

Procès-verbal de la conférence téléphonique des gestionnaires de système en date du 27.11.2023

Modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité – travaux préparatoires pour les entreprises et les cantons

Intervenant-e-s
Nicole Bolliger (responsable Gestionnaire de système Rail, CFF)
Jonathan Zimmerli (responsable du secrétariat de la CTE [Coordination des transports dans l'éventualité d'événements]/OFT)
Daniel Gerber (responsable du groupe de travail UTP «Pénurie d'électricité dans les transports publics», CFF)
Bernhard Adamek (vice-directeur de l'Union des transports publics)
Philippe Cina (responsable Marché & Clients Suisse Romande, CarPostal)

Participant-e-s de la branche des transports publics
CEO/directeurs, responsables d'exploitation et responsables de la communication des entreprises de transport routier et ferroviaire, de navigation, de remontées mécaniques, gestionnaires d'infrastructure, membres du conseil stratégique et membres des commissions KoM, KoV, KKV, KIT, CTP, ch-integral, UTP, représentants des cantons

Au total, 50 personnes participent à la conférence téléphonique.

Lieu, date, heure
Berne, le 27 novembre 2023, 9h15-10h00
Sur Teams, en français

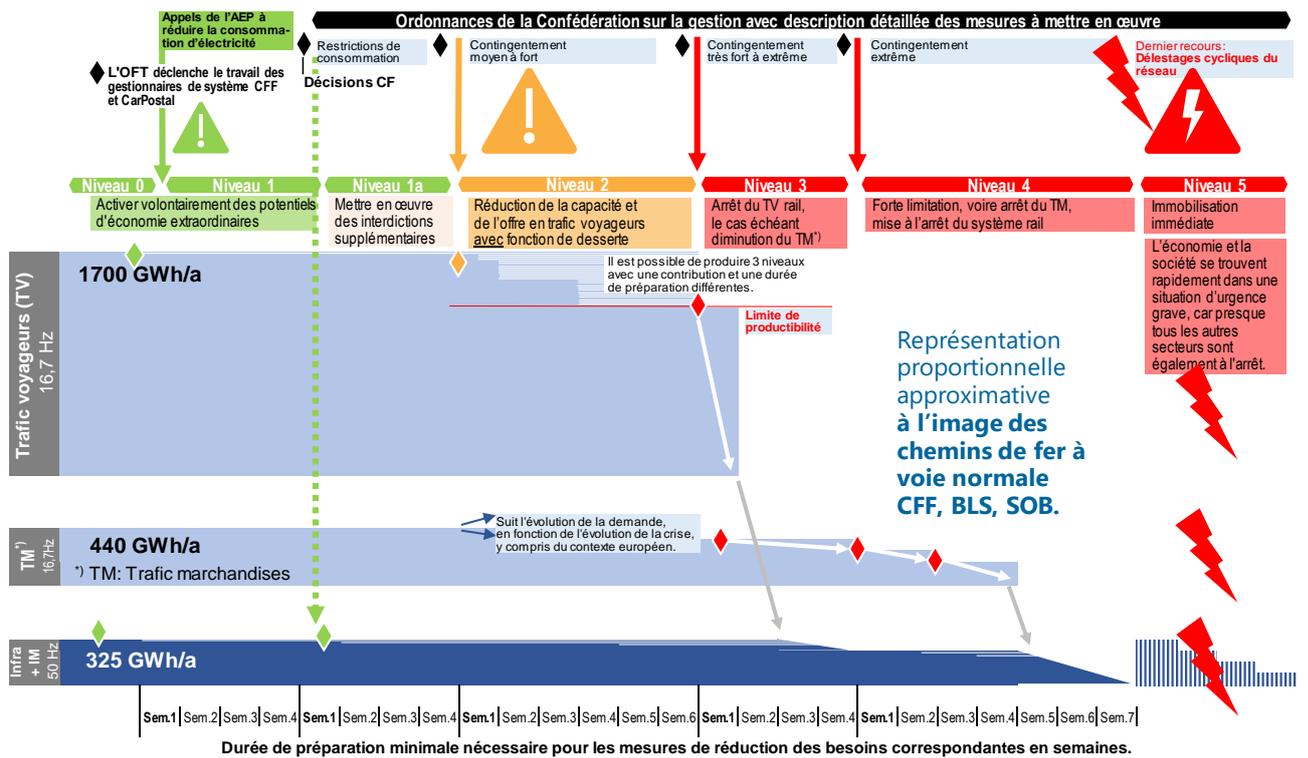
Programme:

