

Modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité

Document faîtier de la documentation UTP à l'intention de la branche, résumé

Informations concernant le document

Date	3.10.2023
Version	1.0
Auteur	Groupe de travail UTP «Pénurie d'électricité dans les transports publics»
Statut	Document final

Table des matières

Remarques concernant le présent document	3
1 Avant-propos	4
2 Aperçu de la documentation de branche de l'UTP.....	5
2.1 Objectif.....	5
2.2 Structure, aperçu	5
2.3 Aperçu des différentes parties : Contenu et indications sur le public cible.....	6
3 Aperçu du modèle de gestion des transports publics	8
4 Gouvernance de la documentation de branche de l'UTP.....	14
4.1 Éditeur	14
4.2 Assurance qualité, validation.....	14
4.3 Traduction.....	14
4.4 Publication, mise à disposition	14
4.5 Liste des documents - versions valides	15
4.6 Réactions - Feedbacks	15
Glossaire.....	16
Remarques concernant le présent document	3
1 Avant-propos	4
2 Aperçu de la documentation de branche de l'UTP.....	5
2.1 Objectif.....	5
2.2 Structure, aperçu	5
2.3 Aperçu des différentes parties : Contenu et indications sur le public cible.....	6
3 Aperçu du modèle de gestion des transports publics	8
4 Gouvernance de la documentation de branche de l'UTP.....	14
4.1 Éditeur	14
4.2 Assurance qualité, validation.....	14
4.3 Traduction.....	14
4.4 Publication, mise à disposition	14
4.5 Liste des documents - versions valides	15
4.6 Réactions - Feedbacks	15
Glossaire.....	16

Remarques concernant le présent document

Ce document constitue le point d'entrée de la [documentation de l'UTP à l'intention de la branche "Modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité"](#).

Il comprend :

- une préface introductive,
- un aperçu de la documentation de l'UTP sur le secteur,
- une vue d'ensemble résumée du modèle de gestion des TP,
- des explications sur la gestion et la publication de la documentation de l'UTP susmentionnée (gouvernance).

Une annexe contient la liste complète de tous les documents qui font partie de cette documentation de branche. Ce répertoire de documents est trilingue et contient les liens vers tous les documents disponibles dans leur version en vigueur.

Nous acceptons volontiers vos réactions.

Si nécessaire, nous procéderons à une mise à jour et la publierons.

Groupe de travail UTP «Pénurie d'électricité dans les transports publics»

Liste des modifications

Date	Version	changements
3.10.2023	1.0	Première édition.

1 Avant-propos

Les transports publics dépendent d'un approvisionnement fiable et sûr en énergie électrique. Malgré une efficacité énergétique élevée et en hausse depuis des années, cette dépendance continuera à augmenter avec la décarbonation souhaitée des transports publics routiers.

L'année de crise 2022 nous a rappelé que l'approvisionnement en énergie ne va pas de soi et que la conjonction de différentes causes peut rapidement et sensiblement perturber l'équilibre entre l'offre et la demande.

En 2020 déjà, les CFF et la Commission Infrastructure de l'UTP (KIS) ont profité des résultats de l'analyse nationale des risques pour approfondir les conséquences d'une pénurie d'électricité et en déduire les mesures à prendre. Avec la pandémie de coronavirus, on s'est rendu compte que les mesures de réduction liées à l'offre sont extrêmement exigeantes. Elles doivent être planifiées sur la base de scénarios et de procédures bien élaborés, coordonnés à l'échelle du secteur et mis en œuvre et communiqués de manière uniforme.

Une collaboration exemplaire avec l'OFT, l'OFAE, l'AEP et OSTRAL a permis de développer, en cas de pénurie d'électricité, un modèle de gestion des TP qui tient compte de l'importante fonction d'approvisionnement et des conditions particulières des TP, y compris le transport ferroviaire de marchandises (électrification/décarbonation très avancée, forte interconnexion, système fortement technicisé et fort besoin en énergie électrique).

Il convient de remercier tout particulièrement le groupe de travail de l'UTP "Pénurie de courant dans les transports publics", composé d'un large éventail de personnes, qui a élaboré avec compétence et engagement la base nécessaire à une mise en œuvre robuste, tout en étant soumis à une forte pression du temps. La documentation de branche rend les résultats accessibles à la branche des TP et à ses partenaires. Le présent document donne un aperçu de la documentation de branche et du modèle de gestion TP.

En tant que plus grand consommateur d'électricité de Suisse, la branche des TP tient beaucoup à ce que l'approvisionnement régulier soit maintenu en cas de pénurie d'électricité et que les black-out et/ou les délestages cycliques du réseau soient évités à tout prix. C'est pourquoi le secteur des transports publics doit montrer l'exemple. Les membres de la branche sont invités à se préparer à la mise en œuvre des mesures de gestion et à intégrer la documentation de branche dans les organisations de crise et d'urgence de leurs entreprises.

