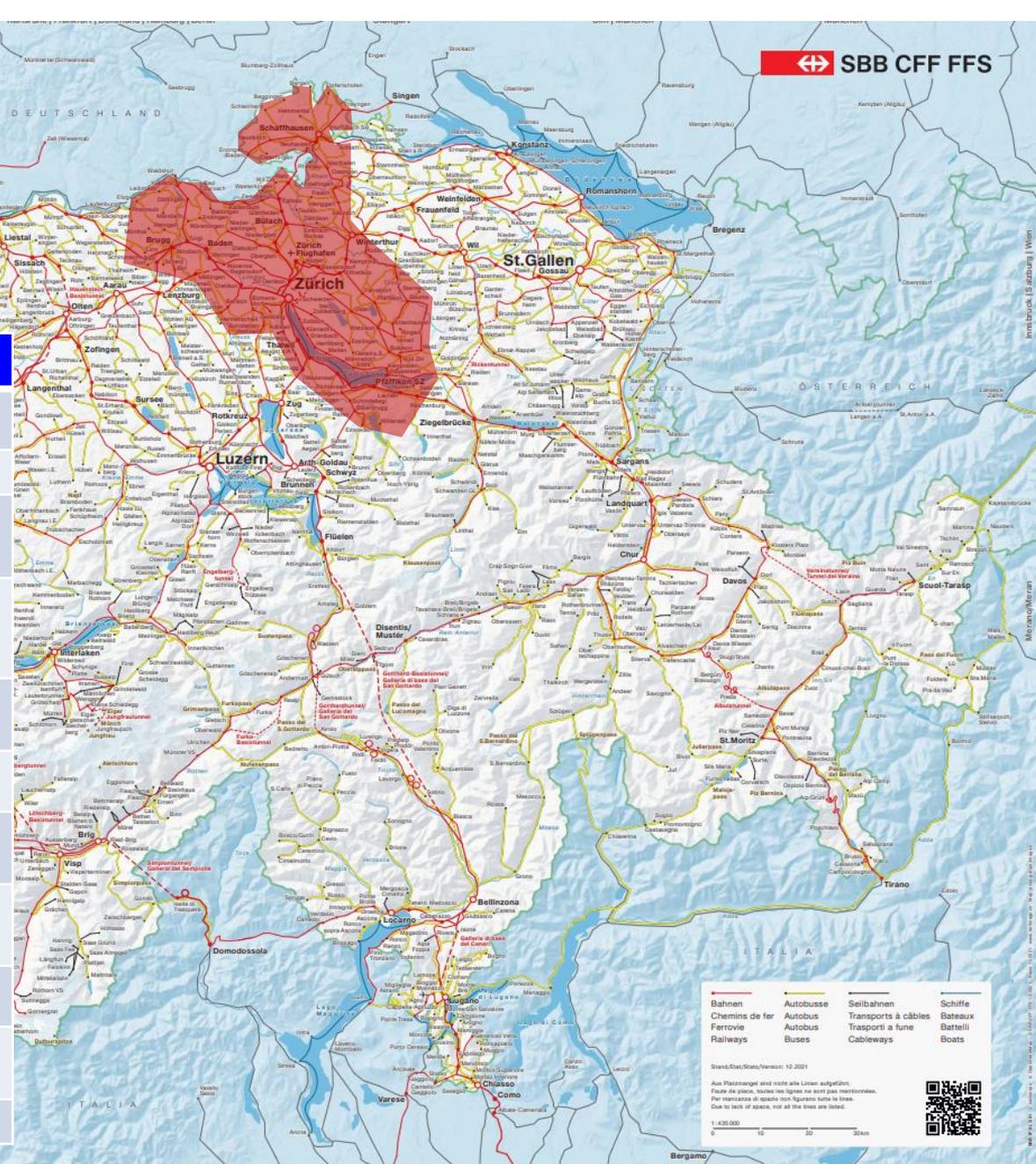
Städtische Verkehr
 VBZ

Weitere TN
 «Bus»
 Vertreten durch ZVV

BAV
 1 Vertreter

Zone

Teilnehmer



Zentralschweiz

Kantone LU, UR, SZ, NW, OW, ZG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn Luzern
 Stadtbahn Zug