Mot de bienvenue	Nicole Bolliger
1. Informations de l'OFT sur la situation actuelle	Jonathan Zimmerli
2. Principaux éléments du modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité	Daniel Gerber, Jonathan Zimmerli
3. Recommandations pour la procédure de consultation en cours relative à l'ordonnance sur la gestion des transports publics	Bernhard Adamek
4. Vue d'ensemble de la documentation UTP à l'intention de la branche	Daniel Gerber
5. Travaux préparatoires des ET et des GI <ul style="list-style-type: none"> ▪ Travail général de préparation et check-list ▪ Réduction de l'offre de transport public (voyageurs) ▪ Le trafic marchandises en situation de pénurie d'électricité ▪ Prescriptions générales et contributions à la réduction de la demande d'électricité ▪ Les entreprises de transport et les offres de transport public de voyageurs <u>sans</u> fonction de desserte ▪ Abaissement du chauffage dans le compartiment voyageurs 	Jonathan Zimmerli, Philippe Cina, Daniel Gerber
6. Travaux préparatoires des organes de conduite cantonaux	Jonathan Zimmerli
7. Préparation à un black-out 50 Hz et à des délestages cycliques du réseau	Philippe Cina
8. Conclusion et questions	Nicole Bolliger

0	Mot de bienvenue
	<p>Nicole Bolliger souhaite la bienvenue aux participants à la visioconférence des gestionnaires de système et présente le sujet:</p> <p>l'objectif consiste à exposer aux différents groupes d'invités le rôle et les attributions qui nous incombent en préparation à une pénurie d'électricité.</p> <p>L'ordonnance sur la gestion des transports publics et la documentation UTP à l'intention de la branche «modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité», ainsi que les travaux préparatoires que doivent mener les entreprises et les cantons seront également présentés.</p>
1	Informations de l'OFT sur la situation actuelle
	<p>Trois organismes, à savoir l'OFEN, la Commission fédérale de l'électricité (EiCom) et l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays, sont chargés d'évaluer la situation actuelle. Ils assurent un suivi en continu et informeront proactivement la population si la pénurie devait s'accroître.</p> <p>L'EiCom estime que, cet automne, la situation est nettement moins tendue pour l'offre de gaz et d'électricité. En effet, le niveau des réservoirs de gaz dans l'Union européenne est élevé, et l'UE a renforcé ses capacités d'importation de gaz liquéfié. La disponibilité des centrales nucléaires françaises est elle aussi actuellement supérieure aux prévisions.</p> <p>La situation est donc moins tendue qu'à l'automne dernier. Toutefois, les marchés de l'énergie restent très volatils, car les prix réagissent fortement aux nouvelles incertitudes.</p> <p>Les organes compétents demeurent donc en alerte. Si l'Europe connaît un nouvel épisode de grand froid hivernal, l'alimentation en énergie pourra redevenir critique.</p> <p>C'est pourquoi les travaux de préparation restent importants, et doivent être menés dans le cadre de notre modèle de gestion. Si une pénurie se profilait, la branche n'aurait plus le temps de prendre les mesures préparatoires qui s'imposent. C'est pourquoi il est impératif de mettre au point ces mesures avant toute pénurie effective et de les préparer concrètement dans chaque entreprise.</p> <p>Nous allons vous donner aujourd'hui toutes les informations sur la façon dont ces travaux devront être exécutés.</p>
2	Principaux éléments du modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité
	<p>Les transports publics dépendent d'un approvisionnement électrique fiable et sûr. De plus, les prestations des transports publics, tout comme celles du fret ferroviaire, ne peuvent être fournies qu'en réseau, dans le cadre de chaînes de transport complètes, intégrant tous les moyens de transport et tous les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) participant à la distribution de l'électricité.</p> <p>Le modèle standard de gestion des gros consommateurs (contingentement de l'énergie électrique) ne permettrait pas de maintenir l'exploitation; la consommation importante au niveau</p>

des raccordements au réseau 50 Hz devrait être réduite, quelle que soit leur fonction dans la prestation globale des services.

C'est pourquoi nous avons mis au point un modèle de gestion adapté pour les transports publics avec fonction d'approvisionnement. Ce modèle dispose de ses propres niveaux d'intervention ou paliers de gestion. Nous vous le présentons en prenant l'exemple du transport ferroviaire, mais il s'applique à tous les types de transport public avec fonction d'approvisionnement.