2 Aperçu de la documentation de branche de l'UTP

2.1 Objectif

L'objectif de la documentation est de rendre le modèle de gestion TP et les ordonnances sur la gestion utilisables par la branche TP et les autorités.

La documentation sert à toutes les instances impliquées dans la gestion d'une situation de pénurie d'électricité (autorités, branches, entreprises, organes)

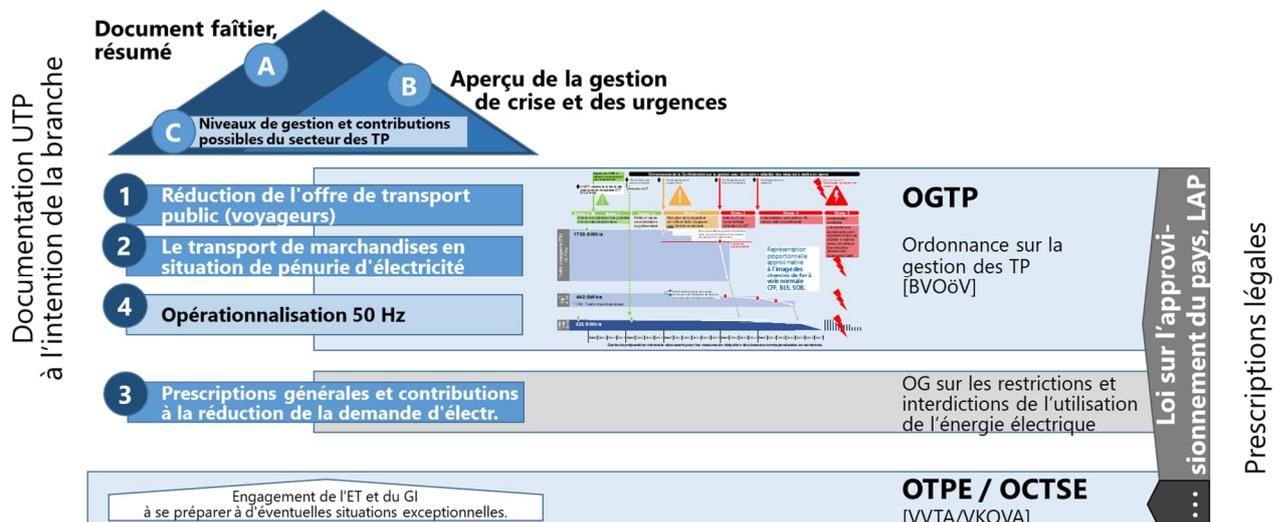
- dans la préparation à une éventuelle pénurie d'électricité
- dans la préparation à une pénurie d'électricité imminente
- lors de la concrétisation et de la mise en œuvre de mesures de gestion en cas de pénurie d'électricité.

Les indications explicites de préparation à une éventuelle pénurie d'électricité ou à un black-out 50 Hz sont reconnaissables à ce cadre coloré. De telles indications se trouvent dans les sections d'introduction de chaque document.

Pour les documents qui servent spécifiquement à cette fin, on renonce à de telles indications/marques.

2.2 Structure, aperçu

Ce graphique donne un aperçu simple des parties essentielles de la documentation de branche de l'UTP, y compris leur rapport avec les principales prescriptions légales :



La documentation de branche de l'UTP est publiée sur le [site du gestionnaire de système CFF](#).

Pour la liste de tous les documents, annexes et matériels, voir [Liste des documents](#) de la documentation de branche de l'UTP.

2.3 Aperçu des différentes parties : Contenu et indications sur le public cible

En raison de la complexité du sujet, de la diversité des thèmes et du grand nombre d'acteurs concernés, il en résulte une documentation en plusieurs parties :

- A** Le présent **document faitier** constitue le point d'entrée de la documentation de branche de l'UTP. Il contient une vue d'ensemble ainsi qu'un résumé du modèle de gestion des TP. Il définit en outre la gouvernance de la documentation de branche.
- B** L'**aperçu de la gestion des crises et des urgences** permet aux organisations de crise et d'urgence de la branche des TP et des autorités (cantons et villes) ainsi qu'aux offices cantonaux des TP d'intégrer les mesures élaborées dans leur plan d'urgence global.
- C** En complément, un **tableau récapitulatif** est disponible, qui décrit et illustre le concept de restrictions croissantes, de réductions de l'offre et d'arrêts d'exploitation pour réduire la demande en électricité.

