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 cas d'événement CTE

Manuel CTE

Coordination des **transports** dans l'éventualité d'**événements**

Référence du dossier : BAV-042.53-00001/00005

Editeur :

Office fédéral des transports (OFT)
Secrétariat CTE
3003 Berne

Traductions :
Français, italien

Diffusion :

https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-a-z/cte.html

Clause de non-responsabilité
Le manuel s'appuie d'une part sur les processus et l'organisation ainsi que sur les tâches, les compétences et les responsabilités des acteurs du secteur des transports[1]. D'autre part, le manuel est basé sur les normes et standards actuels dans les domaines de la gestion des risques, des urgences, des crises et de la continuité. Les déclarations correspondent à l'état des connaissances au moment de la publication du document. Leur contenu peut être obsolète en raison de développements futurs sans que le document n'ait été modifié entre-temps. Le manuel n'est pas juridiquement contraignant pour l'Office fédéral des transports (OFT). L'OFT veille avec soin à ce que les informations publiées soient correctes. Néanmoins, aucune garantie ne peut être donnée quant à l'actualité et à l'exhaustivité du contenu de ce document. Toute prérogative de droit à dédommagement concernant des dommages matériels ou immatériels causés par l'utilisation ou la non-utilisation des informations publiées, est donc rejetée.

Remaniements:

Version	Date	Auteur	Consignes de modification	Statut
2.0	01.04.2020	Organe directeur CTE	Publication	Adopté
1.0	11.04.2018	Organe directeur CTE	Publication	Remplacé

[1] Les organes techniques ou juridiques compétents dans le secteur des transports de la Confédération, des cantons, des organismes responsables, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport.

Table des matières

1 Introduction ... 4
2 Direction politique et gestion de crise au niveau fédéral ... 5
3 Coordination des transports en cas d'événement CTE ... 6
4 Dangers et menaces identifiés par l'organe de direction ... 8
5 Concept Transports en cas de catastrophe et de crise ... 8
5.1 Objet, contexte ... 8
5.2 Objectifs du concept ... 8
5.3 Délimitation ... 9
5.4 Principes de responsabilité, de gestion et d'organisation dans les transports ... 9
5.5 Principes de communication dans la circulation en cas de catastrophe ou de crise ... 11
5.6 Stratégie générale de gestion dans les transports (que faut-il faire et dans quelle qualité?) ... 13
5.7 Transports publics terrestres et transport par voie navigable ... 14
5.8 Aviation publique et privée ... 16
5.9 Trafic individuel motorisé (TIM) ... 17
6 Sûreté intérieure et transports ... 17
7 Champs d'action et processus de collaboration dans l'éventualité d'événements ... 18
8 Processus de collaboration lors de la maîtrise des événements ... 20
9 Principaux acteurs et leurs rôles dans le domaine des transports ... 20
9.1 Office fédéral des transports (OFT) ... 20
9.2 Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) ... 21
9.3 Office fédéral des routes (OFROU) ... 21
9.4 Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) secrétariat d'Etat, Direction politique, Division politiques extérieures sectorielles ... 22
9.5 Armée ... 22
9.6 Office fédéral de la protection de la population (OFPP) ... 23
9.7 Administration fédérale des douanes (AFD) ... 24
9.8 Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays (OFAE) ... 24
9.9 Cantons ... 25
9.10 Organisations chargées de la maîtrise du système de transport (gestionnaires du système) ... 27
9.11 Gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ... 28
9.12 Entreprises de transport de voyageurs concessionnaires ... 29
9.13 Entreprises de transport ferroviaire de marchandises ... 31
10 Glossaire ... 32
11 Abréviations ... 41
12 Annexe ... 43
12.1 Liste des dangers et menaces identifiés par l'organe de direction CTE ... 43
12.2 Vue d'ensemble des tâches de transport dans le contexte de la gestion des urgences, des crises et de la continuité (GCUCC) ... 45

