

Monsieur le Conseiller fédéral
Guy Parmelin
Chef du Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR
3003 Berne

Envoi par courrier électronique
energie@bwl.admin.ch

Réf. : 24_COU_145

Lausanne, le 15 janvier 2024

Consultation fédérale sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations jointes dans le questionnaire en annexe.

Le Conseil d'Etat soutien le projet de la Confédération, et y apporte les remarques suivantes.

La pertinence des quatre mesures de réduction de l'offre de transport public devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme, de faisabilité et d'applicabilité. Les autorités étatiques ne sont en effet pas en mesure de contraindre la population et les entreprises à réduire de manière significative la demande de prestations de transport.

Les réductions de prestations de transport proposées porteraient potentiellement une atteinte sensible au fonctionnement de la société et de l'économie. Il faut garder à l'esprit que la population et les personnes morales n'accepteraient probablement pas de consentir à de nouveaux sacrifices, d'être privées de droits perçus comme fondamentaux et d'avoir un accès limité ou interrompu aux prestations jugées essentielles.

Les deux premiers niveaux de réduction de l'offre réduiront certes le nombre de correspondance et de fait le confort des usagers mais ils sont acceptables. Le Conseil d'Etat relève cependant que certains aspects techniques, notamment le remplacement de bus électriques par des bus à moteurs thermiques pourrait être difficilement applicable.

Concernant le niveau 3, le Conseil d'Etat relève qu'il est particulièrement important que les cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Ainsi, un concept pour le niveau 3 doit être discuté dès maintenant entre la branche et les cantons.

Le niveau 4, qui prévoit une suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Il est également prévu que les transports publics routiers (transport urbain et local, lignes de bus régionales) peuvent en principe être maintenus pour assurer la desserte fine. Le Conseil d'Etat relève que ce concept est réaliste pour autant que les entreprises concernées disposent de réserve de carburant propre, en suffisance ou que les distributeurs et leurs stations-services ne soient pas eux-mêmes entravés, ce qui ne peut pas être garanti.

Il est demandé dans le projet que les autorités cantonales déploient des mesures d'accompagnement, qui ne sont pas spécifiées. Le Conseil d'Etat demande de clarifier la nature des mesures d'accompagnement attendues.

Le Conseil d'Etat accueille favorablement le maintien, dans la mesure du possible, le transport de marchandise, partant du principe que le contingentement devrait réduire de manière sensible la production de biens et, par voie de conséquence, le transport de marchandises. En revanche, il ne partage pas les priorités évoquées dans l'annexe 2. Il estime en effet qu'en situation de crise les biens médicaux et les denrées alimentaires devraient se situer au même niveau d'égalité / de priorité. Il est en effet vital de pouvoir maintenir un approvisionnement en nourriture de la population mais également des structures de soin. Pour cela, il est nécessaire de maintenir une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle.

Il semble finalement particulièrement important pour le Conseil d'Etat que les plans de réductions de l'offre soient communiqués aux cantons bien avant une situation de crise afin qu'ils puissent intégrer ces éléments dans leur préparation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

Annexe

- Questionnaire

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes

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	Canton de Vaud, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes
Adresse / Indirizzo	Place de la Riponne 10 1014 Lausanne
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	

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)

Jonas Anklin, Chef division finances et support DGMR
jonas.anklin@vd.ch – 021 316 73 77

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an 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. 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. **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

Le Conseil d'Etat soutient le projet d'ordonnance qui définit les mesures applicables par les entreprises de transport public et de fret ferroviaire en cas de pénurie d'énergie, Il accompagne sa prise de position des remarques suivantes :

Afin de préciser pleinement dans quel cadre s'inscrivent les mesures qui sont énoncées, il conviendrait d'évoquer comment les mesures citées dans l'ordonnance s'insèrent dans la stratégie énergétique fédérale.

La pertinence des mesures 1 à 4 devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme et de faisabilité et d'applicabilité. Les autorités étatiques ne sont pas en mesure de contraindre (juridiquement : à l'instar d'un appel et non une obligation à fonctionner en mode télétravail) la population et les entreprises à réduire de manière significative la demande de prestations de transport. Les réductions de prestations de transport proposées porteraient potentiellement une atteinte sensible au fonctionnement de la société et de l'économie. Il faut garder à l'esprit que probablement la population et les personnes morales n'accepteraient pas de consentir à de nouveaux sacrifices, d'être privées de droits perçus comme fondamentaux et d'avoir un accès limité ou interrompu aux prestations jugées essentielles.