D'autres documentations thématiques sont mises à la disposition des états-majors spécialisés et des planificateurs opérationnels des ET et des GI, des gestionnaires de système et des autorités en charge de la thématique ainsi que des parties prenantes intéressées :

- 1** **Réduction de l'offre de transports publics (voyageurs):**
Cette documentation fournit les bases nécessaires aux décisions concernant les mesures relatives à l'offre et aux dispositions à prendre dans le domaine du trafic voyageurs. Elle :
 - décrit les **conditions pour le maintien du service universel** dans les transports publics de voyageurs ;
 - montre l'importance de l'**équilibre entre l'offre et la demande** et la nécessité de gérer la demande par des mesures d'accompagnement ;
 - énumère les **bases juridiques** du transport public de voyageurs et donne des indications sur les aspects commerciaux ;
 - contient des bases étendues sur le **comportement de la demande et les mesures d'accompagnement** pour réduire la mobilité ;
 - décrit les **scénarios de réduction de l'offre de transport de personnes** en fonction de l'ampleur d'une pénurie d'électricité ;
 - contient des indications et des consignes détaillées pour la **mise en œuvre opérationnelle** des réductions de l'offre.

La documentation fournit également des indications pour les entreprises de transport et les offres de transports publics de voyageurs sans fonction de desserte.

- 2** **Le trafic marchandises en situation de pénurie d'électricité:**
Cette documentation fournit les bases nécessaires à la prise de décisions concernant les mesures liées à l'offre et aux dispositions à prendre dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Les mesures formulées pour le transport ferroviaire de marchandises sont mises en œuvre, par analogie, pour les offres de transport de marchandises effectuées par des installations à câbles.

3

Prescriptions générales et contributions à la réduction de la demande d'électricité:

Cette documentation présente, de manière systématique pour les différents domaines,

- ce dont il faut particulièrement tenir compte et où se situent les limites des mesures visant à réduire exceptionnellement les besoins en électricité ;
- comment les TP seraient affectés par des restrictions de consommation prévisibles en cas de pénurie d'électricité, c'est-à-dire par les restrictions et les interdictions d'utilisation de l'énergie électrique ordonnées par le Conseil fédéral ;
- si des mesures de préparation sont indiquées, et si oui lesquelles.

Conformément à son titre, le document se concentre sur

- Les installations et équipements qui servent essentiellement au maintien de l'exploitation et de la performance et qui permettent et garantissent la circulation des transports publics ainsi que l'accès des clients ;
- Les contributions côté véhicule, qui n'ont pas d'influence sur la capacité et l'offre (par ex. chauffage des espaces voyageurs).

4

Opérationnalisation 50 Hz:

Cette documentation explique la mise en œuvre opérationnelle du modèle de gestion du côté de l'approvisionnement à partir du réseau 50 Hz, entre autres

- la dépendance des TP vis-à-vis du réseau 50 Hz ;
- le champ d'application du modèle de gestion ;
- l'interaction avec les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) ;
- le rôle et la démarche du gestionnaire de système CFF.

Elle documente la démarche et les instruments de

- déclaration des raccordements au réseau 50 Hz (points de mesure) ;
- livraison des données au GRD ;
- traitement par le GRD.

En outre, des aspects particuliers de la relation entre les deux réseaux 16.7 Hz et 50 Hz ainsi que l'interaction entre la gestion du système de courant de traction 16.7 Hz et OSTRAL en cas de gestion de l'offre 50 Hz sont documentés.

Cette documentation est particulièrement importante pour les partenaires du secteur de l'électricité ainsi que pour l'approvisionnement économique du pays.

3 Aperçu du modèle de gestion des transports publics

Pénurie d'électricité.

La Suisse se trouve dans une situation de grave pénurie d'électricité au sens de l'approvisionnement économique du pays (AEP) lorsque l'offre et la demande d'électricité ne sont pas en adéquation pendant plusieurs jours, semaines ou mois en raison de capacités de production, de transport et/ou d'importation limitées et que l'économie ne peut pas faire face à cette situation de pénurie par ses propres moyens.

Pour faire face à une grave pénurie d'électricité, le Conseil fédéral dispose de différentes mesures d'intervention économiques (mesures de gestion) basées sur la loi sur l'approvisionnement du pays (LAP).

Source: Approvisionnement économique du pays.

L'objectif est ici de maintenir la stabilité du réseau 50 Hz et d'éviter notamment un effondrement généralisé du réseau et donc un black-out.

Réduction des besoins en électricité possible uniquement avec une réduction de la prestation de transport

Les transports publics n'offrent qu'un faible potentiel de réduction de la demande d'électricité qui soit réalisable sans restrictions pour les clients à mobilité réduite ou malvoyants ou sans limitation de l'offre.

Des contributions significatives à la réduction du besoin en énergie électrique devraient donc être mises en oeuvre en lien avec des réductions de capacité et d'offre.

Les restrictions côté offre sont mises en oeuvre exclusivement sur ordre des autorités (selon l'ordonnance sur la gestion des transports publics). Jusqu'à l'introduction de cette mesure, les transports publics, y compris le transport de marchandises, doivent maintenir leur offre de transport.

