Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Août 2019

Ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)

Commentaires des dispositions

Référence du dossier: BAV-042.500-00007/00024/00004/00007

Motif

L'OTPE est le résultat de la révision totale de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires[1] (en vigueur depuis le 01.01.2010).

Des modifications de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[2], de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[3], de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)[4] ainsi que de nouvelles exigences et de nouveaux besoins économiques et sociétaux ont rendu nécessaire un remaniement des dispositions en vigueur. La révision totale avait pour but d'adapter le champ d'application aux besoins actuels, d'améliorer la compréhensibilité et de préciser les définitions et les formulations tout en les uniformisant. Les dispositions concernant les entreprises sont toujours appropriées en principe et n'ont pas changé sur le fond.

Titre

L'OTPE contient des dispositions relatives à la commande de transports prioritaires dans des situations spéciales ainsi qu'à la préparation et à l'exécution de tels transports.
C'est pourquoi, le **nouveau titre** de l'ordonnance est désormais: «**ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)**».

[1] RS *531.40*
[2] RS *742.101*
[3] RS *745.1*
[4] RS *742.41*

Préambule

L'ordonnance est basée sur

a. l'art. 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[5]
«Le Conseil fédéral (…) arrête les prescriptions d'exécution.»;

b. l'art. 6, al. 2, de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)[6]
«[2] Le Conseil fédéral règle les modalités. Il peut prévoir d'exempter provisoirement une entreprise de l'obligation de transporter si elle fait face à des difficultés d'exploitation particulières.»;

c. l'art. 41 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[7]
«Les entreprises sont tenues, dans des situations particulières ou extraordinaires, d'effectuer les transports pour la Confédération et les cantons en priorité. A cet effet, le Conseil fédéral peut lever l'obligation d'exploiter, de transporter et d'établir des tarifs et des horaires.»;

d. l'art. 150, al. 1, de la loi du 3 février 1995 sur l'armée, (LAAM)[8] *«Le Conseil fédéral édicte les ordonnances d'exécution nécessaires.»;*

e. l'art. 27 de la loi du 17 juin 2016 sur l'approvisionnement du pays (LAP)[9]
«Afin d'affronter une pénurie grave, le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires pour garantir un nombre suffisant de moyens de transport, d'information et de communication, maintenir ouvertes les voies de transport, d'information et de communication ainsi que garantir la disponibilité d'entrepôts.» et
l'art. 57, al. 1, LAP *«Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution et prend les mesures nécessaires.».*

L'ordonnance est donc une disposition d'exécution du Conseil fédéral relative à la commande de transports prioritaires dans des situations spéciales ainsi qu'à la préparation et à l'exécution de tels transports.

Art. 2 Situations exceptionnelles

Généralités

Par le passé, plusieurs événements ont montré que la nécessité de transports prioritaires pour protéger la population ou ses moyens d'existence ou pour fournir à la population et à l'économie des biens et services vitaux peut se faire sentir indépendamment de situations dans lesquelles les processus administratifs normaux ne suffisent plus à gérer certaines tâches de l'État (situation particulière)[10] ou de situations dans lesquelles les processus administratifs normaux en usage dans de nombreux domaines et secteurs ne suffisent pas à résoudre les problèmes et à relever les défis (situation extraordinaire)[11].

Même dans le cas d'événements ayant des répercussions sur l'ensemble du système, tels que des événements naturels, technologiques ou sociaux entraînant des conséquences au niveau cantonal, supracantonal, national ou international, les gestionnaires de d'infrastructure ferroviaire, les entreprises titulaires d'une concession pour le transport de voyageurs et les entreprises de fret ferroviaire doivent satisfaire à des exigences comparables à celles des situations particulières ou

---

5 RS *742.101*
6 RS *742.41*
7 RS *745.1*
8 RS *510.10*
9 RS *531*
10 Source: rapport sur la politique de sécurité 2000
11 Source: rapport sur la politique de sécurité 2000

extraordinaires. Par exemple lors de pandémies, de défaillances de l'alimentation électrique[12], de pénuries d'électricité, de cyberattaques, d'accidents de centrales nucléaires, de tremblements de terre ou d'attentats terroristes.

D'après l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires, les entreprises ne doivent toutefois pouvoir effectuer des transports dans le cadre de la coopération en matière de sécurité nationale que dans des situations particulières ou extraordinaires. D'autres situations exceptionnelles sont donc exclues.

