



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
Coordination des Transports en Situation Exceptionnelle

Réunion d'information des délégués CTE

21 août 2025

Date: 21.08.2025

Référence: BAV-042.53-1/11/6

Référent OFT	Jonathan Zimmerli
Référente CFF	Yara Miescher
Référent CFF italophone	Marco Catanzariti
Référent CPS	Stefan Mühlemann
Référente CPS francophone	Virginie Regnault
Participants	Délégués CTE
Lieu, date, heure	TEAMS, 21.08.2025, 09h00-09h45 D, 10h00-10h45 F, 11h00-11h45 I

Contact

Gestionnaire de système CFF: Contact: notfall-krisenmanagement@sbb.ch Webpage GeSys CFF
Gestionnaire de système CarPostal: Contact: systemfuehrung@postauto.ch Webpage SyFü PostAuto
Secrétariat OCTSE Contact: Jonathan.zimmerli@bav.admin.ch Webpage KOVE/BAV

Ordre du jour

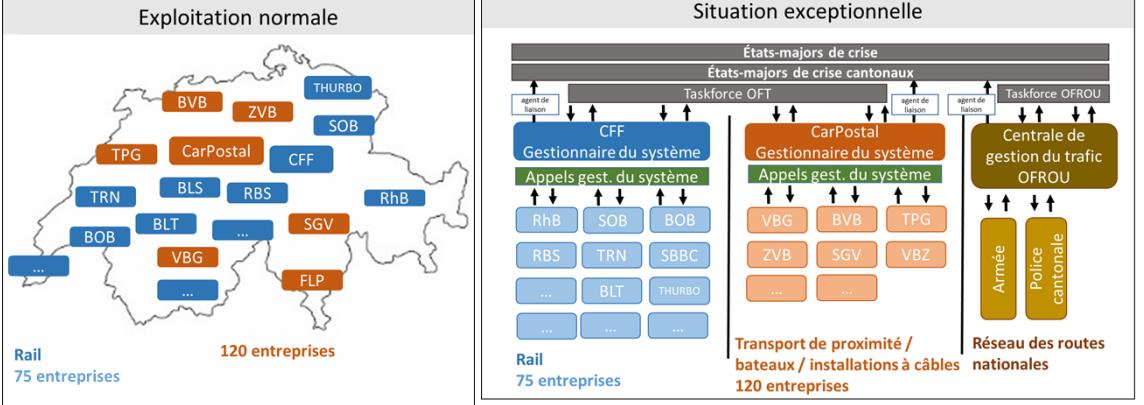
1. Accueil	
2. Introduction à la CTE et à la nouvelle OCTSE	
3. Tâches des gestionnaires du système CFF et CarPostal	
4. Projet Délégués CTE	
5. Conclusion et questions	

Bundesamt für Verkehr BAV
Jonathan Zimmerli
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 51 82
jonathan.zimmerli@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



1	Introduction à la CTE et à la nouvelle OCTSE
	<p>La pandémie de 2020 ainsi que les préparatifs en vue d'une éventuelle pénurie d'électricité en 2022/23 ont montré à quel point il est important non seulement de se préparer à d'éventuelles urgences et crises dans sa propre entreprise, mais aussi de s'assurer de la mise en place d'une procédure coordonnée de gestion des situations exceptionnelles, tant au niveau cantonal que national. Cela nous permet de nous préparer de manière ciblée à de telles situations et de réagir de manière appropriée et efficace en cas d'événement.</p> <p>La Coordination des transports en situation exceptionnelle (CTE) est le service de l'Office fédéral des transports qui a été créé précisément pour ce type de tâches. La CTE veille à ce que les entreprises de transport se préparent également à des situations exceptionnelles et disposent d'un système de crise pour guider le secteur des TP de manière coordonnée à travers une telle crise.</p> <p>Les expériences faites lors de la pandémie, où les gestionnaires du système CFF et CarPostal sont intervenus pour la première fois, ont permis d'apporter des modifications importantes au concept initial.</p>
	<p>Ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle (OCTSE)</p> <p>Les deux ordonnances OTPE et OCTE ont été révisées et remplacées par une seule ordonnance en août 2024. La nouvelle ordonnance s'appelle : <u>Ordonnance du 19 juin 2024 sur la coordination des transports en situation exceptionnelle</u> (OCTSE ; RS 520.16). Elle constitue la base légale de tous les travaux des délégués CTE et également pour les gestionnaires du système CFF et CarPostal.</p> <p>L'OCTSE décrit comment les transports publics doivent se préparer aux situations exceptionnelles. Elle définit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles situations exceptionnelles sont pertinentes (par ex. pénurie d'électricité, pandémie) - Les compétences des trois gestionnaires de système (CFF, CarPostal, CGT OFROU) - Comment les organisations doivent se préparer - Quelles tâches sont assumées dans une situation exceptionnelle concrète
	<p>Situations exceptionnelles selon l'OCTSE</p> <p>L'OCTSE définit ce qu'il faut entendre par situation exceptionnelle et comment les entreprises de transport doivent s'y préparer. Les situations exceptionnelles selon l'OCTSE sont des événements qui ont un fort potentiel de dommages et qui concernent toute la Suisse ou du moins plusieurs cantons, entraînant ainsi un besoin de coordination dans les transports.</p> <p>Actuellement, il existe dix phénomènes dangereux définis comme événements CTE (situation exceptionnelle) : un tremblement de terre, une tempête solaire, une pénurie d'électricité, une panne de TIC, un <i>black-out</i>, un accident de centrale nucléaire, une pandémie, un acte de terrorisme, une cyber-attaque et un conflit armé.</p> <p>La CTE ne s'occupe donc en principe que d'événements de cette ampleur et cherche des stratégies pour continuer à maintenir les transports au cas où un événement de cet type se produit.</p> <p>Les processus et conceptions de la CTE aideront cependant aussi les délégués CTE à développer des structures et des plans au sein de leur entreprise pour des événements inférieurs au seuil CTE.</p>
	<p>Responsabilités selon l'OCTSE</p> <p>L'OCTSE règle aussi les responsabilités au niveau de la préparation :</p>