Nécessité d'une approche spécifique pour les transports publics

Les transports publics ainsi que le transport de marchandises par rail ont déjà un degré d'électrification très élevé, qui continuera à augmenter avec la décarbonation. Par conséquent, ils sont tributaires d'un approvisionnement fiable et sûr en énergie électrique pour maintenir leurs performances.

En outre, les TP ainsi que le transport de marchandises par rail ne peuvent fournir leurs prestations que dans le cadre d'une interconnexion des réseaux, sur la base de chaînes de transport continues couvrant tous les moyens de transport et tous les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) impliqués dans la distribution d'électricité.

Par conséquent, le modèle standard de gestion des gros consommateurs (contingement) dans le système des TP et le transport de marchandises par rail ne serait pas applicable ou ne pourrait pas être mis en oeuvre en cas de pénurie d'électricité.

Modèle de gestion des transports publics et ordonnance sur la gestion des transports publics

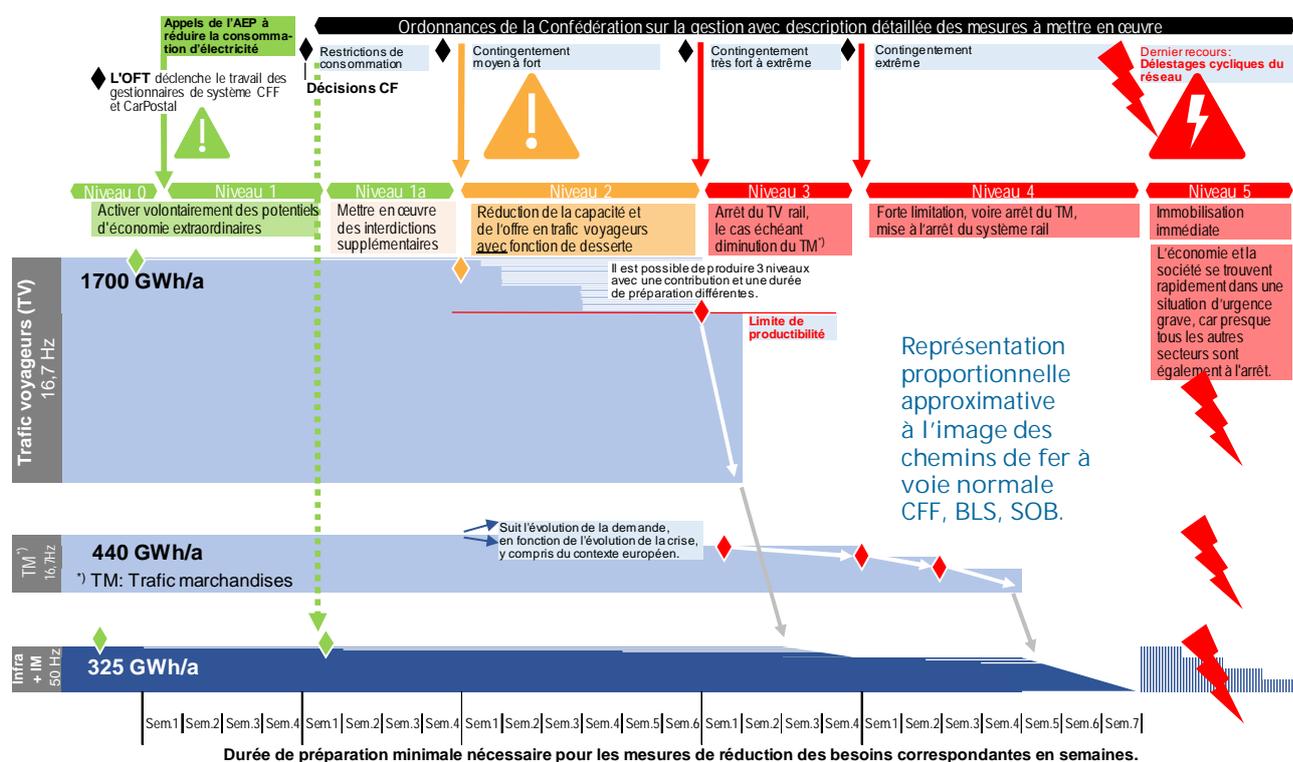
L'Union des transports publics (UTP) et les CFF ont élaboré, en étroite collaboration avec l'Office fédéral des transports, l'Approvisionnement économique du pays et OSTRAL, une solution qui englobe l'ensemble des TP avec fonction d'approvisionnement, y compris la fourniture d'offres de transport de marchandises par rail et par câble.

Le "modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité" prévoit que les TP ayant une fonction de desserte apporteraient leur contribution à la réduction des besoins en électricité par le biais d'une réduction de la prestation de transport à fournir, pilotée à l'échelle du réseau ou de la branche.