Il est cependant nécessaire que les entreprises soient en mesure d'effectuer des transports prioritaires déterminés par un événement. C'est le cas, par exemple, des événements naturels, techniques ou sociaux ayant des effets aux niveaux cantonal, supracantonal, national ou international sur la population ou ses moyens d'existence ou sur la fourniture de biens et services vitaux à la population et à l'économie. L'événement et ses répercussions induisent des circonstances qui légitiment des transports prioritaires. La raison de cette nécessité réside dans les répercussions négatives immédiates ou prévues sur la population, les moyens d'existence et l'économie qui se produiraient si ces transports n'étaient pas effectués.

Cette circonstance est prise en considération dans l'OTPE. Les dispositions de l'ordonnance valent aussi bien pour les situations particulières ou extraordinaires que pour des situations en cas de dangers et de menaces définis dans l'ordonnance (situations exceptionnelles). Les situations considérées comme des situations exceptionnelles sont définies dans l'ordonnance aux let. a) à f). Elles sont expliquées ci-après.

Let. a

Une **situation particulière** est une situation dans laquelle les procédures ordinaires ne permettent plus de maîtriser certaines tâches. Dans certains secteurs, les activités des autorités sont affectées. Typiquement, il devient nécessaire de concentrer rapidement les ressources et de rationaliser les procédures.

Let. b

Une **situation extraordinaire** est une situation où, dans de nombreux domaines et secteurs, les procédures ordinaires ne sont pas suffisantes pour faire face aux tâches à accomplir, par exemple en cas de catastrophes et de crises qui affectent gravement un canton, plusieurs cantons ou l'ensemble du pays, ou en cas de conflit armé.

Let. c

Une **pénurie grave** est un problème de quantité de biens et de services vitaux, qui ne permet pas un approvisionnement normal au-delà d'un certain temps.

---

[12] La coupure de courant est définie comme une défaillance de l'alimentation électrique causée par des interruptions ou des dommages sur des lignes électriques, des transformateurs ou des nœuds de répartition. Si l'alimentation électrique dans un réseau s'effondre complètement on parle d'un «*blackout*».

Let. d

Les **événements naturels, techniques et sociaux** comprennent les pandémies, les tremblements de terre, les défaillances de l'alimentation électrique, les pénuries d'électricité, les cyberattaques, les accidents de centrales nucléaires ou les attentats terroristes.

Let. e

Les menaces et les dangers pour la sûreté comprennent le terrorisme ou l'extrémisme violent. Le terrorisme se définit par des actes de violence contre des personnes ou des biens (enlèvements, attentats, attaques à l'explosif etc.) dans le but d'atteindre un objectif politique, religieux ou idéologique. Le terrorisme est la pratique et la propagation de la terreur. Il sert de moyen de pression et, surtout, vise à répandre l'insécurité et la peur.

L'extrémisme violent est une utilisation de la violence qui va au-delà de la normale, qui est extraordinaire, qui se situe en dehors des règles généralement acceptées.

Let. f

La **défense du pays et de sa population** comprend, par exemple, la parade à une attaque militaire. Le soutien subsidiaire signifie ici fournir aide ou assistance avec des ressources en renfort ou avec des moyens de fortune (temporairement).

Art. 3 Champ d'application

Al. 1

Let. a

Les entreprises titulaires d'une concession pour transport de voyageurs conformément à l'art. 6 LTV sont des entreprises qui disposent d'une concession fédérale ou cantonale pour le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer et tramway, trolleybus, téléphérique, bateau ou véhicule à moteur à propulsion thermique ou électrique.

Let. b

L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires selon le message sur la réforme des chemins de fer[13] ne s'applique pas aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (GI) au sens de l'art. 5 LCdF. En effet, l'ordonnance n'a pas été adaptée au moment de l'introduction de la différenciation entre GI et entreprises de transport ferroviaire (ETF). Or les GI doivent eux aussi satisfaire aux exigences de la présente ordonnance afin que les ETF puissent effectuer des transports prioritaires en cas d'événement. Pour cette raison, le champ d'application est étendu aux entreprises titulaires d'une concession et d'un agrément de sécurité pour l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire.

[13] FF 2005 2269

Let. c

L'autorisation visée à l'art. 8*c* LCdF est l'autorisation d'accès au réseau assortie du certificat de sécurité. Les entreprises de fret ferroviaire ont besoin d'une autorisation d'accès au réseau et d'un certificat de sécurité pour pouvoir effectuer des transports sur le réseau ferré.

Les dispositions de l'ordonnance s'appliquent donc également aux entreprises de fret ferroviaire.