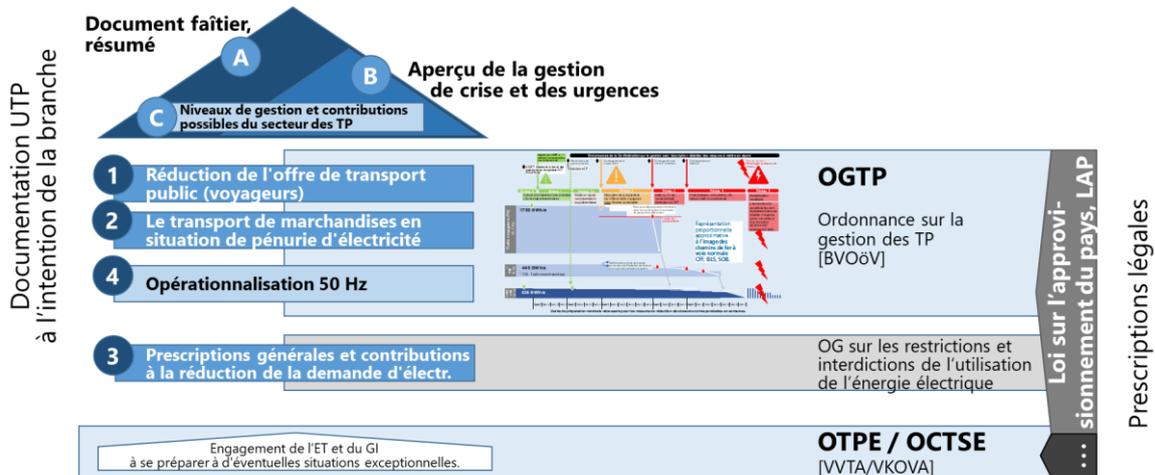


Remarque: cette illustration se trouve notamment à la page 9 du [document faitier de la documentation UTP à l'intention de la branche](#), [résumé](#).

Le «modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité» repose sur deux piliers.

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une documentation à l'intention de la branche, qui vise à permettre au secteur et aux pouvoirs publics d'appliquer le modèle de gestion des transports publics et les ordonnances fédérales en la matière, aussi bien pour la préparation opérationnelle que pour la mise en œuvre. ▪ Une base légale (projet d'ordonnance), qui permet au Conseil fédéral de définir les mesures qui s'imposent.
<p>3 Recommandations pour la procédure de consultation en cours relative à l'ordonnance sur la gestion des transports publics</p>		
<p>Le Conseil fédéral a lancé la consultation relative au projet d'ordonnance sur la gestion des transports publics le 29 septembre 2023. La large centaine d'entreprises de transport indemnisées en Suisse a été sollicitée et invitée à prendre position.</p> <p>Pour que la branche présente un front uni, l'UTP, en concertation très étroite avec les gestionnaires de système CFF et CarPostal, a élaboré une position commune.</p> <p><i>L'UTP et les gestionnaires de système CFF et CarPostal recommandent à toutes les entreprises de transport qui envisagent de prendre position de se limiter, dans leurs communiqués, à <u>soutenir la position commune établie par l'UTP.</u></i></p> <p>Lien vers les documents de la Confédération relatifs à la consultation: https://www.fedlex.admin.ch/fr/consultation-procedures/ongoing#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/61/cons_1</p> <p>Lien vers la prise de position de l'UTP: Pénurie d'énergie CFF (Phase «Ordonnance sur la gestion de l'électricité en vigueur»)</p> <p>La consultation dure jusqu'au 19 janvier 2024.</p>		
<p>4 Vue d'ensemble de la documentation UTP à l'intention de la branche</p>		
<p>Ces derniers mois, parallèlement aux travaux relatifs à l'ordonnance sur la gestion des transports publics, un grand nombre de parties, réunies au sein du groupe de travail UTP «Pénurie d'électricité dans les transports publics», ont mis au point une documentation complète à l'intention de la branche. Ces documents ont été publiés au début du mois d'octobre, et les gestionnaires de système ont transmis l'information à toute la branche.</p>		

Structure de la documentation



L'objet des différents documents est indiqué sur la page consacrée à la [documentation UTP à l'intention de la branche «Modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité»](#), qui présente aussi les documents eux-mêmes (s'ils sont disponibles ou traduits).

Pour une introduction à cette documentation, il est conseillé de consulter le document A ou le document B, qui sont d'ores et déjà traduits.

Le document C fournit un aperçu clair du modèle de gestion: il contient un tableau récapitulatif des concepts de restrictions croissantes, de réductions de l'offre et d'arrêts d'exploitation pour réduire la demande en électricité.

La [liste des documents](#), disponible en trois langues, présente une vue d'ensemble utile des éléments de la documentation disponibles.