	<p>L'organe directeur CTE, un comité composé de représentants de la Confédération et des cantons définit les dangers auxquels les transports publics doivent se préparer. Les dangers correspondants peuvent être consultés sur Internet dans la « liste des dangers ».</p> <p>Les gestionnaires de système élaborent des dossiers sur les dangers correspondants. Ceux-ci définissent les mesures supérieures à appliquer, par exemple en cas de pénurie d'électricité, d'évacuation, etc.</p> <p>Sur la base de ces dossiers, les entreprises de transport examinent comment se préparer concrètement afin de s'assurer que les mesures peuvent être mises en œuvre.</p> <p>Actuellement, ces dossiers sur les dangers sont en cours d'élaboration. Il existe déjà un exemple concret, à savoir la situation de pénurie d'électricité. Pour cette situation exceptionnelle, il existe le modèle de gestion des TP. Ce modèle détaille les mesures à prendre en cas de pénurie d'électricité.</p> <p>D'autres dossiers seront progressivement élaborés et publiés dans les années à venir afin de mettre à disposition des mesures de préparation adaptées à tous les scénarios.</p>
	<p>Outre la préparation à ce type de situation exceptionnelle, l'OCTSE prescrit également des travaux préparatoires pour les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure.</p> <p>Chaque entreprise de transport doit mettre en place des structures lui permettant de continuer à fonctionner en cas de crise. Cela comprend une gestion de crise et de continuité ainsi que la constitution d'un état-major d'urgence et de crise. Cela permet de s'assurer que des mesures supérieures peuvent être mises en œuvre même dans une situation exceptionnelle.</p> <p>En outre, les entreprises de transport doivent effectuer leurs propres préparatifs opérationnels sur la base des mesures de préparation des gestionnaires du système. Les travaux préparatoires en vue d'une éventuelle pénurie d'électricité en sont un bon exemple. Avec le modèle de gestion des TP en cas de pénurie d'électricité, les gestionnaires de système ont créé les bases pour que chaque entreprise de transport puisse se préparer de manière autonome à un tel scénario.</p> <p>Selon la taille de l'entreprise, les services cantonaux de protection de la population doivent également être associés à la planification des mesures.</p> <p>Nous savons que les entreprises n'ont pas toutes la même taille. La gestion des urgences et des crises doit être fortement adaptée à la grandeur de l'entreprise et aussi à son domaine d'intervention. Seules quelques rares entreprises ont des capacités similaires à celles des gestionnaires de système CarPostal et CFF, et c'est pourquoi l'une des tâches centrales des gestionnaires du système est de faire en sorte qu'ils soutiennent toutes les entreprises de transport dans ce domaine.</p>
2	<h2>Tâches des gestionnaires de système CFF et CarPostal</h2> <p>En cas de situation exceptionnelle, les CFF et CarPostal sont désignés par l'OFT comme gestionnaires du système. Ils assument ainsi la conduite du secteur concerné.</p> <p>En temps normal, environ 200 entreprises de transports publics fournissent leurs prestations en Suisse. Dès qu'une situation exceptionnelle selon l'OCTSE survient (par ex. une pandémie, une</p>

