Informations à l'intention

des entreprises de transport (ET)
des gestionnaires d'infrastructure (GI)
des commanditaires (OFT, cantons et communes)
des autres organisations et personnes concernées et intéressées

Berne, le 25 juillet 2025

Modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité: informations sur la mise à jour de la documentation UTP à l'intention de la branche au 25 juillet 2025

Mesdames, Messieurs,
chères et chers collègues,

La documentation UTP à l'intention de la branche «Modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité» a été publiée le 3 octobre 2023.
Les entreprises de transports publics et les commanditaires en ont été informés les 6 et 18 octobre 2023 par les gestionnaires de système des transports publics et ont été priés d'entreprendre les travaux préparatoires au sein de leur propre entreprise. Une conférence téléphonique a également eu lieu entre les gestionnaires de système le 27 novembre 2023 à ce sujet. Nous recommandons la lecture du procès-verbal, qui constitue une bonne entrée en matière dans la thématique.

Entre-temps, les deux bases législatives essentielles ont été retravaillées:

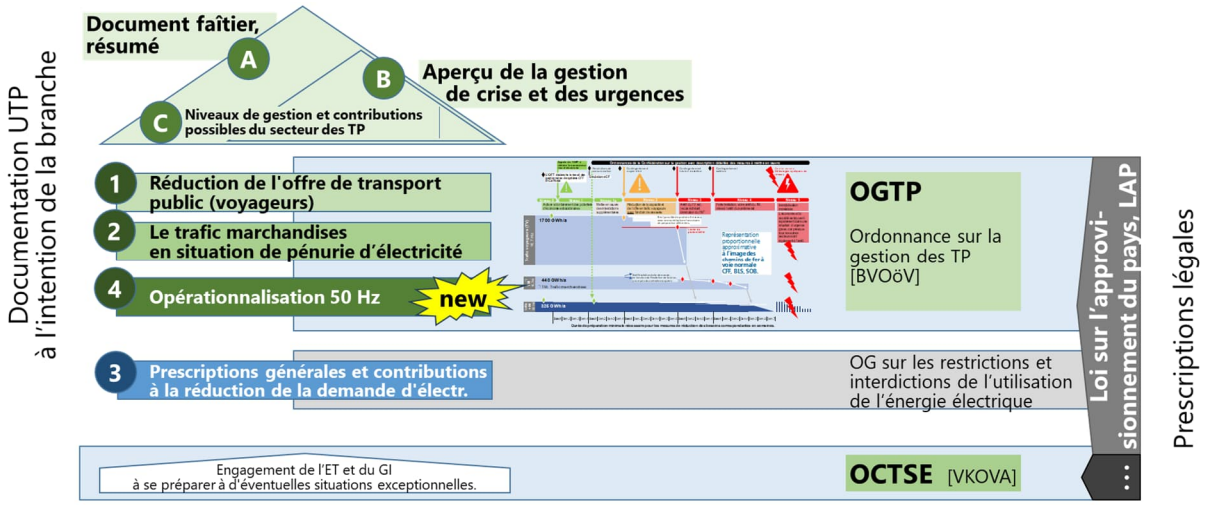
- **Ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE)**: la nouvelle OCTSE du 19 juin 2024 ayant remplacé au 1er août 2024 les deux ordonnances OTPE et OCTE, il a fallu adapter les renvois à ces bases législatives (→ adaptations rédactionnelles).
- **Projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport public de voyageurs et le fret ferroviaire («ordonnance sur la gestion des transports publics», OGTP)**: le 27 novembre 2024, à l'issue de la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance du projet révisé et a publié l'état d'avancement des travaux législatifs (cf. détails ci-dessous).

Cela a rendu nécessaire une légère révision des documents existants de la documentation UTP à l'intention de la branche.

En outre, la quatrième **documentation technique, ❹«Opérationnalisation 50 Hz»**, jusqu'à présent en suspens, sera fournie ultérieurement:

- Elle explique la mise en œuvre opérationnelle du modèle de gestion du côté de l'approvisionnement à partir du réseau 50 Hz, en particulier
  - o le champ d'application du modèle de gestion ;
  - o l'interaction avec les gestionnaires de réseau de distribution (GRD) ;
- Elle documente en outre la démarche et les instruments de déclaration des raccordements au réseau 50 Hz (points de mesure).

