

Modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité: Scénarios de réduction de l'offre de transports publics routiers

La présente annexe fait partie intégrante de la documentation [«Réduction de l'offre de transport public \(voyageur\)»](#) et, partant, de la [documentation UTP à l'intention de la branche «modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité»](#). Elle énonce des dispositions concrètes relatives aux transports publics routiers.

Les données réfèrent à l'offre actuelle des transports publics routiers et aux années à venir (jusqu'en 2027 environ). Elles devront être révisées par la suite en raison des stratégies de décarbonisation mises en œuvre dans le secteur du transport par autobus.

Scénario	Mesure officielle d'accompagnement	Trafic urbain et local	Lignes de bus régionales
Réduction de l'offre supplémentaire en HP	Recommandation du télétravail à domicile	- Renoncement à l'augmentation de la cadence sur les lignes urbaines très fréquentées (notamment électriques) si la demande le permet. - Renoncement aux voitures et courses de renfort inutiles en HP. - Dans la mesure du possible remplacement partiel d'autobus électriques par des véhicules diesel (roulements quotidiens complets).	- Renoncement aux voitures et courses de renfort inutiles en HP (sans fonction de transport scolaire univoque). - Dans la mesure du possible et en fonction de la faisabilité: remplacement d'autobus électriques par des véhicules diesel. - Suppression de courses devenues inutiles après la réduction du transport ferroviaire (sans fonction de transport scolaire univoque).
Niveau Voyageurs 1		Économie par semaine: d'environ 231 à 430 MWh	Économie par semaine: d'environ 7 à 13 MWh

Scénario	Mesure officielle d'accompagnement	Trafic urbain et local	Lignes de bus régionales
Baisse de la capacité: réduction des compositions ferroviaires Niveau Voyageurs 2	Recommandation du télétravail à domicile + échelonnement du début des cours + (intervention dans la vie publique)	Mesures supplémentaires à la «réduction en HP»: • Suppression de lignes de trolleybus isolées (examiner la faisabilité). • Si possible, remplacement intégral d'autobus électriques par des véhicules diesel: - o Les autobus articulés sont remplacés par des autobus standard (diesel). - o Les autobus articulés libérés remplacent les trolleybus. • Réduction des heures d'exploitation possible en accord avec les prescriptions officielles (suspension de l'offre en soirée et/ou la nuit ainsi que le dimanche).	• Si possible, remplacement intégral d'autobus électriques par des véhicules diesel. • Réduction des heures d'exploitation possible en accord avec les prescriptions officielles (suspension de l'offre en soirée et/ou la nuit ainsi que le dimanche).
		Économie par semaine: d'environ 326 à 605 MWh	Économie par semaine: d'environ 11 à 21 MWh

Scénario	Mesure officielle d'accompagnement	Trafic urbain et local	Lignes de bus régionales
Réduction de l'offre: suspension partielle de l'offre de base Niveau Voyageurs 3	Variante «légère»: Recommandation du télétravail à domicile + échelonnement du début des cours + enseignement universitaire à distance	• Remplacement de lignes de tram complètes par des autobus (électriques et/ou diesel, suivant la disponibilité des véhicules) en cas de demande globalement faible. • Réduction de la cadence dès que la demande et la qualité de l'offre le permettent (p. ex. cadence au quart d'heure en lieu et place de la cadence toutes les dix minutes). • Arrêt de lignes complémentaires et tangentielles (sans fonction de transport scolaire univoque, sauf si le besoin supplémentaire en temps est acceptable). • Suppression de tous les autres «tronçons de lignes partiellement desservis» si l'offre est couverte par une autre ligne (p. ex. ligne de tram 1 de la BVB sur le parcours Gare CFF <-> Gare badoise. Le tronçon est desservi toute la journée par la ligne de tram 2). • Arrêt de lignes et tronçons de ligne suffisamment couverts par l'offre du transport régional par autobus. • Règle empirique pour la réduction: cadence réduite de moitié au plus à toutes les heures de la journée. • Renoncement à d'autres voitures et courses de renfort inutiles dans le transport universitaire. • Autres réductions de la cadence en HP (notamment sur les lignes vers les hautes écoles).	• Réduction de la cadence dès que la demande et la qualité de l'offre le permettent, notamment en cas de suppression de chaînes de correspondance due au réaménagement de l'horaire ferroviaire. • Suspension de lignes tangentielles et complémentaires (sans fonction de transport scolaire univoque) dès que le service universel est couvert par les lignes principales et qu'aucun problème tarifaire n'est attendu (validité des tarifs en raison des parcours plus longs? Important: rechercher une solution pour la clientèle abonnée [geste commercial] qui doit franchir plus de zones de tarification). • Renoncement à d'autres voitures et courses de renfort inutiles dans le transport universitaire. • Règle empirique pour la réduction: cadence réduite de moitié au plus à toutes les heures de la journée.
		Économie par semaine: d'environ 878 à 1630 MWh	Économie par semaine: d'environ 19 à 34 MWh

Scénario	Mesure officielle d'accompagnement	Trafic urbain et local	Lignes de bus régionales
Réduction de l'offre: suspension partielle de l'offre de base Niveau Voyageurs 3	Variante «lourde»: variante «légère» (voir ci-avant) + intervention dans la vie publique	• Remplacement maximal des trams par des autobus (électriques et/ou diesel). • Réduction notable de la cadence et de l'offre de lignes (cadence semi-horaire tout au moins). Règle empirique: toutes les grandes zones d'habitation et de travail doivent disposer d'un arrêt desservi en continu dans un rayon d'un kilomètre maximum. • Il est renoncé aux lignes de bus de quartier peu utilisées. • Réduction des heures d'exploitation possible en accord avec les prescriptions officielles (suspension de l'offre en soirée et/ou la nuit ainsi que le dimanche). • Possibilité de suspendre des lignes de bus à caractère «touristique» en accord avec les prescriptions officielles.	• Réduction notable de la cadence et de l'offre de lignes (cadence horaire tout au moins). Règle empirique: toutes les grandes zones d'habitation et de travail doivent disposer d'un arrêt desservi en continu dans un rayon d'un kilomètre maximum. • Il est renoncé aux lignes parallèles et d'apport peu utilisées. • Réduction des heures d'exploitation possible en accord avec les prescriptions officielles (suspension de l'offre en soirée et/ou la nuit ainsi que le dimanche). • Possibilité de suspendre des lignes de bus à caractère «touristique» en accord avec les prescriptions officielles.
		Économie par semaine: d'environ 1540 à 2861 MWh	Économie par semaine: d'environ 33 à 62 MWh