En ce qui concerne le niveau 3, il nous semble particulièrement important que les Cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Une ligne passant à proximité d'infrastructures vitales sera par exemple très importante à maintenir. Nous doutons que les entreprises de TP aient la connaissance complète du terrain et des emplacements des infrastructures que le Canton souhaite maintenir à tout prix.

En ce qui concerne le niveau 4, la suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Le Canton de Vaud, dans une telle éventualité, se rabattra sur du trafic individuel motorisé. Il est en train d'élaborer un concept de stations-services secourues afin de permettre au personnel-clé de pouvoir se rendre de son lieu de domicile jusqu'à son lieu de travail.

Il est demandé dans le projet que les autorités cantonales déploient des mesures d'accompagnement, qui ne sont pas spécifiées. Le Canton de Vaud demande de clarifier la nature des mesures d'accompagnement attendues.

Il nous semble indispensable que les plans de réduction de l'offre, tant au niveau des transports publics que du fret ferroviaire, soient établis de manière préalable par exemple en fonction de seuils de contingentement. Il serait possible de se baser sur le scénario majeur de l'analyse des risques de la Confédération ou sur un autre scénario à considérer. Ces plans de réduction de l'offre devront être remis à jour régulièrement ne fonction de l'évolution de ces scénarios.

Transport de fret

Nous accueillons favorablement le fait que le transport de marchandise soit maintenu autant que possible, partant du principe que le contingentement devrait réduire de manière sensible la production de biens et, par voie de conséquence, le transport de marchandises.

En revanche, nous ne partageons pas les priorités évoquées dans l'annexe 2. Nous estimons en effet qu'en situation de crise les biens médicaux et les

denrées alimentaires devraient se situer au même niveau d'égalité / de priorité. Il est en effet vital de pouvoir maintenir un approvisionnement en nourriture de la population mais également des structures de soin. Pour cela, il est nécessaire de maintenir une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle.

Il nous semble finalement particulièrement important que les plans de réductions de l'offre soient communiqués bien avant une situation de crise aux cantons afin qu'ils puissent intégrer ces éléments dans leur préparation.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Réduction du transport de voyageurs	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le rapport explicatif prévoit 4 niveaux graduels de réductions de prestations, ce terme de “niveaux” n’apparaît pas dans l’ordonnance elle-même : Cela mériterait de l’être. 2. Le niveau de réduction du niveau 3 ne contient aucune orientation générale quant à un niveau de desserte ferroviaire restreint. Un plan minimal de desserte devrait être identifié et les principes fixés dans l’annexe 1. 3. En période de contingentement (il est compris que les restrictions applicables aux grands consommateurs seraient remplacées par les mesures des niveaux 1 à 4 évoquées dans cette ordonnance) : 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En l’état, dans le projet soumis, la formulation de cet article n’est pas claire et il conviendrait de la revoir à l’aune du rapport explicatif. 2. Par exemple : les réseaux RER sont maintenus avec une cadence horaire réduite dans la mesure du possible. Si les conditions le permettent, les trains de type « Regio Express » sont maintenus avec une cadence réduite en correspondance avec les RER. 3. Le niveau 4 mentionné dans le rapport explicatif qui correspondrait à une suspension du transport de voyageurs par rail équivaut à un arrêt, quasi pur et simple, de l’activité économique nationale et restreindrait trop drastiquement l’accès aux services et prestations vitales pour la population : ce qui n’est pas acceptable si la période de contingentement devait durer un mois complet. Ce niveau 4 s’apparenterait d’ailleurs aux effets subis par les CFF en situation de délestage.
Art. 5 - Information et coordination	<ol style="list-style-type: none"> 1. De plus amples précisions doivent être apportées. 2. Propositions de nouvel alinéa <p>Les gestionnaires de l’infrastructure et les entreprises visées à l’art. 2, al. 1, let. b à d, sont tenus d’informer les Cantons des plans de réduction des transports voyageurs et en particulier du plan de réduction de l’offre.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sous ch. 2 il est dit que « Les organisations chargées de la gestion de système sont responsables de la coordination des mesures. » En quoi consiste cette coordination ? Cela n’est pas clair et mériterait des précisions. 2. Il est essentiel que les cantons connaissent les projets des entreprises de transport public en matière de réduction des transports voyageurs en amont d’une possible crise afin : <ul style="list-style-type: none"> - De s’assurer que le personnel nécessaire au fonctionnement des infrastructures vitales puisse toujours se rendre sur son lieu de travail ;