Les différentes teintes de vert du graphique donnent un aperçu des mises à jour et de leur lien avec les principales dispositions légales:



Légende/couleur-code:

Modifications d'ordre rédactionnel	Modifications relatives au contenu
Petites modifications relatives au contenu	**Nouvelle édition/remaniement total**

Des remarques sur les modifications et les résultats matériels par rapport à la première édition du 3 octobre 2023 figurent à l'annexe 2.

Les entreprises de transports publics, y compris les entreprises de fret ferroviaire, doivent adopter et mettre en œuvre de nouvelles prescriptions concrètes pour se **préparer à une éventuelle pénurie d'électricité**. Cf. liste à l'annexe 1.

Jonathan Zimmerli
Responsable du secrétariat CTE
(Coordination des transports
en situation exceptionnelle)

Tél. +41 58 464 51 82
E-mail jonathan.zimmerli@bav.admin.ch

Daniel Gerber
Responsable du groupe de travail de l'UTP
«Pénurie d'électricité dans les transports
publics»

Tél. +41 79 610 18 86
E-mail daniel.gerber@sbb.ch

Annexes

Annexe 1 Préparation à une éventuelle pénurie d'électricité – Nouvelles prescriptions concrètes

Annexe 2 Remarques sur les modifications et les résultats matériels par rapport à la première édition du 3 octobre 2023

Annexe 1 – Préparation à une éventuelle pénurie d'électricité – Nouvelles prescriptions concrètes

Les entreprises de transports publics, y c. les entreprises de fret ferroviaire, sont tenues, selon l'art. 11 de l'ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE), de se préparer à une éventuelle pénurie d'électricité. Les points suivants s'ajoutent au 25 juillet 2025 ou ont été appliqués concrètement.

- Il est recommandé de mettre en place une structure de taskforce au sein de l'entreprise dès la phase de préparation. À cet égard, il convient de désigner au préalable les personnes responsables de thèmes spécifiques. Il faudrait également organiser en amont la pérennité de la structure – deux personnes pour chaque poste au sein de la taskforce, cf. Résumé au chap. 1 du document ❶ Réduction de l'offre de transport public (voyageurs).
- Préparer la mise en œuvre opérationnelle du modèle de gestion du point de vue de l'approvisionnement sur le réseau 50 Hz (cf. Résumé au chap. 1 du document ❹ «Opérationnalisation 50 Hz»):
    - o créer les conditions préalables en interne, en veillant notamment à:
        - attribuer clairement la tâche à un service interne et à une ou plusieurs personne(s);
        - savoir exactement dans quelle mesure la propre entreprise est concernée par le contingentement «normal» des gros consommateurs et par les limites du modèle de gestion spécifique à la branche; maintenir ce niveau de connaissances;
        - procéder à des préparatifs pour les domaines et les consommateurs qui seraient concernés par un contingentement ou par un contingentement immédiat;
        - définir l'interlocuteur des gestionnaires de réseau de distribution (GRD); il faut également s'assurer de la capacité de réaction et d'action en cas de pénurie d'électricité déclarée ou imminente;
    - o éviter activement les problèmes et les restrictions liés à des regroupements de consommation propre RCP et RCPv (voir également la remarque concrète en annexe).

Il convient également d'évoquer la Check-list Travaux préparatoires à une situation de pénurie d'électricité à l'aide de la documentation UTP à l'intention de la branche .