	<p>pénurie d'électricité, un tremblement de terre), les gestionnaires de système prennent la direction de leur secteur respectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les CFF pour le transport ferroviaire, y compris transport de marchandises, - CarPostal pour le transport régional de voyageurs par route et les transports urbains, y compris la navigation et les transports à câbles. - La centrale de gestion du trafic de l'OFROU est responsable des routes nationales.
	 <p>Exploitation normale</p> <p>Map of Switzerland showing various transport operators: BVB, ZVB, THURBO, SOB, TPG, CarPostal, CFF, TRN, BLS, RBS, SGV, FLP, BOB, BLT, VBG, ...</p> <p>Rail 75 entreprises 120 entreprises</p> <p>Situation exceptionnelle</p> <p>États-majors de crise</p> <p>États-majors de crise cantonaux</p> <p>Taskforce OFT</p> <p>agent de liaison</p> <p>CFF Gestionnaire du système Appels gest. du système</p> <p>Rail 75 entreprises</p> <p>CarPostal Gestionnaire du système Appels gest. du système</p> <p>Transport de proximité / bateaux / installations à câbles 120 entreprises</p> <p>agent de liaison</p> <p>Centrale de gestion du trafic OFROU</p> <p>agent de liaison</p> <p>Taskforce OFROU</p> <p>agent de liaison</p> <p>Armée Police cantonale</p> <p>Réseau des routes nationales</p>
	<p>Les CFF, en tant que gestionnaire de système, assurent les tâches spécifiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 24 heures sur 24, 365 jours par année, ils exploitent le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises en Suisse. À cet effet, ils disposent d'une centrale de commande du réseau et d'une gestion d'urgence et de crise professionnelle. • Ils fournissent des prévisions et des informations sur les conditions de circulation sur le réseau ferré suisse à l'attention de la présentation électronique de la situation (PES) de la Centrale nationale d'alarme (CENAL). • Pour le système ferroviaire, ils assurent la coordination de tous les ordres et recommandations destinés aux entreprises de transport ferroviaire (ETF) en cas de crise et ils sont l'interlocuteur des ETF pour leurs questions et leurs préoccupations.
	<p>CarPostal et les CFF collaborent très étroitement en tant que gestionnaires de système. Tandis que les CFF gèrent le transport ferroviaire, CarPostal gère le transport régional de voyageurs par la route, le transport urbain ainsi que les installations à câbles et la navigation.</p>
	<p>Dans le cadre des travaux préparatoires, CarPostal est responsable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'établir les bases de planification pour le transport public par route en situation exceptionnelle, en particulier les prescriptions stratégiques pour l'ensemble de la branche, en collaboration avec l'OFT et les CFF. • d'échanger des données avec la CENAL. • de gérer et tenir à jour la liste des contacts avec tous les délégués CTE. • d'épauler les autorités cantonales et leurs agents de liaison, de manière comparable aux gestionnaires d'urgence des CFF. • de former les délégués CTE avec les CFF.
3	Tâches des ET et responsabilités des délégués CTE
	<p>En ce qui concerne les tâches et les responsabilités, une distinction est faite entre les tâches préparatoires et la situation exceptionnelle proprement dite.</p> <p>Lors de la préparation, les délégués CTE doivent accomplir les tâches suivantes :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> assurer la communication entre les gestionnaires du système CFF et CarPostal et l'entreprise. établir et gérer des plans d'urgence internes conformément aux prescriptions de l'OCTSE ou des gestionnaires du système ; élaborer ou entretenir la gestion des urgences, des crises et de la continuité de l'entreprise. Mettre en œuvre l'OCTSE : en cas de prescriptions concrètes des gestionnaires du système, il incombe aux délégués CTE de les mettre en œuvre. Formation: participer aux formations des gestionnaires du système et éventuellement à des exercices. La première formation en ligne est prévue pour l'hiver 2025/26.
	<p>Si une situation exceptionnelle telle qu'une pandémie, une pénurie d'électricité ou autre devait effectivement se produire, il y aurait alors des mesures très concrètes que les gestionnaires du système communiqueraient. Dans un tel cas, les délégués CTE devront :</p> <ul style="list-style-type: none"> Assurer la communication entre les gestionnaires de système et l'entreprise. Par exemple en participant régulièrement aux appels du gestionnaire de système. Assurer la mise en œuvre concrète des plans d'urgence au sein de l'entreprise. Transmettre les instructions des gestionnaires de système (art. 17 OCTSE) à l'entreprise et y en assurer la mise en œuvre.
	<h4>4 État d'avancement du projet Délégués CTE</h4>
	<p>Les délégués CTE doivent recevoir l'équipement et les outils nécessaires pour bien mener leur travail, tant lors de la préparation que lors de la situation exceptionnelle proprement dite. Les gestionnaires de système et l'OFT pourront mettre à leur disposition deux éléments centraux. D'une part, une formation de base en ligne et d'autre part, un manuel CTE mis à disposition par l'OFT.</p> <p>Actuellement, une formation de base en ligne est en cours d'élaboration et sera disponible probablement en décembre/janvier pour tous les délégués CTE. Cette formation comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une introduction à la CTE avec les éléments correspondants des gestionnaires du système, etc. Un module sur la gestion des urgences, des crises, de la continuité et du travail d'état-major. <p>La formation en ligne sera disponible dans les trois langues nationales. Les délégués CTE seront informés par les gestionnaires du système dès qu'elle sera disponible.</p> <p>D'autres cours seront proposés dans le domaine de la gestion de crise et du travail d'état-major. Il est prévu de lancer le manuel CTE en même temps que la formation en ligne afin que les délégués CTE disposent d'une bonne base pour commencer leur travail.</p>
	<p>Les délégués CTE, une fois qu'ils auront effectué la formation l'année prochaine et vérifié leur gestion des urgences et des crises, auront à accomplir les tâches suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Élaborer un manuel des urgences et des crises qui indique tous les processus déterminants de leur entreprise. Beaucoup disposent déjà d'un manuel de ce type. L'objectif est que la terminologie soit la même, ou du moins comparable, pour tous les délégués CTE. Dresser une liste de tous les contacts internes et externes qui sont pertinents dans une situation exceptionnelle. Dresser des plans d'urgence et de crise concrets. La plupart des entreprises ont déjà, par exemple, un plan de pandémie qui définit ce que l'entreprise doit faire dans un tel cas. Il se peut également que l'entreprise dispose déjà de ses propres plans en cas de pénurie d'électricité. Les collaborateurs qui font partie de l'état-major de crise interne doivent être formés au travail d'état-major. <p>Un grand nombre de ces éléments sont déjà en place, du moins en partie, dans les entreprises. Dans les années à venir, ces structures et préparations doivent maintenant continuer à se développer, mais toujours en s'adaptant à la taille de l'entreprise.</p>