SBB Produktion (Systemführer Bahn)
 1 Kader (Lead)
 1 Spezialist FV
 1 Spezialist RV

SBB Markt P Region Mitte

SBB Infra Leiter Planung Mitte

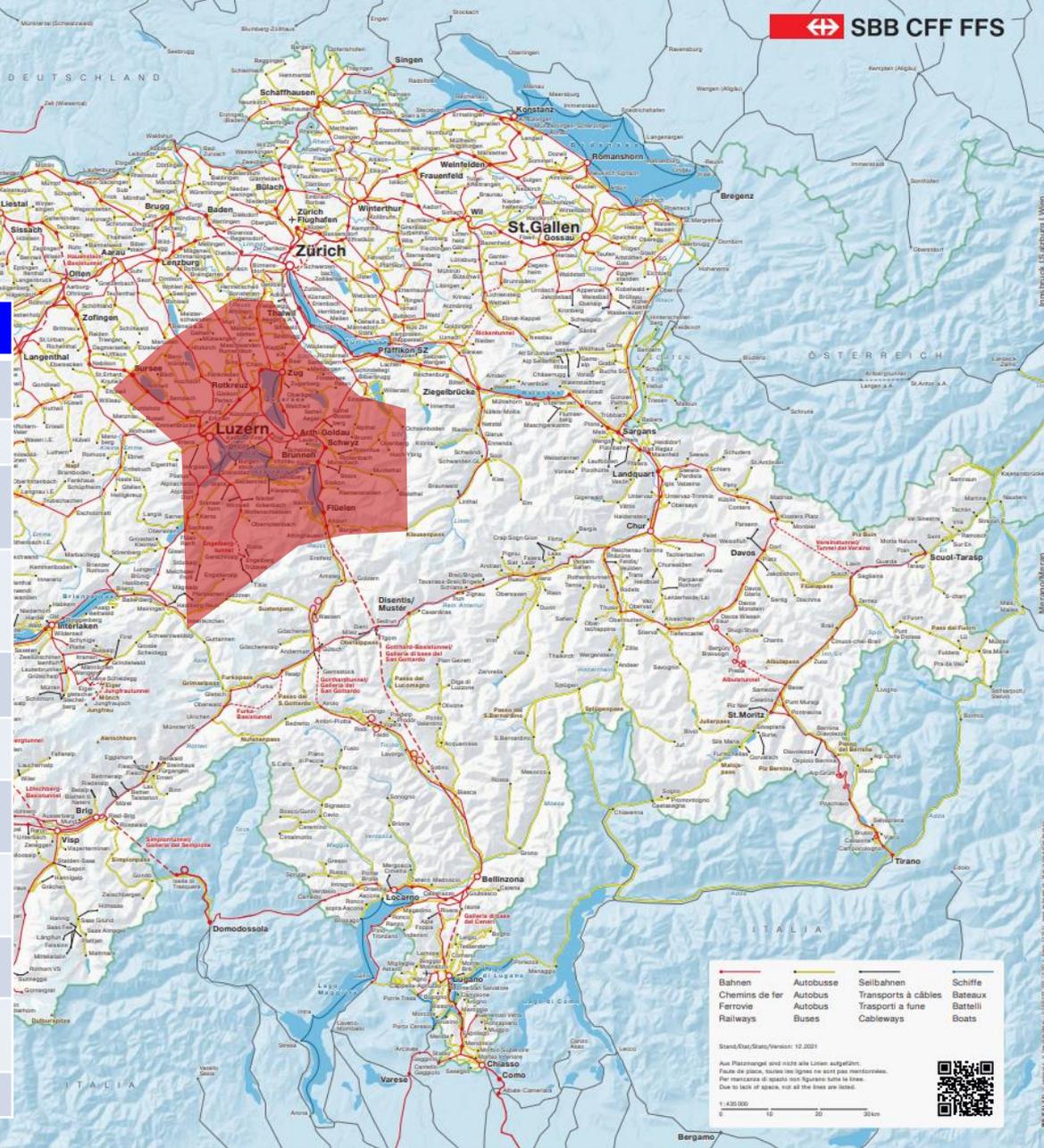
Weitere TN «Bahn» BLS, SOB

Postauto (Systemführer Strasse) Leiter Planung Mitte

Städtische Verkehr VBL

Weitere TN «Bus» Zugerland VB

BAV 1 Vertreter



Bahnen Chemins de fer Ferrovie Railways	Autobusse Autobus Autobus Buses	Seilbahnen Transports à câbles Trasporti a fune Cableways	Schiffe Bateaux Battelli Boats
--	--	--	---

Stand: (Stz/State/Version): 12/2021
 Aus Platzmangel sind nicht alle Linien aufgeführt.
 Faute de place, toutes les lignes ne sont pas mentionnées.
 Per mancanza di spazio non figurano tutte le linee.
 Due to lack of space, not all the lines are listed.

1:435.000
 0 10 20 30km

Zone

Teilnehmer

Ostschweiz

Kantone AI, AR, GL, GR, SH, SG, TG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn St. Gallen

SBB Produktion (Systemführer Bahn)
 1 Kader (Lead)
 1 Spezialist FV
 1 Spezialist RV