Al. 2

L'ordonnance ne s'applique pas aux tronçons qui n'ont pas de fonction de desserte au sens de l'art. 3 LTV et de l'art. 5 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs[14].

Art. 4 Exemption de l'obligation d'exécuter des transports prioritaires

Les entreprises visées à l'art. 3 qui, dans les situations exceptionnelles visées à l'art. 2, ne sont manifestement pas tenues d'effectuer des transports prioritaires pour protéger la population ou les moyens d'existence ou pour fournir à la population et à l'économie des biens ou services vitaux dans des situations exceptionnelles peuvent être exemptées de l'obligation d'effectuer des transports prioritaires par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Les entreprises qui souhaitent bénéficier d'une dérogation peuvent en faire la demande auprès du DETEC. La demande doit contenir une proposition et la preuve des autorités cantonales et des organisations de protection de la population, de la sûreté intérieure et de l'économie nationale que sur le réseau de lignes de l'entreprise[15] et dans des situations exceptionnelles, l'entreprise n'a pas à effectuer de transports prioritaires pour protéger la population ou les moyens d'existence ni pour fournir des biens ou services vitaux à la population et à l'économie.

Art. 5 Commande

Généralités

L'article définit qui, dans des situations exceptionnelles, peut commander des transports à effectuer en priorité en raison de l'événement. Sur la base d'une évaluation de l'impact sur la population, les moyens d'existence et l'économie, les services visés aux let. a) à c) chargent une entreprise concessionnaire de transport public de voyageurs ou une entreprise de fret ferroviaire d'effectuer un transport selon le procédé décrit ci-après.

Let. a

Les organisations de la Confédération et des cantons chargées de la protection la population commandent des transports pour protéger la population ou les moyens d'existence, par exemple des transports d'évacuation.

Les états-majors ou organes de conduite qui gèrent l'événement décident de la nécessité des transports prioritaires. Les états-majors ou organes de conduite cantonaux attribuent un mandat

---

[14] RS *745.11*

[15] Les cantons sont responsables de la planification, de la préparation et de la mise en œuvre des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence, ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire.

pour l'exécution d'un transport selon la formule PPQQTD[16] à une entreprise concessionnaire de transport public de voyageurs ou une entreprise de fret ferroviaire par l'intermédiaire des représentants des organismes chargés de gérer le système de transport (CFF, CarPostal) au sein desdits états-majors ou organes de conduite.

Les états-majors fédéraux attribuent un mandat pour l'exécution d'un transport selon la formule PPQQTD[19] à une entreprise concessionnaire de transport public de voyageurs ou une entreprise de fret ferroviaire par l'intermédiaire de l'armée (en tant que prestation de l'armée pour le soutien subsidiaire aux autorités civiles via le Commandement des opérations J4/6 et/ou trafic et transport BLA).

Le processus requis pour l'attribution du mandat est, s'il n'existe pas encore, développé conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

Let. b

Les organisations ou entreprises de l'économie chargées de l'approvisionnement économique du pays commandent des transports de biens et services vitaux pour la population et l'économie[17]. Les organisations ou entreprises qui assument des missions d'approvisionnement économique du pays chargent une entreprise de fret ferroviaire d'exécuter un transport. Elles confirment l'urgence du transport notifiée aux entreprises de fret ferroviaire auprès des gestionnaires d'infrastructure ainsi qu'auprès de l'organisation chargée de la gestion du système de trafic ferroviaire (CFF Infrastructure). L'entreprise mandatée s'adresse aux gestionnaires d'infrastructure pour obtenir un sillon[18] et effectue le transport. Là où cela n'existe pas encore, le processus requis pour l'attribution des mandats est développé conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

Let. c

L'armée commande des transports nécessaires pour fournir un soutien subsidiaire aux autorités civiles ou des transports nécessaires pour repousser une attaque militaire.
Elle charge une entreprise de fret ferroviaire ou une entreprise concessionnaire de transport public de voyageurs d'exécuter un transport. Elle confirme l'urgence du transport notifiée aux entreprises de fret ferroviaire auprès des gestionnaires d'infrastructure ainsi qu'auprès de l'organisation chargée de la gestion du système de trafic ferroviaire (CFF Infrastructure) ou de transport public routier (CarPostal). Les entreprises de transport ferroviaire s'adressent aux gestionnaires d'infrastructure pour réserver un sillon et effectuent les transports. Lorsqu'il n'existe pas encore, le processus nécessaire à l'attribution du mandat est élaboré conjointement par les parties concernées dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

---

[16] Formule PPQQTD : P = priorité, P = produit, Q = qualité, Q = quantité, T = temps, D = durée
[17] par ex. services logistiques. Cela comprend également les moyens d'exploitation nécessaires, tels que les combustibles et les carburants.
[18] Un parcours défini localement et temporellement sur une infrastructure ferroviaire.