5	Questions des participants
	<p>Les participants à la conférence téléphonique CTE ont eu l'occasion de poser des questions :</p>
	<p><i>L'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les grandes villes, mais aussi dans les transports régionaux, ne constitue-t-elle pas un danger en cas de pénurie d'électricité ? Ne faudrait-il pas plutôt miser sur les véhicules hybrides ?</i></p> <p>En effet, l'électrification croissante des transports publics lance des défis aux scénarios CTE. Cependant, le principe de la CTE est de toujours travailler avec les moyens de transport qui sont réellement disponibles. La CTE n'influence donc pas l'acquisition de moyens de transport, mais intègre l'évolution de la mobilité dans ses analyses permanentes et planifie les mesures en conséquence.</p>
	<p><i>En cas d'incident, devons-nous uniquement répondre aux demandes des gestionnaires de système ou également à celles du canton ?</i></p> <p>Les instructions proviennent généralement des gestionnaires du système. L'expérience montre toutefois qu'il est essentiel, en particulier pour les grandes entreprises de transport, de rechercher également le dialogue avec les autorités cantonales et de coordonner les travaux préparatoires correspondants avec les services spécialisés des cantons.</p>
	<p><i>Comment la communication est-elle assurée en cas de black out ?</i></p> <p>Dans le cas d'une panne d'électricité touchant une grande partie de la Suisse, les transports publics seront en grande partie paralysés. La communication, et pas seulement celle des transports publics, sera pratiquement impossible à maintenir.</p>
	<p><i>Serait-il possible de fournir un modèle pour le manuel de crise ?</i></p> <p>Les gestionnaires de système ont reconnu la nécessité d'un modèle de manuel interne de crise. Avec le lancement de la formation en ligne, nous essayons également de fournir un modèle pour un manuel de crise ou des annexes spécifiques dans le manuel CTE.</p>
	<p><i>Quelles sont les connaissances de base/spécialisées requises pour les délégués CTE ?</i></p> <p>Les gestionnaires du système ont rédigé un descriptif de poste qui sera envoyé en annexe au présent procès-verbal.</p>