Elle expose aussi l'état d'avancement des traductions et des publications (colonne C).

La traduction des documents techniques est complexe, et n'a pas pu être terminée. Des premières versions non validées sont disponibles, mais n'ont pas encore été mises en ligne. Le procès-verbal de la conférence téléphonique sera envoyé dès que les versions validées auront été publiées.

Il manque encore le document 4, qui intéresse toutefois moins les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure.

Si des points ne sont pas clairs, ou si vous avez des remarques sur les documents, vous pouvez écrire aux adresses habituelles des gestionnaires de système:

Gestionnaire de système CFF (Rail)

TeamP@sbb.ch

Gestionnaire de système CarPostal
(transports publics routiers, navigation et remontées mécaniques)

pa-sysko@postauto.ch

Comme interlocuteur pour la Suisse romande, nous pouvons vous conseiller notre membre du groupe de travail UTP:

Christophe Jemelin

Responsable de l'unité Développement de l'Offre du tl (Transports publics lausannois)

jemelin.c@t-l.ch

5 Travaux préparatoires des ET et des GI

L'article 8 de l'OTPE impose aux entreprises de transport, aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises de transport ferroviaire de marchandises de se préparer à toute situation exceptionnelle.

La préparation à une éventuelle pénurie d'électricité se fonde sur la documentation UTP à l'intention de la branche, qui est désormais publiée. Elle permet aux responsables de la gestion des crises et des urgences de préparer concrètement leur entreprise à l'éventualité d'une pénurie d'électricité. Ces mesures doivent viser avant tout la mise en œuvre opérationnelle.

Qui doit s'occuper de ces travaux au sein de l'entreprise? C'est le rôle de la personne chargée de la gestion des crises et des urgences, ou éventuellement d'un groupe de travail formé tout spécialement à cet effet.

Des informations précises figurent dans la [Check-list Travaux préparatoires à une situation de pénurie d'électricité à l'aide de la documentation de l'UTP à l'intention de la branche](#). Ce document constitue une aide aux travaux préparatoires complets des personnes chargées de la gestion des crises et des urgences. Les gestionnaires de système et l'OFT recommandent à toutes les entreprises de transport de l'utiliser.

La check-list se compose de quatre parties.

- La première partie, appelée **Mise en œuvre des directives de la documentation de branche de l'UTP**, porte sur l'application des prescriptions de la documentation UTP au sein de l'entreprise. Cela peut porter, par exemple, sur la forme que doit prendre la réduction de l'offre.
- La partie **Processus et organisation de l'état-major de crise** décrit les organisations de crise que les entreprises de transport doivent mettre en place en interne pour surmonter une situation telle qu'une pénurie d'électricité.
- La **Formation de l'état-major de crise** est essentielle pour que chaque membre de l'équipe connaisse ses tâches et ses responsabilités. Il peut aussi être judicieux d'organiser une formation sur la pénurie d'électricité.
- Les **Interfaces avec les états-majors de crise cantonaux** doivent être connues et établies dès le stade de la préparation. Savoir qui fait quoi est un principe essentiel à la bonne résolution de toute situation de crise.

Le document «[Aperçu de la gestion des crises et des urgences](#)» (B) est particulièrement important pour les responsables de la gestion des crises et des urgences: il contient toutes les informations nécessaires à l'utilisation de la check-list.

Remarques sur les aspects techniques de la préparation

Réduction de l'offre de transport public (voyageurs) (1)

La réduction de l'offre n'est possible que si le nombre de personnes à transporter diminue lui aussi. Sinon, le système global de transports publics risque de ne plus pouvoir être maintenu, du fait de la surcharge que cela entraîne. La Confédération peut prendre des mesures d'accompagnement pour réduire la demande de façon préventive. Elle peut notamment recommander le télétravail, de façon à limiter le nombre de voyageurs pendulaires. Dès que la demande diminue, l'offre de transports publics peut être réduite.

Un autre point essentiel est que chaque scénario prévoit exclusivement une réduction de l'offre de transports publics. Une adaptation de l'offre, par exemple un décalage des courses de quelques minutes n'est pas possible en si peu de temps, compte tenu du travail énorme de planification et de concertation que cela nécessite.

Le groupe de travail UTP sur la pénurie d'électricité a défini quatre scénarios: réduction des prestations aux heures de pointe, réduction des capacités, réduction générale de l'offre et mise à l'arrêt du trafic ferroviaire. Une vue d'ensemble de ces scénarios en trafic voyageurs est présentée au chapitre 5.2.1. et aux sections suivantes du document [Réduction de l'offre de transport public \(voyageurs\)](#).

