


**Vernehmlassung: Verordnungsentwurf über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene**

**Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire**

**Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;**

Organisation / Organizzazione	Union des transports publics (UTP)
Adresse / Indirizzo	Union des transports publics Dählhölzliweg 6 3000 Berne 6
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Berne, le 10 novembre 2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bernhard Adamek, vice-directeur, [bernhard.adamek@voev.ch](mailto:bernhard.adamek@voev.ch), +41 79 367 36 52

Daniel Gerber, responsable du groupe de travail de l'UTP «Pénurie d'électricité dans les TP»  
[daniel.gerber@sbb.ch](mailto:daniel.gerber@sbb.ch), +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an [energie@bwl.admin.ch](mailto:energie@bwl.admin.ch).

**Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.**

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à [energie@bwl.admin.ch](mailto:energie@bwl.admin.ch). Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica [energie@bwl.admin.ch](mailto:energie@bwl.admin.ch). **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

## Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

**Nous nous réjouissons qu'une solution efficace ait pu être trouvée pour les transports publics, y compris le transport de marchandises, et concrétisée jusqu'à ce projet d'ordonnance.**

Le projet d'ordonnance contient en principe les éléments « techniques » et les scénarios nécessaires à la réduction exceptionnelle des besoins en électricité dans les transports publics. Pour garantir une mise en œuvre robuste dans les années qui suivent, certaines améliorations s'avèrent toutefois utiles. C'est en particulier le cas pour les trois domaines ci-après que nous présentons et justifions spécifiquement dans les remarques portant sur les différents articles.

1. Le champ d'application est trop restreint. Le modèle de gestion des transports publics visait d'emblée et de manière explicite une solution globale pour les transports publics concernés par l'approvisionnement en énergie.

2. Dans le rapport explicatif et pour partie dans le projet d'ordonnance, il manque des indications et des informations importantes pour la compréhension globale, lesquelles feront défaut aux services qui opéreront sous la pression en cas de crise. Cela concerne principalement la gestion ou la modulation de la demande dans les transports publics (trafic voyageurs), un élément décisif en cas de réduction de l'offre de transports publics mais aussi le principal défi.

Il est important de noter que **les réductions de l'offre de transports publics ne peuvent intervenir qu'en aval d'un recul de la mobilité** et que, par conséquent, des mesures d'accompagnement visant à réduire la mobilité sont nécessaires parallèlement aux mesures de gestion:

- 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.
- Si des restrictions sont ordonnées par les autorités, les autres conditions-cadres devront être fixées de manière à ce que les prestations des transports publics puissent être fournies dans une qualité suffisante avec les capacités encore disponibles.
- Il convient d'être particulièrement vigilant face au transport scolaire qui restera nécessaire, face au trafic de loisirs voué à évoluer dans une telle situation ainsi que face aux grandes manifestations prévues et aux pics de demande attendus.

Il est important de s'assurer que les services en charge de la gestion de crise soient en mesure d'évaluer, y compris dans les années à venir, l'ampleur des conséquences liées aux mesures correspondantes, en sachant que la gestion de crise proprement dite ne sera pas assurée par l'OFT, compétent en matière de transports publics. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance ne doit pas se limiter à des prescriptions légales, mais également prendre en compte d'autres aspects tels que les « mesures d'accompagnement ».

3. L'offre et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent être maintenues aussi longtemps que possible pour permettre l'approvisionnement de l'économie suisse, l'approvisionnement du pays et le transit des marchandises. Cette priorisation déroge à la règle d'égalité de traitement entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises appliquée en temps normal, telle que définie juridiquement pour les événements et les cas de perturbation. C'est pourquoi cette ordonnance requiert une clarification juridique selon laquelle, en cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail aura priorité sur le transport de voyageurs.

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 2, al. 2	<p><u>Champ d'application</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>Elle s'applique également aux sites de consommation servant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <del>aux infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation du transport de voyageurs et de marchandises ou à l'entretien des infrastructures;</del></li> <li>b. <del>aux chantiers nécessaires pour assurer le transport de voyageurs et de marchandises.</del></li> </ul>	<p>Les formulations «infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation du transport de voyageurs et de marchandises» et «chantiers nécessaires pour assurer le transport» permettent une compréhension étroite visant à établir un lien de causalité direct.</p> <p>Cela ne correspond <u>pas</u> à l'intention du modèle de gestion, lequel vise d'emblée et de manière explicite une solution globale pour les transports publics concernés par l'approvisionnement en énergie. La solution globale comprend également les bureaux du personnel non nécessaires à l'exploitation, les ateliers pour la transformation du matériel roulant ou encore les chantiers pour l'extension de l'infrastructure de transport, ce pour éviter une confusion ou un amalgame entre les différents régimes de gestion ainsi que des dommages consécutifs dans les transports publics dus aux intervalles non utilisés.</p> <p>Ce point est clairement stipulé dans le rapport explicatif, mais pas dans l'actuelle version du projet d'ordonnance.</p>
Art. 2, al. 3	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>Elle ne s'applique pas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. <del>aux sites de consommation</del> <b>qui ne sont pas nécessaires pour garantir des offres remplissant une fonction de desserte qui servent à l'approvisionnement d'offres sans fonction de desserte ainsi que d'infrastructures associées;</b></li> </ul>	<p>Même justification que pour la proposition de modification de l'art. 2, al. 2.</p>