Art. 6 Coordination

Généralités

Dans l'ordonnance sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE)[19], des organisations (organismes gestionnaire du système) sont chargées de la gestion du système de transport. Elles élaborent des concepts, des plans d'urgence et des plans de gestion du trafic pour maintenir le *système de transport* en cas de panne de courant, de pénurie d'électricité, de pandémie, de cyberattaque, d'accident nucléaire, de tremblement de terre ou d'attaque terroriste. Elles le font en collaboration avec les autorités nationales et cantonales de protection de la population et de sûreté intérieure, ainsi qu'avec les autorités nationales et cantonales responsables de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux.

Al. 1

Cette disposition oblige la division Infrastructure des CFF, en tant qu'organisation gestionnaire du système de trafic ferroviaire conformément à l'art. 5 OCTE, à veiller par le biais d'une coordination entre les parties concernées au niveau opérationnel à ce que les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires puissent exercer leurs droits et remplir leurs obligations. Les CFF doivent notamment veiller à ce que

a) les droits et obligations des gestionnaires d'infrastructure en vertu des art. 10 et 14 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire[20] puissent être respectés;
b) l'exécution d'opérations de transport prioritaires n'empêche pas les entreprises de transport ferroviaire de remplir leur obligation d'assurer l'offre en vertu de l'art. 14 LTV, de sorte que le transport ferroviaire ne soit pas paralysé.

De surcroît, la division Infrastructure des CFF doit

c) coordonner au niveau national les mesures opérationnelles relatives à la régulation du trafic, aux horaires, aux moyens de transport disponibles et aux capacités de transport ferroviaire;
d) aider les autorités et organisations cantonales à planifier les tâches du transport ferroviaire en cas de situation exceptionnelle[21];
e) aider les autorités et organisations cantonales dans des situations exceptionnelles dans la mise en œuvre des planifications des transports ferroviaires[22];
f) coordonner ses activités de planification préventive en cas de situations exceptionnelles et de maîtrise d'événements dans des situations exceptionnelles avec CarPostal Suisse SA et avec les autorités et organisations responsables de la direction de la gestion d'événements.

Là où cela n'existe pas encore, les processus de coordination requis sont développés conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

---

19 RS *520.16*
20 RS *742.122*
21 Les cantons sont responsables de la planification et de la préparation des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence, ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire.
22 Les cantons sont responsables de la mise en œuvre des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence, ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire.

Al. 2

Cette disposition oblige CarPostal Suisse SA, en tant qu'organisation gestionnaire du système de transport régional de voyageurs (TRV) et de trafic local public (TLP) sur route conformément à l'art. 5 OCTE à:

a) aider les autorités cantonales et les organisations qui en font la demande à planifier les tâches et les interventions ainsi qu'à piloter et à contrôler le TRV et le TLP routiers en cas de situation exceptionnelle[23];
b) aider les autorités cantonales et les organisations qui en font la demande dans des situations exceptionnelles à mettre en œuvre les plans pour le TRV et le TLP routiers, notamment dans la coordination des mesures opérationnelles au niveau cantonal et intercantonal entre les entreprises de transport en matière de régulation du trafic, d'horaires, de moyens de transport disponibles et de capacités de transport[24];
c) recenser les moyens et les capacités de transport disponibles dans le TRV et dans le TLP routiers en cas de situation exceptionnelle et, dans une situation exceptionnelle, analyser à l'attention des cantons la situation importante pour la protection de la population; et tenir un tableau des moyens;
d) veiller, par le biais d'une coordination entre toutes les parties concernées au niveau opérationnel, à ce que les entreprises de transport titulaires d'une concession de TRV ou de TLP routiers soient en mesure de remplir leur obligation d'assurer l'offre en vertu de l'art. 14 LTV, afin que ces trafics ne soient pas interrompus du fait d'opérations de transport prioritaires;
e) coordonner les activités de planification préventive en cas de situations exceptionnelles et de maîtrise d'événements dans des situations exceptionnelles avec la Division Infrastructure des CFF et avec les autorités et organisations responsables de la direction de la maîtrise d'événements.