Les scénarios et mesures correspondants sont préparés. Celles-ci fournissent aux autorités chargées de gérer une situation de pénurie d'électricité au niveau national un cadre d'orientation pour la définition, en fonction de la situation, du mix de mesures nationales visant à réduire le besoin en énergie électrique. Le Conseil fédéral prendrait ces mesures via l'"Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le transport de marchandises par chemin de fer", en abrégé: "Ordonnance sur la gestion des transports publics" (OGTP).

L'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) a approuvé les travaux préparatoires à l'automne 2022 et a élaboré le projet d'ordonnance sur la gestion des transports publics à l'été 2023. La consultation publique a lieu à l'automne 2023.

Le modèle de gestion des TP s'appuie sur le modèle de base de l'approvisionnement économique du pays et travaille avec les niveaux d'escalade ou de gestion suivants :



A cet effet, un aperçu sous forme de tableau "[Niveaux de gestion et contributions possibles de la branche des TP en cas de pénurie \(imminente\) d'électricité](#)" est disponible en complément.

Il existe des limites quant à la vitesse de réaction et à l'ampleur des mesures de réduction.

Sinon, la production de l'offre restante ne peut pas être assurée ou ne peut pas l'être de manière suffisamment fiable (voir les points suivants).

Les réductions de l'offre de TP ne peuvent intervenir qu'en aval d'un recul de la demande de mobilité - Nécessité de mesures d'accompagnement pour réduire la mobilité générale

Une réduction de l'offre n'est possible que si le nombre de personnes à transporter peut également être réduit. Sinon, l'ensemble du système risque de ne plus pouvoir être maintenu en raison d'une surcharge, rendant impossible une circulation sûre.

Si des restrictions sont ordonnées par les autorités, les autres conditions-cadres doivent être fixées de manière à ce que les prestations des TP puissent être fournies dans une qualité suffisante avec les capacités encore disponibles.

Une attention particulière doit être accordée au trafic scolaire restant, au trafic de loisirs qui évolue dans une telle situation et aux grands événements prévus avec les pics de demande attendus.

Les mesures de réduction liées à l'offre doivent être coordonnées entre tous les modes de transport

Les ordres des autorités sont valables pour l'ensemble des transports publics de voyageurs.

Les gestionnaires de système CFF (rail) et CarPostal (transports publics routiers, navigation et remontées mécaniques) veillent aux mesures concrètes à mettre en œuvre et assurent l'information et la coordination à l'échelle de la branche.

Les gestionnaires de système organisent des conférences téléphoniques, au cours desquels les entreprises de transport (ET) et les gestionnaires d'infrastructure (GI) ou les commanditaires de l'offre (cantons, communes et villes) sont informés des mesures correspondantes. Ce mécanisme a fait ses preuves lors de la pandémie de coronavirus.

Niveaux de réduction de l'offre de transports publics de voyageurs

Les quatre niveaux suivants ont été préparés pour l'ordonnance sur la gestion des transports publics:

Scénario, niveau	TP ferroviaires	TP routiers	Durée des préparatifs
Réduction de l'offre supplémentaire en HP Réduction du besoin de TP 1 % à 2 % max. 1,2 GWh/semaine	Suppression de l'offre supplémentaire aux heures de pointe Réd. max. des capacités -3 %	Renoncement partiel aux renforcements des cadences aux heures de pointe, renoncement aux remorques (si applicable) Réd. max. des capacités -9 %	1 semaine
Réduction des capacités Réduction du besoin de TP max. 7 % à 9 % max. 5,3 GWh/semaine	Réduction des compositions Réd. max. des capacités -15 %	Arrêt de lignes de trolleybus isolées, remplacement de bus électriques par des bus diesel Réd. max. des capacités -12 %	1 semaine
Réduction de l'offre Réduction du besoin de TP max. 14 % à 18 % max. 10,5 GWh/semaine	Suppression partielle de l'offre de base Réd. max. des capacités -30 %	Suppression partielle de l'offre de base Réd. max. des capacités -30 %	3-4 semaines
Arrêt du transport de voyageurs par rail Réduction des besoins en TP env. 50% max. 30,1 GWh/w ¹	Arrêt total de l'offre de base (hors chargement des voitures sur les trains) Réd. de la capacité -100%	Selon la situation de départ (voir les scénarios/étapes ci-dessus)	< 1 semaine

¹ Si la mesure suit au niveau PV 3 (réduction de l'offre), la contribution supplémentaire est encore d'environ -20,9 GWh par semaine.

Le transport de marchandises en situation de pénurie d'électricité

On peut supposer qu'en cas de contingentement des gros consommateurs, le volume de transport entraînera une baisse de la demande en raison de la réduction de la production industrielle, ce qui aura pour conséquence directe une réduction des tonnes-kilomètres brutes et une réduction correspondante des besoins en électricité.

Les interventions sur l'offre de transport ferroviaire de marchandises ont un impact immédiat sur les chaînes d'approvisionnement de l'économie, car elles ne peuvent être adaptées que difficilement ou pas du tout à court terme (notamment en raison de l'absence de modes de transport alternatifs).