1 Introduction

Le secteur des transports[2] est au cœur du fonctionnement de la société et de l'économie. À cet égard, le trafic[3] est également l'une des infrastructures dites critiques. En cas de défaillance des infrastructures de transport ou des moyens de transport, la fourniture de l'offre de transport de voyageurs et de fret par rail et par route ainsi que dans l'aviation publique et privée ne peut plus être garantie conformément aux besoins. De même, l'approvisionnement de l'économie et de la population en biens et services vitaux ne peut plus être assuré en fonction de la demande. Si les prestations de transport, les biens et les services vitaux ne sont plus disponibles dans la mesure habituelle, cela peut rapidement entraîner des pertes économiques et l'insatisfaction des personnes touchées augmente rapidement. Pour faire face au mieux à de telles situations, les différents acteurs du secteur des transports[4] doivent savoir ce qu'ils peuvent attendre des autres en cas d'incident et ce que les autres attendent d'eux. Un défi majeur est de réduire la complexité afin de pouvoir garantir des prestations de transport conformes à la demande en prenant les bonnes mesures.

Le présent manuel n'est pas une réglementation (par ex. règlements, instructions, guides). Il s'agit d'un document d'information et de référence. Le manuel a pour but de montrer aux acteurs du transport les interactions et interdépendances générales dans le domaine du transport du point de vue de la Confédération aux niveaux tactique, opérationnel et stratégique. Il devrait servir de base à une compréhension commune dans la coopération des acteurs, tant dans la préparation dans l'éventualité d'événements (prévoyance) que dans la maîtrise d'événements.

Le manuel ne réglemente pas des compétences. Celles-ci résultent pour toutes les parties concernées des droits et obligations prévus dans les lois fédérales et cantonales ainsi que dans les ordonnances et les dispositions d'exécution correspondantes.

Le manuel se limite à la description des tâches, des compétences et des responsabilités des acteurs du transport en général et en ce qui concerne les incidents ayant des conséquences nationales ou internationales. Pour cette raison, aucun processus n'est indiqué dans le manuel. Ceux-ci doivent être définis conjointement par les acteurs du secteur des transports pour la coopération entre eux.

Le glossaire définit, explique et décrit les termes et expressions utilisés.

Les dispositions des lois fédérales et cantonales ainsi que de leurs ordonnances et dispositions d'exécution s'appliquent aux acteurs des transports tant pour la préparation dans l'éventualité d'événements que pour la maîtrise d'événements, à moins que les autorités compétentes n'en disposent autrement. Dans le cadre des possibilités légales et de leur responsabilité juridique, les autorités peuvent décider des dérogations aux dispositions légales.

---

[2] C.-à-d. l'ensemble de toutes les institutions, dispositifs ou principes sociaux, économiques et techniques requis pour un processus de déplacement.

[3] Le trafic est le déplacement dans l'espace d'objets au sein d'un système. Certains types de trafic fixent la forme du déplacement (transport), des objets et du système de transport, par ex. le trafic routier, le transport de voyageurs, le transport de marchandises, le trafic individuel, un moyen de transport ou une voie de transport.

[4] Les organes techniques ou juridiques compétents dans le secteur des transports de la Confédération, des cantons, des organismes responsables, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport.

2 Direction politique et gestion de crise au niveau fédéral

En cas de catastrophe ou de crise, le Conseil fédéral et les gouvernements cantonaux sont responsables de la direction politique dans leurs domaines de compétence respectifs.

La direction politique peut être planifiée et contrôlée, elle s'effectue généralement sans contrainte de temps particulière et repose sur des bases complètes et consolidées. En revanche, en cas de catastrophe ou de crise, l'urgence de la décision, la pression du temps et l'incertitude sont élevées. Le risque que la situation s'aggrave si les décisions sont prises trop tard ou si elles sont erronées exerce une pression sur les dirigeants. En outre, la complexité de la prise de décision est plus grande lorsque plusieurs organes ayant des compétences différentes doivent prendre des décisions cohérentes et agir de manière coordonnée sur la même question.