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 3 – Explications d’ordre général	<p><u>Réduction du transport de voyageurs</u></p> <p>Le thème des mesures d’accompagnement visant à réduire la mobilité doit être intégré dans le rapport explicatif.</p> <p>Proposition de complément, en introduction au rapport explicatif existant:</p> <p><b><i>Si une gestion et, par conséquent, une réduction de la consommation d’électricité dans les TP s’avèrent nécessaires, elles devront s’accompagner de mesures (appels, restrictions, interdictions) entraînant une réduction correspondante de la mobilité ou de la demande. Une réduction de la capacité des TP sans restriction appliquée en parallèle dans d’autres domaines pourrait conduire à un effondrement du trafic, en particulier dans le trafic pendulaire et scolaire. Il faut également tenir compte du comportement compensatoire que peut adopter la population en matière de mobilité dans un contexte de crise. Pour exemple: pendant la pandémie de coronavirus, le trafic pendulaire s’est quasiment effondré, tandis que le trafic de fin de semaine a augmenté de manière significative.</i></b></p> <p>Les quatre niveaux suivants sont prévus pour le transport grandes lignes, le transport régional et le transport local et fixés à l’annexe 1. <b><i>Ils peuvent être ordonnés de manière coordonnée avec les mesures de réduction de la mobilité.</i></b></p>	Voir les remarques générales d’introduction.

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 3 – Explications relatives au niveau 1	Proposition de complément:  <i>[...] 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 <b>et d'élèves</b>. [...]</i>	Le transport scolaire constitue un segment spécifique important qui ne doit pas être regroupé avec les pendulaires (actifs).
Art. 3 – Explications relatives au niveau 2	Proposition de modification:  <i>Les modules de renfort et les <b>véhicules à traction multiple</b> <del>trains à rames multiples</del> sont à cet effet soumis à des réductions.</i>	Nous préconisons d'employer ici le terme utilisé par la branche.
Art. 3 – Explications relatives au niveau 3	Proposition de modification:  <i>[...] D'autres mesures envisageables sont la suspension du réseau de nuit (uniquement en cas de restriction importante de la vie nocturne) <b>et le remplacement la réduction de la durée d'exploitation</b> des lignes de tramways et de trolleybus <del>et le remplacement de ces moyens de transport</del> par des bus diesel. [...]</i>	Adaptation du concept des TP sur route  La réduction de la durée d'exploitation est traitée séparément dans le rapport explicatif. Elle concerne l'intégralité de l'offre des TP sur route.
Art. 3 – Explications relatives au niveau 3	Proposition de modification:  <i>[...] Des plans sont prévus aussi bien pour le rail que pour <del>les services de bus régionaux (transport régional de voyageurs)</del> <b>les lignes de bus régionales</b> ainsi que le transport urbain et local. [...]</i>	Précision ou rectification terminologique.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<p><u>Réduction du transport de marchandises</u></p> <p>Proposition de complément:</p> <p><b><i>En cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail est prioritaire par rapport au transport de voyageurs.</i></b></p>	<p>En temps normal, le trafic voyageurs et le trafic marchandises sont juridiquement traités sur un pied d'égalité en cas d'événements ou de perturbations. Le modèle de gestion déroge à cette règle de manière ciblée et au sens de l'approvisionnement du pays.</p> <p>C'est pourquoi cette ordonnance requiert une clarification juridique, selon laquelle, en cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail aura priorité sur le transport de voyageurs. Tel qu'il est rédigé actuellement, ce principe fondamental du modèle de gestion ne découle pas automatiquement de l'article 4 et peut aisément passer inaperçu.</p>
Art. 4 – Explications	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>L'offre et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent donc être maintenues aussi longtemps que possible pour permettre</i>  <b><i>l'approvisionnement de l'économie suisse,</i></b>  <i>l'approvisionnement du pays et le transit des marchandises.</i></p>	<p>Pour compléter la notion d'«approvisionnement du pays» mise en lien avec l'approvisionnement en biens vitaux, il convient de citer également la fonction générale d'approvisionnement que remplit le transport de marchandises, par analogie au trafic marchandises de transit.</p>

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 5, al. 3	<p><u>Information et coordination</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>La Confédération et les cantons <b>contribuent, informent le public des mesures d'accompagnement prises</b> dans leur domaine de compétence, <b>en vue de réduire le à la réduction du</b> nombre de personnes à transporter <b>au moyen de mesures d'accompagnement et en informent le public. Il s'agit notamment de communiquer activement sur les pénuries de transport prévisibles et de modifier les horaires des enseignements dispensés par les écoles du degré secondaire II et du degré tertiaire.</b></i></p>	Voir les remarques générales d'introduction.
Art. 5 – Explications relatives aux mesures d'accompagnement	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>Il faut à cette fin <b>adapter modifier</b> les horaires des cours en fonction des adaptations d'horaires prévues pour les transports pour la période en question (<b>transport régional de voyageurs/transport local</b>) (<b>lignes de bus régionales ainsi que transport urbain et local</b>).</i></p>	Précision ou rectification terminologique.



<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 6 – Explications	<p><u>Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>Afin d'assurer que les entreprises de transports publics (<del>par la route et par le rail</del> <b>par rail, par route, par bateau et par installation à câbles</b>) 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). [...] 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 (<del>par le rail et par la route</del>) concernés.</i></p>	À préciser en fonction du champ d'application, éviter la redondance.
Art. 8	<p><u>Exécution</u></p> <p>Proposition de complément, nouvel alinéa:</p> <p><b><i>L'Office fédéral des transports (OFT) assure la coordination avec les organisations chargées de la gestion de système.</i></b></p>	Il est également impératif de préciser les modalités d'exécution en vigueur dans les transports publics; l'OGE se réfère à la LAP; ce n'est qu'indirectement par le biais du champ d'application qu'il est fait référence à l'ordonnance OCTE (future OCTSE) applicable à la coordination des transports dans l'éventualité d'événements.