Le **niveau 1** prévoit la **réduction de l'offre supplémentaire aux heures de pointe**. Dans le transport routier comme dans le trafic ferroviaire, les renforcements de la cadence aux heures de pointe seront retirés. De plus, sur la route, les courses rendues obsolètes par la diminution du trafic ferroviaire seront supprimées et, dans la mesure du possible, les bus électriques seront remplacés par des bus diesel. La mise en œuvre de cette mesure devrait s'étaler sur une semaine. Les gestionnaires de système consulteront au préalable les entreprises de transport.

Le **niveau 2**, la **réduction des capacités**, prévoit le maintien de l'offre du niveau 1, mais avec des capacités réduites. Les modules de renfort ou les tractions multiples sur les voies normales et métriques seront limités. Cela permettra d'alléger les trains, et donc de réduire les besoins d'énergie de traction. À ce stade, outre les mesures du niveau 1, d'autres bus électriques seront remplacés par des bus diesel, si les conditions de l'exploitation le permettent, aussi bien sur les lignes urbaines et locales que sur les lignes régionales. Les gestionnaires de système consulteront également au préalable les entreprises de transport.

Le **niveau 3** est le scénario le plus complet. La **réduction de l'offre** prévoit la suppression de certaines relations dans l'horaire en vigueur; en d'autres termes, l'offre de trafic routier et ferroviaire est allégée. À ce stade, les lignes complémentaires et les lignes tangentielles pourront être également mises à l'arrêt, tant sur les réseaux urbains et locaux que sur les lignes de bus régionales. Cette mesure sera prise lorsque le service universel, y compris les transports scolaires, est assuré par les lignes principales. Indépendamment des mesures d'accompagnement, il sera également possible de suspendre le réseau de nuit, de réduire les horaires de service ou de remplacer les lignes de tramway et de trolleybus par des bus diesel. Ce palier prévoit d'intervenir plus en profondeur sur l'organisation et la planification des transports

publics. Il nécessite donc un délai plus long, de trois à quatre semaines. Des réunions régionales de concertation permettront d'assurer une réduction coordonnée de l'offre, afin de préserver le fonctionnement du système global de transports publics et de ses chaînes de voyage. La mise en œuvre détaillée des mesures sera définie et annoncée par les gestionnaires de système CFF et CarPostal.

Le dernier niveau est **l'arrêt ordonné du trafic voyageurs ferroviaire**. Cette mesure sera prise en cas de situation d'urgence nationale, avec des risques directs de délestages cycliques. Elle permettra de maintenir l'alimentation en courant de traction, et donc d'éviter la remise en service à froid des trains et les problèmes que cela entraînerait. Les transports publics routiers seront maintenus afin de garantir la desserte de proximité. Compte tenu de l'urgence de la mesure, tous les efforts devront être déployés pour adapter l'offre à ces changements en moins d'une semaine, en fonction de la situation. Il faudra ainsi supprimer des prestations ne présentant pas de demande potentielle.

En complément des mesures ci-dessus, des modalités d'exécution détaillées ont été établies pour les transports publics routiers (transport urbain et local et lignes de bus régionales). Elles sont présentées dans le document [Scénarios de réduction de l'offre de transports publics routiers](#). Les mesures qui y figurent seront mises en œuvre en fonction des mesures d'accompagnement prises ou en vigueur.

Pour les remontées mécaniques et les lignes de navigation avec fonction de desserte, les règles de base sont simples. Dans ces secteurs, les courses rendues obsolètes par la réduction du trafic routier et ferroviaire seront supprimées (voir chapitres 5.7.3 et 5.7.4 du document [Réduction de l'offre de transport public \(voyageurs\)](#)).

Les **trains-autos** et les **bacs**, mentionnés au chapitre 5.8 de ce document, constituent des cas à part. Les trains-autos ont en effet une fonction de desserte importante dans les Alpes (c'est parfois l'unique solution de transport), surtout en hiver. Il est possible de réduire l'offre si la demande baisse sous l'effet de la pénurie d'électricité, ou si le nombre de trajets pour les loisirs et les vacances diminue.