Là où cela n'existe pas encore, les processus de coordination requis sont développés conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

Art. 7 Décision sur les priorités en matière de transport

Al. 1

Si les ressources s'avèrent insuffisantes pour effectuer des transports prioritaires, les autorités doivent fixer des priorités. Pour cela, il doit être prouvé que toutes les ressources et possibilités des entreprises découlant de leurs droits et obligations ont été épuisées. L'Office fédéral des transports (OFT) discute de la situation avec les services fédéraux concernés[25], les mandants conformément à l'art. 4 OTPE, les entreprises concernées et les autorités. Il prend la décision au nom des autorités vis-à-vis des entreprises. L'art. 12 LCdF habilite l'OFT à annuler les décisions et ordonnances d'organes ou d'unités de service d'une entreprise ferroviaire ou à empêcher leur exécution si elles portent atteinte à des intérêts nationaux importants. L'art. 7 OTPE est une concrétisation de cette compétence juridique au niveau de l'ordonnance en faveur d'intérêts nationaux importants.

---

[23] Les cantons sont responsables de la planification et de la préparation des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire.
[24] Les cantons sont responsables de la mise en œuvre des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire.
[25] Par ex. dans le cadre d'un rapport de coordination au sein de l'État-major fédéral Protection de la population EMFP

Là où cela n'existe pas encore, les processus de classement par ordre de priorité requis sont développés conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

Al. 2

Dans le cadre de la défense contre une attaque militaire, le Conseil fédéral peut être chargé de transférer à l'armée le pouvoir de décision sur les priorités en matière de transport.

Là où cela n'existe pas encore, les processus de transfert du pouvoir de décision sont développés conjointement par les acteurs dans le cadre de planifications préventives et dans l'optique de situations exceptionnelles.

Art. 8 Mesures préparatoires

Al. 1

Généralités

Le besoin de transports prioritaires peut se faire sentir à tout moment. Il peut s'agir, par exemple, d'un événement naturel, technique ou social ayant des effets aux niveaux cantonal, supracantonal, national ou international sur la population, l'économie et l'environnement. Les situations visées à l'art. 2 OTPE et leurs impacts induisent des circonstances qui légitiment des mesures préparatoires nécessaires à l'exécution de transports prioritaires.

L'exécution de transports prioritaires ne libère pas les entreprises de transport de voyageurs titulaires d'une concession de leur obligation d'assurer l'offre conformément à l'art. 14 LTV. Conformément à l'art. 41 LTV, seul le Conseil fédéral peut lever cette obligation.

Pour obtenir un certificat de sécurité (Cersec) ou un agrément de sécurité (Agsec), les gestionnaires d'infrastructure (GI) et les entreprises de transport ferroviaire (ETF) doivent prouver qu'ils utilisent un système de gestion des cas d'urgence. En outre, les entreprises gèrent les risques, les crises et la continuité dans le cadre de processus ordinaires.

Les autres entreprises de transport au bénéfice d'une concession de transport de voyageurs assurent également la gestion des risques (GR) et celle des urgences, des crises et de la continuité (GUCC) sur la base du droit privé et public ainsi que de normes dans le cadre de leurs activités commerciales et de leurs processus ordinaires.

Mesures préparatoires

L'OTPE exige des entreprises qu'elles créent et exploitent une GR et une GUCC dans le cadre des principes applicables à l'entreprise en vertu du droit privé, du droit public et des normes. La GR comprend, entre autres, l'analyse des risques de dangers et de menaces qui affectent l'entreprise[26]. La GUCC comprend, entre autres, l'élaboration de concepts et de plans dans l'éventualité

[26] Une ligne directrice et une aide à la mise en œuvre ont été développées dans le cadre du programme «Protection des infrastructures critiques (PIC)». Au niveau méthodologique, la ligne directrice s'inspire des conceptions établies en matière de gestion des crises, des risques, des urgences et de la continuité des affaires. Elle combine différents éléments de ces approches dans l'idée de constituer une protection intégrale. Elle se base sur des planifications et des travaux correspondants que de nombreuses entreprises disposent déjà. Tandis que ces planifications et ces travaux se concentrent généralement sur les risques encourus par l'entreprise, la ligne directrice PIC se consacre en priorité à la question de savoir dans quelle mesure des défaillances d'infrastructures critiques entravent la population et ses moyens d'existence (économiques).

de situations exceptionnelles et la maîtrise des événements dans des situations exceptionnelles, en collaboration avec les autorités cantonales responsables, sur le réseau de l'entreprise, de la planification, de la préparation et de la mise en œuvre de mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement en biens et services vitaux pour la population et l'économie. Une GR et une GUCC font partie des standards d'une direction d'entreprise responsable et moderne. Pour cette raison, les entreprises n'ont en principe aucune mesure d'organisation spéciale et supplémentaire à prendre, ni de coûts additionnels à assumer.