Annexe 2 – Remarques sur les modifications et les résultats matériels par rapport à la première édition du 3 octobre 2023

Résultat de la procédure de consultation portant sur l'OGTP et bilan de la mise en œuvre des inputs de la procédure de consultation de la branche des transports publics (UTP)

- Les requêtes formulées dans la prise de position de la branche de l'UTP ont été reprises par un très grand nombre de personnes ayant participé à la procédure de consultation et prises en compte dans le projet révisé.
- Au total, 60 prises de position ont été reçues. 25 cantons, 1 conférence intercantonale, 2 partis (PS et UDC), 7 associations faîtières, ainsi que 12 entreprises de transport et 13 autres organisations de cercles d'intéressés se sont exprimés.
- L'attitude générale vis-à-vis de l'ordonnance a été tout à fait positive tout au long de la procédure de consultation. Aucune réponse négative n'a été reçue. Les demandes d'adaptation concernent principalement des mesures de concrétisation.
- Les modifications de contenu sont expliquées ci-dessous. Un résumé plus détaillé du point de vue de la branche des transports publics est disponible en allemand: Ergebnisbericht VöV vom 29.11.2025 (Résultat de la consultation portant sur l'OGTP).
- De nombreux cantons ont critiqué la proposition visant à remplacer **les bus électriques par des véhicules diesel** dans le deuxième scénario de réduction en trafic voyageurs (réduction des capacités). Cela va à l'encontre des efforts de décarbonation en cours dans les transports publics routiers.
  → *Dans le projet d'ordonnance, dans les explications correspondantes ainsi que dans la documentation UTP à l'intention de la branche, des efforts ont visé à reformuler cette idée.*
- Certains cantons ont demandé que les **entreprises de transport élaborent au préalable des plans de réduction et les publient**, afin qu'ils puissent mieux se préparer à un tel scénario.
  → *Une amorce de solution coordonnée avec les gestionnaires de système CFF et CarPostal a été récemment adoptée dans les explications sur l'art. 6 «Information et communication» ainsi que dans le chap. 7.7 «Procédure relative au scénario «Réduction de l'offre» (niveau Voyageurs 3)» du document Réduction de l'offre de transport public (voyageurs).*
- Le canton de Berne et la CTP ont demandé qu'outre le chargement de la voiture sur le train, les transports publics ayant une fonction de **desserte de localités non desservies par la route** soient également épargnés par la réduction de l'offre.
  → *La requête a été acceptée après concertation et a donné lieu à un nouvel article dérogatoire (art. 4), indiquant en substance: Les cantons peuvent, d'un commun accord avec l'Office fédéral des transports (OFT) définir des dérogations aux mesures visées à l'art. 3 pour les localités qui ne sont pas desservies par les routes. Dans le document Réduction de l'offre de transport public (voyageurs) cela a été pris en compte dans le nouveau chap. 5.7.5.*

Conclusion: les travaux législatifs, enrichis des nouveaux points adoptés (état publié au 27 novembre 2024) constituent une base mûre et solide pour faire face au cas de pénurie grave d'électricité, dont on espère qu'il ne se produira jamais.

Enseignements et résultats des travaux sur la nouvelle documentation technique❹ «Opérationnalisation 50 Hz»

- Le modèle de gestion des transports publics en cas de pénurie d'électricité s'applique non seulement à la Suisse, mais aussi à la Principauté de Liechtenstein.
  → *Cela doit notamment être pris en compte pour la prochaine déclaration complémentaire des raccordements au réseau 50 Hz/points de mesure (cf. chap. 6.2).*

- Les clarifications sur le thème des regroupements de consommation propre (RCP, RCPv, CEL), qui ont été effectuées avec le soutien de l'OFAE, des CFF et d'OSTRAL **ont confirmé ce que l'on supposait, à savoir que les consommateurs nécessaires à l'exploitation des transports publics ne devaient pas être intégrés dans les solutions RCP ou RCPv ou devaient, le cas échéant, en être retirés!**
  → *Cf. remarques dans le chap. 1 Résumé et détails dans le chap. 6.4.*

- Pour les installations de transbordement, une opérationnalisation particulière est nécessaire, car elles sont également opérées par des entreprises qui ne sont ni des ET/ETP, ni des GI.
  → *Nouveau chap. 2.3 dans le document Le trafic marchandises en situation de pénurie d'électricité.*

Autres adaptations notables ou changements pris en compte

- L'offre de trafic combiné accompagné («chaussée roulante») arrivera à terme fin 2025. L'ancien chap. 6 ainsi que toutes les remarques ont déjà été supprimés du document Le trafic marchandises en situation de pénurie d'électricité pour cette édition.