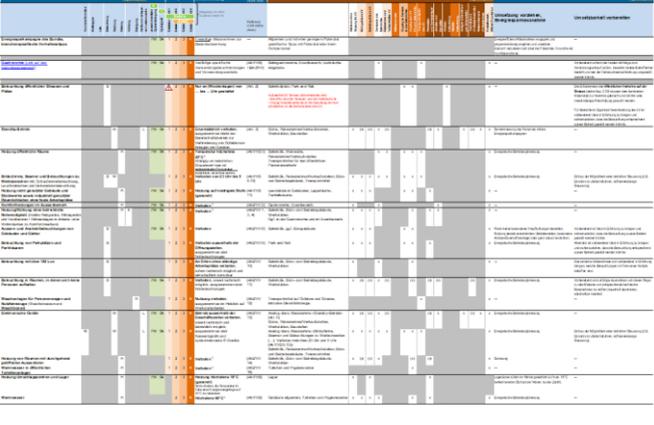
Travaux préparatoires des ET et des GI

Le résumé du document «Réduction de l'offre de transport public» présente, à la page 8, des remarques concrètes sur la préparation des entreprises de transport à une pénurie d'électricité. Ces remarques permettent de déterminer les mesures préparatoires à prendre dans chaque entreprise. Les points importants pour les transports publics ferroviaires sont notamment le contrôle de la gestion du remisage ainsi que les dépendances en matière de maintenance du matériel roulant. D'une manière générale, il faut définir à l'avance l'organisation interne de la planification pour les éventuelles réunions de concertation, mais aussi indiquer et tenir à jour les adresses de contact à l'intention des gestionnaires de système.

En particulier, les points ci-après doivent être pris en compte dans la préparation de la réduction de l'offre.

- Rail: réfléchir à la gestion du remisage.
- Analyser en détail les dépendances en matière de maintenance du matériel roulant.

	<ul style="list-style-type: none"> • Définir à l'avance l'organisation interne de la planification (y compris la participation éventuelle aux réunions de concertation des gestionnaires de système). • Indiquer et tenir à jour les adresses de contact à l'intention des gestionnaires de système.
	<p><u>Le trafic marchandises en situation de pénurie d'électricité (2)</u></p> <p>En cas de pénurie d'électricité, le trafic marchandises sera prioritaire. Le résumé du document (p. 5) contient une remarque importante pour la préparation des ETF de marchandises:</p> <p>Pour que, dans le cas exceptionnel d'une pénurie extrême d'électricité, la situation juridique à l'égard de la clientèle soit claire et que les actions en dommages-intérêts soient évitées, il est fortement recommandé aux ETF de marchandises d'ajouter à leurs conditions générales (CG) une clause de non-responsabilité pertinente (chap. 3.3).</p>
	<p><u>Prescriptions générales et contributions à la réduction de la demande d'électricité (3)</u></p> <p>Si une pénurie d'électricité risque de se produire ou survient, toutes les entreprises de transports publics devraient immédiatement contribuer (encore davantage) à la réduction de la demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efforts exceptionnels de réduction de la consommation (contributions facultatives de la branche des transports publics). • Appels à réduire la consommation d'électricité (contributions facultatives de la branche des transports publics). • Restrictions de consommation, autrement dit mise en œuvre rapide des restrictions et interdictions de l'utilisation de l'énergie électrique imposées par le Conseil fédéral (p. ex. températures maximales de chauffage, températures minimales de climatisation, restrictions d'éclairage, restrictions et interdictions concernant la publicité, interdiction du mode veille). <i>En l'état actuel des choses, les transports publics pourraient être concernés par plus de 30 restrictions, sans compter les innombrables restrictions dans la restauration.</i> • Contingentement, autrement dit mise en œuvre rapide des objectifs d'économies d'énergie ordonnés en cas de contingentement des gros consommateurs (concerne des secteurs non couverts par le modèle de gestion des transports publics). <p>La remarque suivante sur la préparation figure dans la section «Remarques concernant le présent document», page 2: Chaque entreprise de transports publics répond des mesures de concrétisation et de préparation la concernant (chapitre 1.7).</p> <p>Dans l'annexe figure une liste des mesures et contributions possibles à la réduction de la demande d'électricité servant de vue d'ensemble et d'outil de travail pour la préparation et la mise en œuvre des nombreuses restrictions et interdictions.</p>

Strommangelgefahr © ÖV Massnahmen und Beiträge zur Bedarfsdeckung Elektrizität - Beschränkungen und Verbote	L'annexe Mesures et contributions visant à réduire la demande d'électricité – Restrictions et interdictions constitue un aperçu et un outil pour la préparation et la mise en œuvre des nombreuses restrictions et interdictions.
	Cette liste Excel peut être complétée et augmentée selon les besoins de chaque entreprise.
<u>Les entreprises de transport et les offres de transport public de voyageurs SANS fonction de desserte</u>	
<p>Il s'agit principalement d'offres touristiques. Leur gestion en cas de pénurie d'électricité est définie par les <u>ordonnances fédérales générales</u>, en particulier sur le contingentement, les restrictions et les interdictions.</p>	
<p>Le point tout à fait essentiel est l'interdiction de la consommation d'énergie électrique pour les offres de trafic voyageurs <u>sans</u> fonction de desserte; cette interdiction entrerait en vigueur au palier 4.</p>	
<p>Il en résulte des niveaux d'intervention ou paliers de gestion similaires à ceux du modèle spécifique de gestion des transports publics. La différence devrait se faire sur le moment où sont déclenchés les niveaux 2 et 3.</p>	