Les mesures préparatoires au niveau de l'organisation doivent permettre de poursuivre l'exploitation sans interruption même dans des situations exceptionnelles, telles qu'une pandémie, une défaillance de l'alimentation électrique, une pénurie de courant, une cyber-attaque, un accident de centrale nucléaire, un tremblement de terre ou un attentat terroriste. Ceci afin de pouvoir effectuer des transports pour protéger la population ou les moyens d'existence, ou pour fournir en priorité à la population et à l'économie des biens et services vitaux.

Les coûts éventuels des dépenses liées aux mesures d'organisation préparatoires sont inclus dans les offres. Dans des situations exceptionnelles, les cantons et l'économie bénéficient des mesures préparatoires prises par les entreprises.

Les mesures matérielles, telles que la mise à disposition de moyens de transport, sont prises par les entreprises en collaboration avec les autorités cantonales responsables de leur réseau de tronçons pour planifier, préparer et mettre en œuvre des mesures visant à protéger la population et ses moyens d'existence et à fournir à la population et à l'économie des biens et services vitaux. Les cantons sont responsables de la planification, de la préparation et de la mise en œuvre des mesures destinées à faire face aux situations exceptionnelles sur leur territoire.

Dans une analyse des risques, les entreprises doivent d'abord enregistrer, analyser et évaluer les risques inhérents à certains dangers et menaces (par ex. pandémies, défaillance de l'alimentation électrique, pénuries d'électricité, cyberattaques, accidents de centrales nucléaires, tremblements de terre ou attentats terroristes). Pour les risques résiduels, elles doivent élaborer une stratégie ad hoc (évitement, réduction, diversification, transfert ou prévention des risques). Ceci permet alors de savoir ce qui doit être fait, à quel degré de qualité, conformément aux dispositions légales et aux exigences des différentes parties, par exemple des commanditaires.

Sur la base des stratégies de maîtrise, des concepts et des plans doivent être élaborés dans l'éventualité de situations exceptionnelles et pour la maîtrise des événements dans des situations exceptionnelles, telles que les pannes de courant, les pénuries d'électricité, les accidents nucléaires et les attaques terroristes. Les concepts et la planification doivent être coordonnés avec les autorités cantonales responsables sur le réseau de l'entreprise de la planification, de la préparation et de la mise en œuvre des mesures de protection de la population et de ses moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux. Cette coordination doit également inclure, en ce qui concerne la régulation du trafic et les horaires, les entreprises qui offrent des correspondances et les organismes chargés de la gestion du système de transport ferroviaire (infrastructure CFF), de celle du TRV et de celle du TLP routier (CarPostal), aux niveaux cantonal et intercantonal, en vertu de l'art. 5 OCTE[27].

[27] Ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE; RS *520.16*)

Dans cette marche à suivre, il est tenu compte des différentes menaces et mises en danger pour l'entreprise et pour le réseau de tronçons concerné ainsi que des différentes organisations de l'exploitation et tailles d'entreprises. Cette procédure considère également les différences cantonales au niveau de l'organisation administrative.

Pour faire face à un événement, il faut développer des processus et mettre en place des structures organisationnelles. En plus de cette gestion d'urgence, de crise et de continuité, il faut prendre des mesures et mettre des ressources à disposition pour la gestion concrète d'un événement (par ex. élaborer un plan de pandémie, passer des accords, organiser des piquets, élaborer des décisions sous réserve afin de pouvoir déroger à la réglementation), afin que la gestion de l'événement et de ses conséquences négatives puisse être opérationnelle dès sa survenue.

Moyens disponibles

Dans des situations exceptionnelles, les entreprises agissent généralement avec les ressources disponibles pour une exploitation normale et planifiée (avec les moyens du bord), en particulier avec le personnel disponible nécessaire à l'exploitation et les moyens de transport disponibles pour une exploitation normale et planifiée.