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<ul style="list-style-type: none"> - D'élaborer des plans de substitution (hébergement de proximité, usage accru de véhicules privés, etc.)
Art. 6 – Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport	1. Une information quant aux mesures de contrôles d'application envisagées doit être fournie aux Cantons.	1. Il est spécifié dans le rapport explicatif que : « Afin de garantir une démarche coordonnée et uniforme dans les TP sur l'ensemble de la Suisse, les consignes et les mesures émanant des gestionnaires du système (CFF SA et CarPostal SA) doivent être respectées. En outre, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport doivent informer de manière adéquate leur clientèle des restrictions prévues en cas de pénurie d'électricité. » A ce sujet des contrôles d'application sont-ils prévus ? Si oui quels types de contrôles, menés par qui, et comment serait-il prévu de répondre au non-respect des consignes et mesures (cas échéant) ?
Annexe 1 - Mesures visant à réduire le transport de voyageurs	Par similarité à ce qui est précisé dans le rapport explicatif, plutôt que des lettres (...a, ...b, ...c, ...d) il faudrait mentionner des niveaux (1, 2, 3, 4). La pertinence des mesures 1 à 4 devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme et de faisabilité et d'applicabilité.	Au niveau 1 (...a.) La capacité prévue actuellement aux heures de pointe répond à un besoin de la société pour en assurer le fonctionnement et la viabilité économique. Réduire l'offre dans ces périodes aurait dès lors un impact sur l'activité économique du pays. Le niveau 1 devrait permettre de modifier les besoins à court terme sur les déplacements. A noter que même si les autorités font un appel aux entreprises pour favoriser le télétravail pour réduire la demande de transport aux heures de pointe, il n'est pas possible de mesurer quelle en sera la portée réelle. <hr/> Au niveau 2 (...b) Il est prévu une réduction des capacités des transports publics. Si l'appel au télétravail n'est pas suffisamment suivi, cette stratégie sera inadaptée. (Voir commentaire niveau 1,

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<p>par analogie). Il est prévu un remplacement des bus électriques, dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent, par des bus diesel, aussi bien dans les transports urbains que sur les lignes de bus régionales. Une adaptation du plan de transport pour allouer la flotte de bus diesel est possible. Toutefois, c'est à moyen terme que le problème apparaîtra car une part importante de bus diesel aura été remplacée. Se pose alors la question de la nécessité d'une flotte minimale (socle) de bus maintenu en diesel pour faire face à des pénuries d'électricité.</p> <hr/> <p>Au niveau 3 (...c)</p> <p>Il nous semble particulièrement important que les cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Le maintien d'une ligne passant à proximité d'infrastructures vitales est par exemple essentiel et les entreprises de transports publics n'ont pas la connaissance complète du terrain et des emplacements des infrastructures que le Canton de Vaud souhaite maintenir à tout prix. Ainsi, un concept pour le niveau 3 doit être discuté dès maintenant entre la branche et le Canton.</p> <hr/> <p>Au niveau 4 (...d)</p> <p>La suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Le Canton de Vaud, dans une telle éventualité, se rabattra sur du trafic individuel motorisé. Il est en train d'élaborer un concept de stations-services secourues afin de permettre au personnel-clé de pouvoir se rendre de son lieu de domicile jusqu'à son lieu de travail. Il est également mentionné que les TP routiers</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<p>(transport urbain et local, lignes de bus régionales) peuvent en principe être maintenus pour assurer la desserte fine : Cela est réaliste pour autant que les entreprises concernées disposent de réserve de carburant propre, en suffisance ou que les distributeurs et leurs stations-services ne sont pas eux-mêmes entravées, ce qui ne peut pas être garanti.</p>