En principe, la direction politique au niveau fédéral est la même en cas de catastrophe ou de crise qu'en cas normal. Cependant, les temps de réaction peuvent être raccourcis en cas de catastrophe ou de crise en adaptant le comportement et l'organisation de la gestion (utilisation d'organes de crise). Dans des situations particulières et extraordinaires[5], les pouvoirs, les responsabilités et les compétences peuvent être adaptés en fonction de la situation ou conformément aux instructions du Conseil fédéral du 21 juin 2019 concernant la gestion des crises dans l'administration fédérale[6].

Dans la structure fédérale de la Suisse, les responsabilités (tâches, compétences, responsabilités) dans le domaine des transports sont réparties entre différents départements, offices fédéraux, cantons, prestataires de services publics et privés. Cela nécessite une coordination et une harmonisation des mesures entre les différents services, tant pour la préparation dans l'éventualité d'événements (prévoyance) que pour faire face aux catastrophes et aux crises.

Du point de vue de la Confédération, la direction politique et la gestion de crise dans la structure fédéraliste de la Suisse sont structurées comme suit :

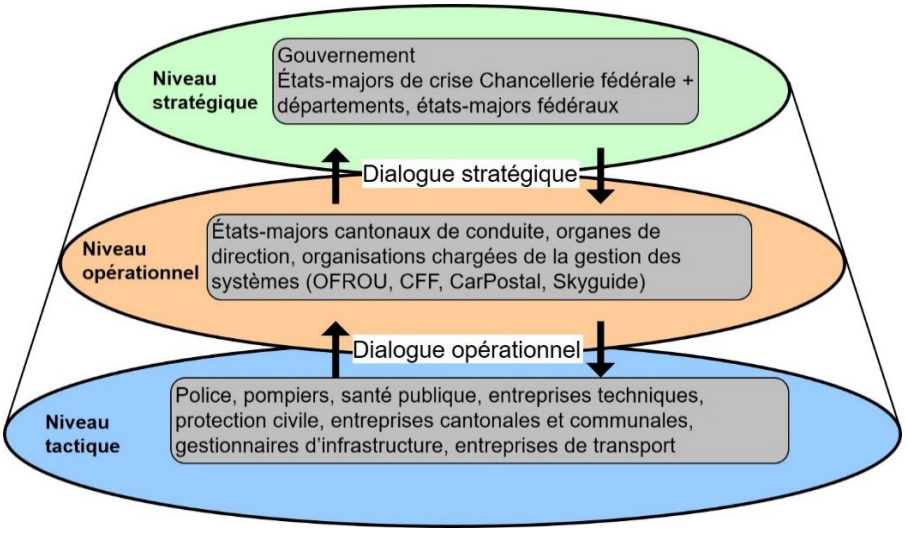

Fig. 1 : Direction politique et gestion de crise dans la structure fédéraliste de la Suisse.

[5] Situation particulière : situation dans laquelle les processus administratifs normaux ne suffisent plus à gérer certaines tâches de l'État (source : rapport sur la politique de sécurité 2000).
Situation extraordinaire : situation dans laquelle les processus administratifs normaux en usage dans de nombreux domaines et secteurs ne suffisent pas à résoudre les problèmes et à relever les défis (source : rapport sur la politique de sécurité 2000).

[6] Feuille fédérale 2019 4415

3 Coordination des transports en cas d'événement CTE

La CTE[7] est un élément de la prévoyance et de la gestion de crise au niveau fédéral. D'une part, elle coordonne et soutient la coopération entre les autorités civiles et militaires dans la préparation des mesures à prendre en cas de catastrophe ou de crise ayant des répercussions nationales ou internationales ou de conflit armé (en cas d'événement). D'autre part, en cas d'événement, la CTE épaule l'instance dirigeante au niveau fédéral (département, office fédéral, organe, état-major) dans la coordination et l'harmonisation des mesures de transport. L'Office fédéral des transports (OFT) gère la CTE sur mandat du Conseil fédéral. Il constitue la présidence de l'organe de direction CTE et gère le secrétariat de la CTE.