C'est pourquoi les offres et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent être maintenues aussi longtemps que possible afin d'assurer l'approvisionnement de l'économie suisse, l'approvisionnement du pays et le trafic de transit des marchandises.

Toutefois, en cas de situation d'extrême urgence, l'offre de transport de marchandises peut également être réduite et, dans le pire des cas, le transport de marchandises peut être limité aux marchandises vitales. Si une pénurie de biens vitaux menace en raison d'une offre limitée dans le domaine du transport de marchandises, leur transport peut être priorisé.

Les dommages économiques et l'endettement touchent les entreprises de TP

Le manque de recettes dû à la baisse de la demande et les coûts supplémentaires liés à la mise en œuvre des mesures entraînent rapidement des déficits sensibles et un endettement supplémentaire pour les entreprises de TP :

La loi sur l'approvisionnement économique du pays (LAP) ne prévoit pas d'indemnités. Le traitement des dommages économiques suit la démarche liée à la pandémie de coronavirus, c'est-à-dire en premier lieu l'appréciation politique et la mise en œuvre ad hoc par des décrets spécifiques.

Contingentement immédiat

À l'exception des mesures régulières liées à l'offre dans le transport de personnes, en tenant compte des durées de préparation minimales déterminées à cet effet, il n'existe pas de potentiels systématiques dans les TP; tout au plus des mesures ponctuelles «meilleur effort» après la demande correspondante des autorités.

Délestages cycliques du réseau

Il faut impérativement éviter les délestages cycliques du réseau – les dommages et les conséquences seraient énormes. Le système ferroviaire devrait être préalablement arrêté de manière ordonnée. De même, les offres de transports publics sur la route pourraient difficilement être maintenues. La remise en service ferroviaire est complexe, il faudrait des mois pour revenir à un fonctionnement normal.

Champ d'application du modèle de gestion des transports publics

Le modèle de gestion des TP est valable pour toutes les entreprises de transport (ET) et les gestionnaires d'infrastructure (GI) des TP qui fournissent des offres de transport de voyageurs avec une fonction de desserte ainsi que des prestations pour l'approvisionnement en marchandises, c'est-à-dire également pour les TP sur route, les remontées mécaniques et la navigation :

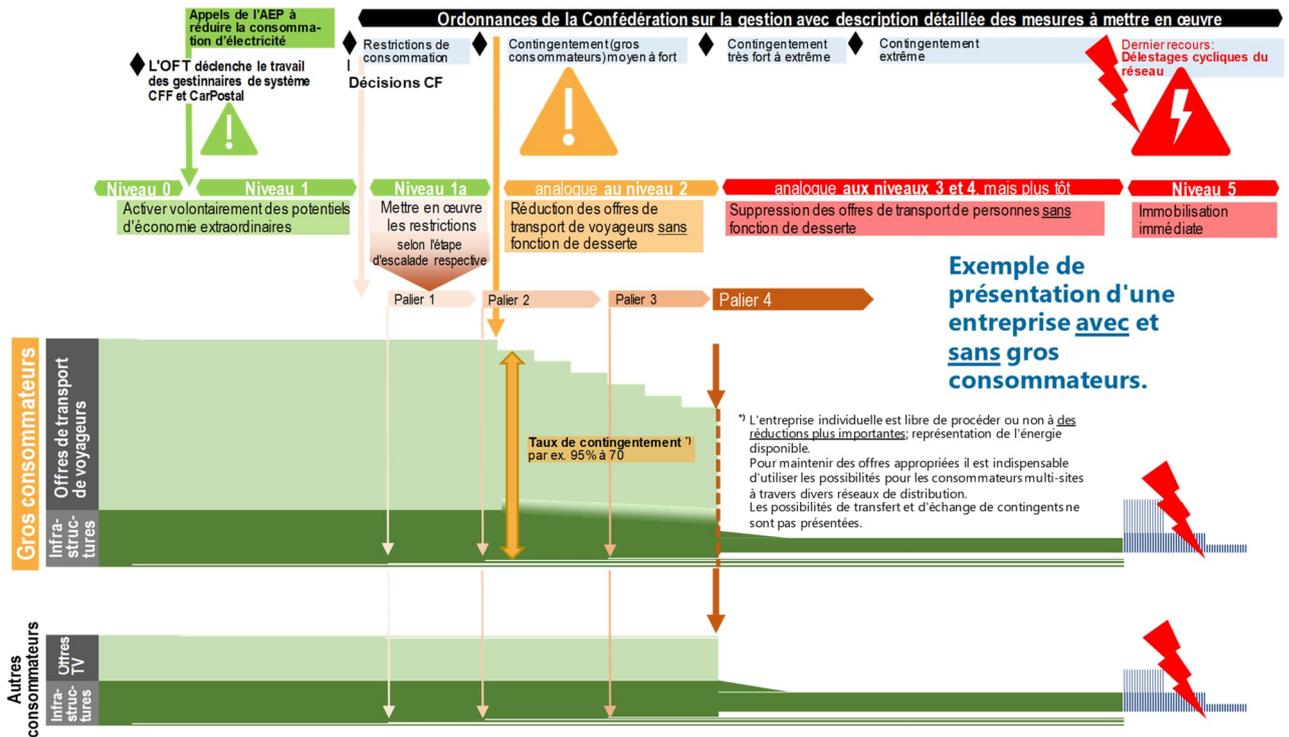
Indépendamment de la propriété et du financement respectifs, le modèle de gestion TP s'applique à tous les sites de consommation électrique qui servent à l'approvisionnement des infrastructures et des chantiers associés.