Si les planifications des cantons indiquent que les moyens de transport mis à la disposition des entreprises pour le transport commandé[28] et indemnisé[29] sont insuffisants ou inadaptés pour assurer le service nécessaire en cas de situations exceptionnelles, par exemple pour évacuer la population, les cantons peuvent charger les entreprises conformément à l'art. 3 OTPE de fournir les moyens de transport pour le service nécessaire. Conformément à l'art. 41 LCdF et à l'art. 40 LTV, les frais qui en découlent sont à la charge des mandants.

Al. 2

Les mesures préparatoires des entreprises doivent permettre, lorsqu'un besoin existe, de mobiliser des ressources 24 heures sur 24 afin d'assurer le transport de voyageurs et de marchandises. C'est le cas, par exemple, en cas de pandémie, de panne de courant, de pénurie d'électricité, de cyberattaque, d'accident nucléaire, de tremblement de terre ou d'attaque terroriste.

Al. 3

Les mesures préparatoires doivent notamment permettre d'assurer la disponibilité du personnel et des ressources nécessaires à l'exploitation. Compte tenu des circonstances dans lesquelles les transports prioritaires liés à un événement doivent se dérouler, il doit être possible d'obliger ce personnel à fournir le travail, par exemple en cas de pandémie ou d'accident dans une centrale nucléaire. Pour de tels transports, la protection de la santé et la sécurité au travail doivent par exemple pouvoir être assurés.

La sécurité au travail et la protection de la santé du personnel nécessaire à l'exploitation ainsi que l'acquisition, le stockage et la distribution du matériel de protection doivent être clarifiés et définis lors de la planification dans l'éventualité de situations exceptionnelles. Les entreprises sont soumises aux dispositions de droit privé et public, telles que la loi du 22 mars 1991 sur la radioprotection (LRaP)[30], l'ordonnance du 26 avril 2017 sur la radioprotection (ORaP)[31], la loi du 8 octobre

[28] D'après les art. 28 à 31*c* (LTV ; RS *745.1*)
[29] Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV; RS *745.16*).
[30] RS *814.50*
[31] RS *814.501*

1971 sur la durée du travail (LDT)[32] et l'ordonnance du 29 août 2018 relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)[33].

Selon les dispositions légales en matière de radioprotection et de protection de la santé, par exemple, le personnel nécessaire à l'exploitation peut être obligé de fournir un travail. Le chap. 4 du titre 3 de l'ORaP, «Personnes astreintes», contient des dispositions sur les groupes de personnes, la protection de la santé, l'instruction, l'équipement, la couverture d'assurance et l'indemnisation.

Les dérogations aux dispositions de la LDT sont régies par l'OLDT. Le règlement s'applique aussi explicitement aux situations exceptionnelles. Si les dérogations prévues par l'OLDT ne suffisent pas à l'exécution des mandats résultant des conceptions et planifications de la maîtrise de situations exceptionnelles, les entreprises doivent prendre des décisions réservées en vue de dérogations nécessaires en plus de celles prévues par la LDT. Cela comprend également l'implication des travailleurs ou de leurs représentants, comme l'exigent les dispositions.

Al. 4

Pour que les réseaux ferroviaire et routiers, ainsi que les transports publics fonctionnent en système intégré même en cas de situation exceptionnelle, les entreprises doivent prendre des mesures préparatoires en collaboration avec les autorités cantonales responsables de leur réseau de tronçons pour planifier, préparer et mettre en œuvre des mesures visant à protéger la population et ses moyens d'existence et à fournir des biens et services vitaux à la population et à l'économie (domaines spécialisés de l'organisation de l'approvisionnement économique du pays). En outre, les entreprises doivent coordonner les mesures, planifiées et prises, de gestion du trafic et des horaires avec les entreprises offrant des correspondances et avec les organismes chargés de la gestion du système de transport ferroviaire (CFF Infrastructure), de celle du TRV et de celle du TLP routier (CarPostal), aux niveaux cantonal et intercantonal, en vertu de l'article 5 OCTE[34]. Les gestionnaires du système peuvent soutenir les mesures préparatoires des entreprises dans le cadre de leur compétence juridique. Ils peuvent notamment, lorsqu'il s'agit des droits et obligations des entreprises au titre de l'art. 3 OTPE, exiger des adaptations et des modifications.

L'efficacité des mesures prévues et prises par les entreprises doit être vérifiée dans le cadre d'exercices en collaboration avec les autorités et les organisations de protection civile, de sûreté intérieure et d'économie nationale sur le réseau de tronçons de l'entreprise.