L'organe de direction réunit tous les postes-clés fédéraux et cantonaux du secteur des transports ainsi que les CFF et CarPostal SA en tant qu'organisations responsables de la maîtrise du système de transport ferroviaire ainsi que du transport public régional de voyageurs (TRV) et du transport public local sur la route (par bus et par tram). L'organe de direction désigne notamment les dangers et les menaces à incidences nationales ou internationales sur les infrastructures de transport, les moyens de transport et les flux de trafic. Les acteurs du secteur des transports[8] peuvent prendre des mesures en cas d'incident sur la base des évaluations de l'organe de direction.

Le secrétariat gère les affaires de l'organe de direction et se tient à la disposition des acteurs du secteur des transports comme plate-forme d'échange d'informations et comme pool de savoir. Pendant la gestion d'un événement, le secrétariat du service fédéral responsable se tient à disposition pour la coordination et l'harmonisation des mesures dans le secteur des transports.

Les cantons et les entreprises concernées sont principalement responsables de la gestion opérationnelle d'un événement (cantons : protection de la population et des moyens d'existence ; entreprises : approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux). Pour ce faire, ils doivent préparer et documenter les mesures dans le cadre de leur gestion des risques, des urgences, des crises et de la continuité, et fournir des ressources (par exemple, préparer des planifications préventives, prendre des décisions réservées, mettre en place des processus de direction, d'organisation et de soutien).

Le règlement interne régit la répartition des tâches entre l'organe de direction et le secrétariat et précise en particulier les tâches visées à l'art. 3 OCTE[9]. Les tâches sont :

A) Identifier les dangers et les menaces qui peuvent avoir des implications nationales ou internationales pour les infrastructures de transport, les moyens de transport et les flux de trafic.

L'organe de direction identifie lesdits dangers et menaces en se basant sur les analyses de l'Office fédéral de la protection de la population OFPP (par exemple rapport sur la gestion des risques, liste des dangers possibles, dossiers sur les dangers, publications sur la protection des infrastructures dites critiques) et sur celles du Service de renseignements de la Confédération SRC (par ex. le rapport « La sécurité en Suisse »). L'organe de direction ne procède pas à ses propres analyses de dangers ou de menaces.

Le secrétariat examine, met à jour et soumet périodiquement à l'organe de direction les dangers et les menaces pour les transports identifiés par l'organe de direction sur la base des analyses des dangers ou des menaces de l'OFPP et du SRC (en règle générale, lorsque de nouvelles données sont disponibles). Il tient une liste des dangers et menaces identifiés. Cette liste constitue la base

[7] La CTE est basée sur l'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).
[8] Les organes techniques ou juridiques compétents dans le secteur des transports de la Confédération, des cantons, des organismes responsables, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport.
[9] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).

sur laquelle les acteurs du transport peuvent prendre des mesures dans leur domaine de responsabilité (annexe).

B) Évaluer l'impact des dangers et menaces identifiés sur les infrastructures de transport, les moyens de transport et les flux de trafic et transmettre cette estimation aux services compétents

Sur mandat de l'organe de direction, le secrétariat, en collaboration avec les acteurs des transports, recense, analyse et évalue les répercussions des dangers et menaces identifiés par l'organe de direction sur l'infrastructure des transports, les moyens de transport et les flux de trafic. Le résultat est mis à disposition des services compétents en matière de transports. Il doit servir de base à ces services pour définir les exigences en matière de transports.

Une analyse comparative des effets des dangers et des menaces sur les infrastructures de transport, les moyens de transport et les flux de trafic et des exigences en matière de transport révèle que les autorités responsables doivent prendre des mesures de planification préventive. Ces services sont responsables de l'élaboration des planifications préventives.

Sur mandat de l'organe de direction, le secrétariat coordonne la planification préventive entre les services compétents des transports et la synchronise avec celle des services fédéraux.

C) Participer à la planification préventive et à la coordination des mesures à prendre entre les modes de transport et les moyens de transport

Sur mandat de l'organe de direction, le secrétariat épaule les acteurs des transports et d'autres services au niveau conceptuel dans l'élaboration des planifications préventives. Il peut en donner l'impulsion, est disponible en tant que pool de connaissances et soutient la coordination et l'harmonisation des concepts, des mesures à prendre et de leur planification pour tous les modes et moyens de transport. Ce soutien se concentre sur les questions concernant plusieurs modes de transport ou plusieurs acteurs (notamment au niveau fédéral). Le secrétariat peut élaborer des bases de planification, par exemple des concepts ou des fiches d'information.