Offres de transport de personnes ou transports de personnes sans fonction de desserte

Pour les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure qui proposent des offres de transport de personnes ou des transports de personnes sans fonction de desserte, la gestion est régie par les ordonnances de portée générale de la Confédération.

Il en résulte des niveaux d'escalade ou des niveaux de gestion analogues à ceux du modèle de gestion spécifique TP. Ils se distingueront vraisemblablement par le calendrier des niveaux 2 et 3.

Concernant le niveau 3 (rouge) : l'utilisation de l'électricité pour les offres de transport de personnes sans fonction de desserte sera certainement interdite bien plus tôt que l'arrêt du transport de personnes sur le rail pour les offres avec fonction de desserte.



Mesures de gestion - combinaison de mesures en fonction de la situation d'approvisionnement

Pour faire face à une grave pénurie d'électricité, le Conseil fédéral dispose de différentes mesures de gestion.

Les autorités nationales chargées de gérer une situation de pénurie d'électricité définissent le mix de mesures nationales visant à réduire la demande en fonction de la situation d'approvisionnement concrète. Le Conseil fédéral met en vigueur ce mix de mesures via différentes ordonnances sur la gestion.

Les restrictions et les interdictions sont associées à trois ou quatre étapes d'escalade/paliers uniformes/synchronisées. Cet échelonnement se fait en interaction avec d'autres mesures de gestion de l'approvisionnement économique du pays.

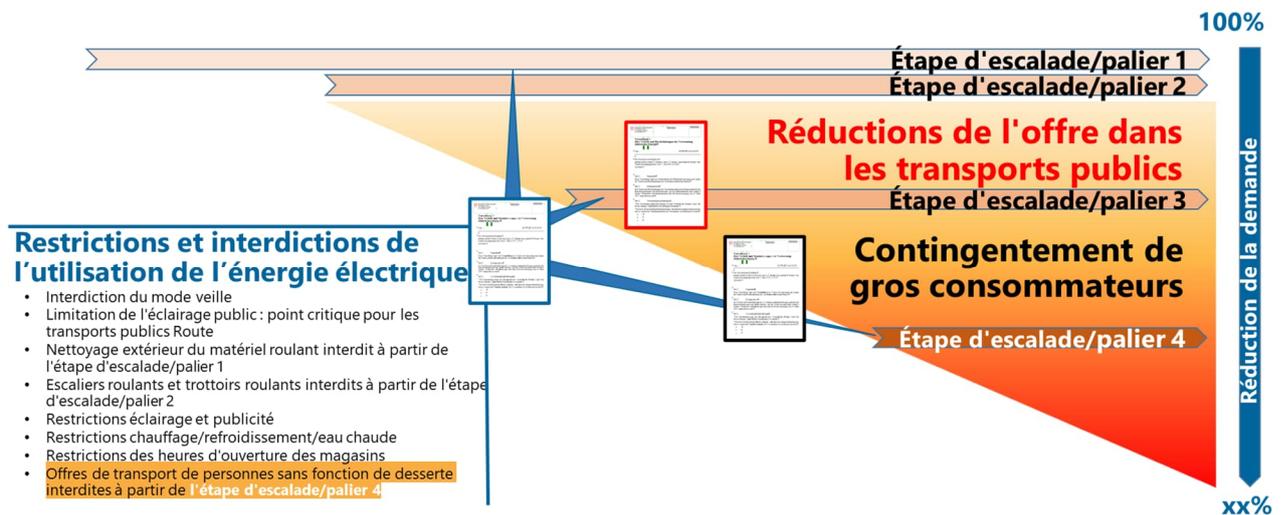
Dès l'étape d'escalade/palier 2, les gros consommateurs pourraient être soumis au contingentement et/ou des réductions de l'offre des TP pourraient être ordonnées :

La première étape des mesures d'offre (réduction de l'offre supplémentaire en heure de pointe) peut être par exemple prescrit et mis en œuvre par des mesures d'accompagnement en matière de communication

- a) avant un contingentement des gros consommateurs ou
- b) en même temps qu'un faible contingentement des gros consommateurs.