Ordonnances de la Confédération sur la gestion avec description détaillée des mesures à mettre en œuvre

Appels de l'AEP à réduire la consommation d'électricité

◆ L'OFT déclenche le travail des gestionnaires de système CFF et CarPostal

◆ Restrictions de consommation

◆ Contingentement (gros consommateurs) moyen à fort

◆ Contingentement très fort à extrême

◆ Contingentement extrême

◆ Dernier recours: Délestages cycliques du réseau

Niveau 0 Activer volontairement des potentiels d'économie extraordinaires

Niveau 1 Mettre en œuvre les restrictions selon l'étape d'escalade respective

Niveau 1a analogie au niveau 2

Niveau 2 Réduction des offres de transport de voyageurs sans fonction de desserte

Niveau 3 et 4 analogie aux niveaux 3 et 4, mais plus tôt

Niveau 5 Suppression des offres de transport de personnes sans fonction de desserte

Niveau 5 Immobilisation immédiate

Palier 1 Palier 2 Palier 3 Palier 4

Gros consommateurs

Offres de transport de voyageurs

Intra-structures

Autres consommateurs

Offres TV

Intra-structures

Taux de contingentement *) par ex. 95% à 70

*) L'entreprise individuelle est libre de procéder ou non à des réductions plus importantes, représentation de l'énergie disponible. Pour maintenir des offres appropriées il est indispensable d'utiliser les possibilités pour les consommateurs multi-sites à travers divers réseaux de distribution. Les possibilités de transfert et d'échange de contingents ne sont pas présentées.

Exemple de présentation d'une entreprise avec et sans gros consommateurs.

La documentation UTP à l'intention de la branche contient des informations intéressantes sur la préparation des entreprises de transport, même pour les offres sans fonction de desserte:

Voir document (1) [Réduction de l'offre de transports publics \(voyageurs\)](#): chapitre 6 pour le contexte et chapitre 6.3 pour des remarques concrètes sur la préparation à une pénurie d'électricité.

Abaissement du chauffage dans le compartiment voyageurs: une mesure d'économie d'énergie prometteuse

D'après une étude réalisée l'hiver dernier, une baisse de la température ambiante de 1 à 3 degrés permet de réduire jusqu'à 2% la consommation d'énergie des trains et des trolleybus.

Sur cette base, l'Union des transports publics recommande aux entreprises d'envisager une baisse durable de la température ambiante.

Voir [Moins de chauffage en hiver: ce qu'en pensent les passagers – SETP-Newsletter novembre 2023 \(admin.ch\)](#)

Il existe aussi un rapport final en allemand: [Lien](#)

	<p>Des informations sur cette question figurent également dans la documentation à l'intention de la branche, aux chapitres 4.7.2 et 4.8.2 du document Prescriptions générales et contributions à la réduction de la demande d'électricité (3).</p>
6	Travaux préparatoires des organes de conduite cantonaux
	<p>Pour les organes de conduite cantonaux, il est important de savoir quelles prestations les transports publics pourront continuer à fournir en cas de pénurie d'électricité. Les documents sur le modèle de gestion des transports publics, et en particulier le document B, fournissent aux responsables cantonaux toutes les informations nécessaires sur les différents niveaux/paliers de réduction, et leurs conséquences concrètes pour les transports publics.</p> <p>Dans le cadre de la préparation, les questions ci-après sont essentielles pour les cantons.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qui sont les grands acteurs des transports publics dans notre canton? - Y a-t-il du trafic international? - Y a-t-il des lignes de transports publics qui doivent impérativement être desservies, même en cas de pénurie d'électricité (hôpitaux, infrastructures critiques telles que centrales nucléaires, etc.)? - Avons-nous besoin de moyens de transport tels que des bus diesel si les transports publics sont à l'arrêt (délestages cycliques)? <p>Ces questions doivent être étudiées avec les entreprises de transport du canton et les gestionnaires de système CarPostal et éventuellement CFF.</p>
7	Préparation à un black-out 50 Hz et à des délestages cycliques du réseau
	<p>CarPostal dispose d'un représentant de la région dans les différents états-majors de conduite cantonaux. Notre rôle consiste à conseiller ces états-majors et, en cas de crise, à réaliser par exemple des évacuations. La participation de toutes les entreprises de transport par bus est cruciale.</p> <p>Plusieurs états-majors de crise cantonaux nous ont demandé comment nous planifierions exactement ces évacuations. Il n'est pas pertinent de les planifier en détail, car chaque crise est unique. Nous devons pouvoir improviser.</p> <p>C'est pourquoi il est important que le personnel des entreprises de transport public routier soit disponible, et que les responsables puissent agir sur place. En cas de black-out, il pourrait être difficile de joindre les collaborateurs et les collaboratrices. Chez CarPostal, nous avons donc fixé des règles simples et envoyé une brochure au domicile de notre personnel. Nous avons décidé que, en cas de black-out, notre personnel devait arriver sur son lieu de travail à 7h00 le matin. Nous pourrions dès lors planifier et réaliser les interventions.</p>