SBB Markt P Region Ost

SBB Infra Leiter Planung Ost

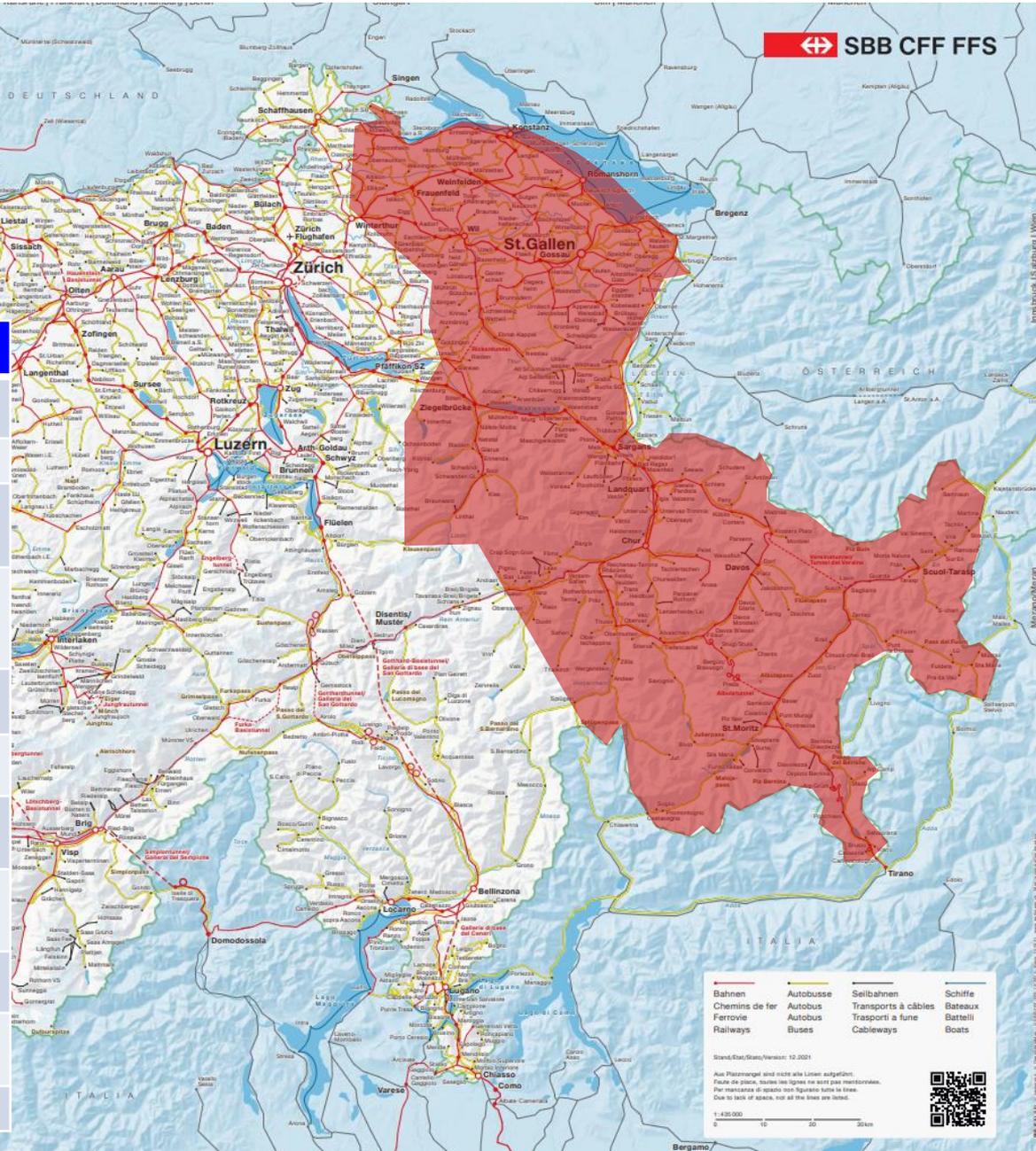
Weitere TN «Bahn» AB, Thurbo, RhB, SOB

Postauto (Systemführer Strasse) Leiter Planung Ost

Städtische Verkehr VB St. Gallen

Weitere TN «Bus» Bus Ostschweiz, Bus und Service AG

BAV 1 Vertreter



 Bahnen
 Chemins de fer
 Ferrovie
 Railways

 Autobusse
 Autobus
 Ferrovie
 Buses

 Seilbahnen
 Transports à câbles
 Trasporti a fune
 Cableways

 Schiffe
 Bateaux
 Battelli
 Boats

Stand: (Etat/Status/Version): 12.2021
 Aus: Passiergel sind nicht alle Linien aufgeführt.
 Faut de place, toutes les lignes ne sont pas mentionnées.
 Per mancanza di spazio non figurano tutte le linee.
 Due to lack of space, not all the lines are listed.

1:425.000
 0 10 20 30km



Netzkarte der Schweiz
 Carte du réseau suisse
 Carta della rete svizzera
 Network map of Switzerland

Ticino

Kantone	TI
Sprache	Italieno
S-Bahn-Netz	Rete Celere Ticino

SBB Produktion
 (Systemführer Bahn)