Al. 5

Pour que les mesures préparatoires planifiées et mises en œuvre soient transparentes et retraçables, elles doivent être documentées. Le contenu et le degré de précision de la documentation sont basés sur les normes relatives à la GR et à la GUCC.

Art. 9 Surveillance des mesures préparatoires

L'OFT est l'autorité de surveillance des transports publics terrestres et par voie navigable conformément à l'art. 10 LCdF, l'art. 22 de la loi fédérale sur les installations à câbles pour le transport

[32] RS *822.21*
[33] RS *822.211*
[34] Ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*)

de personnes du 23 juin 2006[35], et à l'art. 10, al. 4, de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI)[36]. Cette responsabilité oblige l'OFT à surveiller les entreprises supervisées. L'OFT est donc chargé de superviser les mesures préparatoires. L'OFT vérifie par sondages aléatoires, au moyen de questions-clés lors du contrôle, si et comment les mesures sont planifiées et préparées au niveau stratégique et opérationnel de l'entreprise. Il s'agit principalement de questions relatives au système de traitement des principaux champs d'action: a) réservation du personnel et mise à disposition des ressources nécessaires à l'exploitation et b) l'obligation du personnel nécessaire à l'exploitation d'exécuter les opérations. L'OFT n'évalue pas le contenu des mesures préparatoires. Ce point est l'affaire des entreprises, en collaboration avec les autorités cantonales et communales dans le réseau de lignes d'une entreprise.

Art. 10 Rémunération des prestations particulières

Al. 1

Les prestations particulières fournies par les entreprises de transport de voyageurs doivent être rémunérées par les services qui commandent les transports. Le prix des prestations particulières fournies par les entreprises de transport de voyageurs, telle qu'une évacuation de la population, peut être convenu avec les entreprises dans le cadre de la planification dans l'éventualité de situations exceptionnelles.

Il y a lieu de fournir des prestations particulières lorsque:

a) des mesures organisationnelles ou matérielles qui ne sont pas nécessaires pour les prestations commandées[37] et indemnisées[38] de l'entreprise doivent être planifiées et prises dans l'éventualité de situations exceptionnelles, par exemple l'élaboration de conceptions de régulation du trafic et d'horaires pour l'évacuation de la population ou d'instructions, d'équipements de protection, de couverture d'assurance pour des prestations en cas de diffusion de substances radioactives dans l'environnement;
b) des prestations qui ne sont pas prévues dans le trafic commandé[39] et indemnisé[40] sont fournies, dans des situations exceptionnelles, comme par exemple des courses spéciales lors d'évacuations;
c) la planification dans l'éventualité de situations exceptionnelles montre que les moyens de transport disponibles pour le transport commandé[41] et indemnisé[42] sont insuffisants ou inadaptés pour fournir les prestations nécessaires, par exemple pour une évacuation de la population. Dans un tel cas, les entreprises peuvent être chargées de la fourniture des moyens de transport pour le service nécessaire conformément à l'art. 3 OTPE.

Al. 2

La Confédération prend les coûts en charge dans les cas suivants:

a) les installations et équipements ferroviaires ainsi que les véhicules et leur parc doivent être construits, complétés et maintenus à disposition en fonction des besoins de la défense nationale militaire et économique, sur injonction du Conseil fédéral;

---

35 RS *743.01*
36 RS *747.201*
37 D'après les art. 28 à 31*c* LTV, RS *745.1*
38 D'après l'OITRV, RS **745.16**
39 D'après les art. 28 à 31*c* LTV, RS *745.1*
40 D'après l'OITRV, RS *745.16*
41 D'après les art. 28 à 31c LTV, RS *745.1*
42 D'après l'OITRV, RS *745.16*

b) des mesures de sécurité extraordinaires doivent être prises pendant les transports militaires.

Art. 11 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les interventions et les tâches des entreprises de transport titulaires d'une concession dans des situations particulières ou extraordinaires[43] a subi une révision totale qui aboutit à son abrogation. Elle est remplacée par la nouvelle ordonnance OTPE.

La disposition suivante est abrogée:

Art. 3, al. 4

«Les entreprises de transport communiquent à l'Office fédéral des transports les mesures préparatoires qu'elles ont prises et celles qu'elles ont planifiées.»

L'évaluation de la mesure préparatoire relève de la compétence des entreprises, en collaboration avec les autorités cantonales et communales concernées par le réseau d'une entreprise. Pour cette raison, il n'est pas nécessaire de rendre compte à l'OFT des mesures préparatoires planifiées et prises.

[43] RS *531.40*