 <p>Black-out Instructions Personnel de bureau</p> <p>Préparation</p> <p>Se préparer dès maintenant</p> <ul style="list-style-type: none"> – Regarde sur www.pointrencontreurgence.ch où se trouve ton point de rencontre d'urgence dans ta commune. – Constitue des provisions de secours. Tu trouveras plus d'informations en scannant le code QR à gauche. – Si tu en as une, charge ta batterie externe. <p>Fin du black-out</p> <p>Ton logement est de nouveau alimenté en électricité.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Poursuis ton travail dès que possible. – Contacte ton responsable de conduite pour en savoir plus sur ton affectation. – Le réseau électrique est instable au début, n'allume pas d'appareils/de lampes inutiles pendant un certain temps. – Occupe-toi de tes besoins de première nécessité. <p>Début du black-out</p> <p>Un black-out est sur le point ou est en train de se produire.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Donne toujours la priorité à ta sécurité et à ta santé. – Si ton activité n'est pas en lien avec le processus clé «Fournir les prestations de transport» et si tu n'occupes pas une fonction dans l'organisation en cas d'urgence et de crise, rentre chez toi. – La/Le responsable d'équipe assume seule/seul la responsabilité de l'exploitation de son dépôt. – La/Le responsable Zone d'exploitation assure la liaison entre la cellule de crise et les responsables d'équipe. <p>Durant le black-out</p> <p>Le black-out se prolonge.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vérifie deux fois par jour si tu peux de nouveau accéder à ton environnement de travail en ligne ou si tu es joignable. – 24 heures après le début du black-out: rends-toi si possible sur le site CarPostal le plus proche, où tu recevras des informations sur ta prochaine affectation. – Rends-toi de temps à autre au point de rencontre d'urgence de ta commune de domicile. Tu peux y lancer un appel d'urgence pour les organisations de première intervention si nécessaire. 	<p>Nous conseillons à toutes les entreprises de transport de réfléchir aux moyens de joindre leur personnel en cas de crise, ainsi qu'aux règles à appliquer. L'objectif est ici d'avoir suffisamment de personnel roulant disponible pour soutenir l'organisation de crise.</p> <p>À ce propos, on nous a demandé comment la communication fonctionnerait entre les gestionnaires de système et les entreprises de transport en cas de black-out. Chez CarPostal, nous disposons de près de 80 appareils Polycom répartis dans toute la Suisse. Nous sommes donc toujours au plus près des dépôts/garages des autres entreprises de transport. Notre exigence est qu'il y ait toujours une personne au dépôt/garage, ce qui nous permettra de communiquer en cas d'urgence.</p> <p>D'autres informations utiles pour la préparation sont fournies dans la fiche technique «Préparation à des délestages / black-out 50 Hz».</p>
<p>8 Conclusion et questions</p>	
<p>Nicole Bolliger remercie vivement l'ensemble des intervenantes et intervenants, participantes et participants, de leur attention. Elle les invite à présent à commencer leurs travaux de préparation et à se mettre en rapport avec les personnes chargées de la gestion des crises et des urgences au sein de leur entreprise.</p> <p>Du côté de la gestion de système, de nouvelles activités ne seront organisées que si la situation se dégrade en matière d'approvisionnement. Il s'agissait donc, pour le moment, de la dernière visioconférence des gestionnaires de système.</p> <p>En cas des questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • TeamP@sbb.ch pour la gestion du système Rail et • pa-sysko@postauto.ch pour la gestion du système TP routiers, navigation et remontées mécaniques. 	