1 Kader (Lead)
1 Spezialist FV
1 Spezialist RV

SBB Markt P Region Süd

SBB Infra Leiter Planung Süd

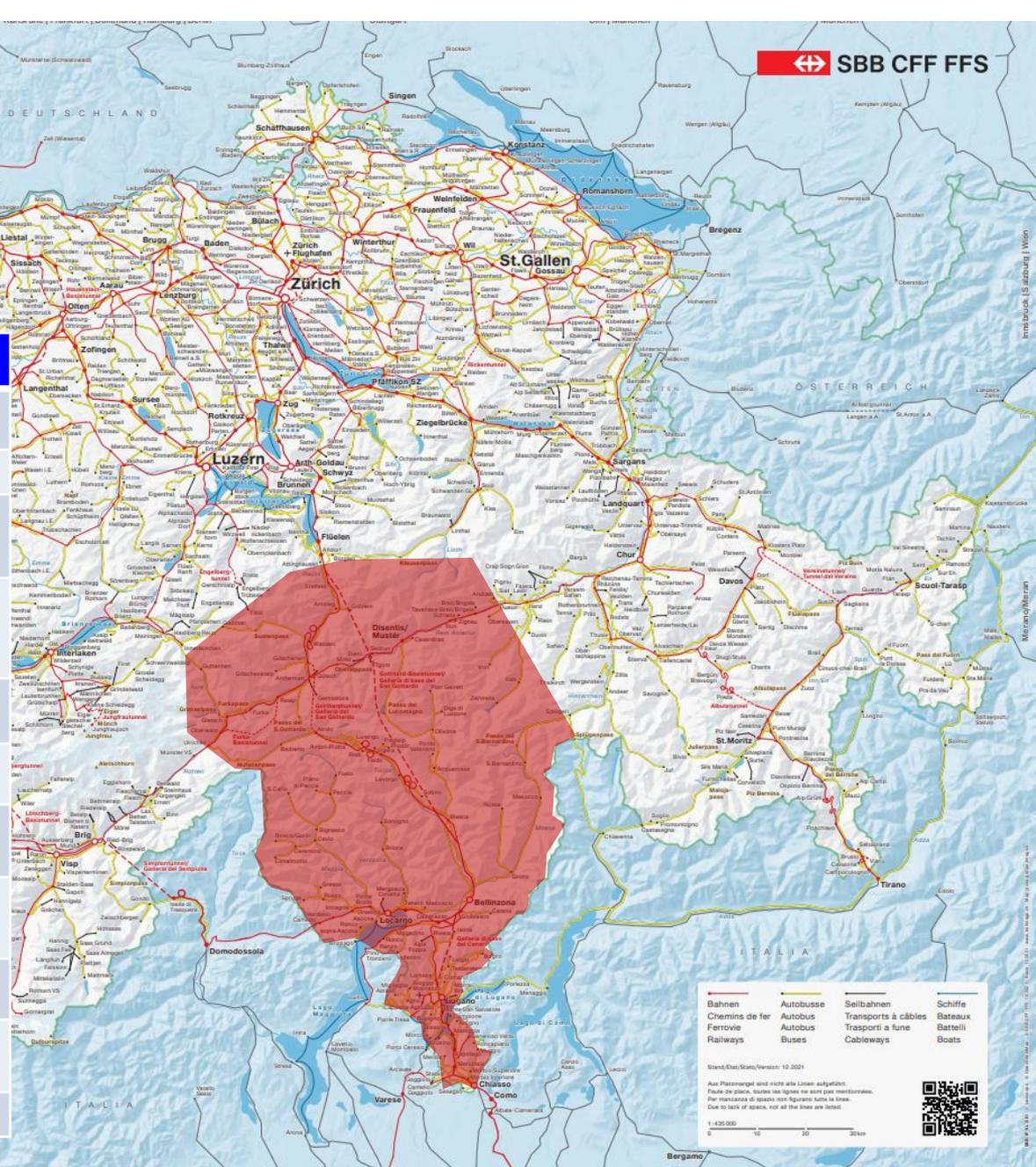
Weitere TN
 «Bahn» SOB

Postauto
 (Systemführer Strasse) Leiter Planung Süd

Städtische Verkehr TPL

Weitere TN
 «Bus» FART

BAV 1 Vertreter



Bahnen
 Chemins de fer
 Ferrovie
 Railways

Autobusse
 Autobus
 Ferrovie
 Buses

Seilbahnen
 Transports à câbles
 Trasporti a fune
 Cableways

Schiffe
 Bateaux
 Battelli
 Boats

Stand: (Etat/State/Version): 12.2021
 Aus Platzgründen sind nicht alle Linien aufgeführt.
 Pour des raisons de place, toutes les lignes ne sont pas mentionnées.
 Per mancanza di spazio non figurano tutte le linee.
 Due to lack of space, not all the lines are listed.

1:435.000

0 10 20 30km