À partir de l'étape 3 de l'escalade, il faut s'attendre à des restrictions dans le domaine des loisirs (en particulier les sports d'hiver et les manifestations).

Le graphique ci-dessous tente de représenter, à titre d'exemple, cette superposition de mesures de gestion avec leurs différentes ordonnances sur la gestion :



Le choix du mix de mesures et l'ordre des ordonnances sur la gestion mises en vigueur peuvent différer de cette présentation.

4 Gouvernance de la documentation de branche de l'UTP

4.1 Éditeur

La documentation de branche est le résultat d'une collaboration étroite au sein de la branche des transports publics, ainsi qu'avec l'Office fédéral des transports et avec l'Approvisionnement économique du pays.

La concrétisation et la rédaction ont eu lieu ou auront encore lieu au sein du groupe de travail de l'UTP "Pénurie d'électricité dans les TP". Des entreprises de tous les secteurs des TP, y compris le transport de marchandises, ainsi que les gestionnaires de système CFF et CarPostal et l'OFT, SG CTE, sont représentés de manière compétente dans ce groupe de travail et y collaborent activement. Pour que le processus de modification et de mise à jour reste simple, l'UTP agit en tant qu'éditeur unique.

4.2 Assurance qualité, validation

Les contenus et les documents sont élaborés, rédigés, revus et validés par ce groupe de travail de l'UTP "Pénurie d'électricité dans les transports publics", qui bénéficie d'un large soutien.

En raison de la dynamique de l'évolution des risques et des mesures de réduction des risques prises par les autorités à laquelle il faut s'attendre au cours de l'hiver 2023/24, ainsi qu'en raison de la mise en consultation de l'ordonnance sur la gestion des transports publics, il faut également s'attendre à des adaptations et des ajustements fins au cours des prochains mois.

Le présent document faitier a été formellement validé par la Commission Infrastructure le 21.09.2023, puis est revenu sous la responsabilité du groupe de travail UTP "Pénurie d'électricité dans les TP".

4.3 Traduction

Le document faitier est fourni en allemand, en français et en italien.

Les autres documents principaux selon le chap. 2.3 sont mis à disposition en allemand et en français; si l'effort pour les versions en langue italienne est justifié, il sera mis en œuvre ponctuellement. Pour les annexes, il est décidé ponctuellement si des traductions doivent être effectuées et lesquelles.

Les matériaux ne sont disponibles que dans la langue dans laquelle ils ont été créés.

Dans la mesure du possible, la publication de la version traduite se fait en même temps que la version principale en tant que "Projet - cette traduction est encore en cours de validation". Dès que la traduction validée est disponible, la version préliminaire est remplacée (publication).

4.4 Publication, mise à disposition

La documentation de branche et ses parties sont publiées sur le site Internet du gestionnaire du système CFF :

<https://company.sbb.ch/fr/entreprise/responsabilites/gestion-du-systeme/penurie-d-energie.html#sbb5a01db> <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/systemfuehrerschaft-schienerverkehr/energiemangellage.html - sbbc4e710>

4.5 Liste des documents - versions valides

La [liste des documents](#) correspondant définit et documente l'étendue de la documentation de branche ainsi que les versions en vigueur.

La liste des documents contient non seulement les documents principaux, mais aussi les annexes et le matériel.

La liste des documents est trilingue et contient les liens vers tous les documents disponibles dans leur version en vigueur.

Le groupe de travail de l'UTP "Pénurie d'électricité dans les transports publics" assure la mise à jour permanente en fonction de l'avancement des travaux et des modifications effectuées.

4.6 Réactions - Feedbacks

Les réactions concernant les différentes parties de la documentation de branche sont les bienvenues. Si nécessaire, une mise à jour sera effectuée et publiée.

Adresses de contact:

Gestionnaire de système CFF (rail)

TeamP@sbb.ch

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

pa-sysko@postauto.ch

Glossaire

AEP	Approvisionnement économique du pays
AES	Association des entreprises électriques suisses
CF	Conseil fédéral
CTE	Coordination des transports dans l'éventualité d'événements (KOVE)
ET	Entreprises de transport
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
GRD	Gestionnaire de réseau de distribution
HP	Heure de pointe
LAP	Loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays
OCTE	Ordonnance sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (VKOVE)
OCTSE	Ordonnance sur la coordination des transports en vue de la maîtrise de situations exceptionnelles (remplace les deux ordonnances OTPE et OCTE, entrée en vigueur prévue pour 2024)
OFAE	Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays
OFT	Office fédéral des transports
OG	Ordonnance sur la gestion
OGTP	Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire (ordonnance sur la gestion des TP)
OSTRAL	Organisation pour l'approvisionnement en électricité en cas de crise
OTPE	Ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (VVTA)
TP	Transports publics, y compris transport de marchandises
UTP	Union des transports publics