D) Échanger des informations spécialisées

Mandaté par l'organe de direction, le secrétariat constitue une plate-forme d'échange d'informations, notamment entre les acteurs des transports. La tâche du secrétariat est d'identifier le besoin d'informations des acteurs des transports (par ex. en matière de processus et d'organisation de chacun des intervenants) et d'y répondre dans la mesure du possible. Il s'agit d'informations sur l'interaction entre les intervenants de la gestion des situations d'urgence, des crises et de la continuité, par exemple en clarifiant les procédés permettant aux organisations responsables de déroger aux exigences légales en cas de crise.

Le secrétariat élabore un manuel (le présent document) sur mandat de l'organe de direction. Le manuel est destiné à servir de document d'information et de référence pour les acteurs des transports. Il doit être mis à jour régulièrement par le secrétariat en coopération directe avec les intervenants. Il décrit les tâches et les responsabilités des intervenants ainsi que les processus de coopération en matière de prévoyance.

E) Épauler l'instance dirigeante en cas d'événement (département, office fédéral, organe ou état-major) dans la coordination et l'harmonisation de mesures dans le domaine des transports

Sur mandat de l'organe de direction, le secrétariat se tient à disposition de l'instance dirigeante (département, office fédéral, organe ou état-major) en tant que plate-forme d'échange d'informations et de pool de connaissances pendant la gestion d'un événement. Il n'a pas de tâche assignée de manière contraignante dans la gestion de l'événement.

Le secrétariat peut au besoin :
- montrer les conséquences résultant de la situation des différents modes de transport ;
- soutenir la gestion en coordonnant et en harmonisant les mesures pour tous les modes et moyens de transport ;
- coordonner la préparation des décisions au niveau politique, à moins que cela ne soit fait par les différents offices fédéraux, organes ou états-majors ;
- préparer le contenu des demandes adressées à des tiers (Secrétariat général du DETEC, Conseil fédéral) en élaborant des demandes et des positions convenues entre les offices fédéraux (et d'autres partenaires).

4 Dangers et menaces identifiés par l'organe de direction

D'après l'art 3, let. a, OCTE[10], l'organe de direction identifie les dangers et les menaces qui peuvent avoir des répercussions nationales ou internationales sur les infrastructures de transport, les moyens de transport et les flux de trafic. Le document « Liste des dangers et des menaces identifiés par l'organe de direction de la CTE » les énumère en annexe du présent manuel. Sur la base des évaluations de l'organe de direction, les acteurs des transports peuvent prendre des mesures en cas d'événement.

5 Concept Transports en cas de catastrophe et de crise

5.1 Objet, contexte

Les transports sont au cœur du fonctionnement de la société et de l'économie. En cas de défaillance des infrastructures de transport ou des moyens de transport, la fourniture de l'offre de transport de voyageurs et de fret par rail et par route ainsi que dans l'aviation publique et privée ne peut plus être garantie conformément aux besoins. De même, la protection de la population et des moyens d'existence ainsi que l'approvisionnement de l'économie et de la population en biens et services vitaux ne peuvent plus être assurés en fonction de la demande. Si les prestations de transport, les biens et les services vitaux ne sont plus disponibles dans la mesure habituelle, cela peut rapidement entraîner des pertes économiques et l'insatisfaction des personnes touchées augmente rapidement. Pour faire face au mieux à de telles situations, les différents acteurs du secteur des transports doivent savoir ce qu'ils peuvent attendre des autres en cas d'incident[11] et ce que les autres attendent d'eux.

5.2 Objectifs du concept

En se fondant sur les bases légales, le concept de maintien du trafic en cas de catastrophes et de crises définit la répartition du travail entre les acteurs des transports[12]. Il doit permettre de planifier des mesures cohérentes d'envergure nationale. De plus, le concept met en évidence les points suivants :

– les compétences et les options à l'échelon fédéral ;

[10] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).
[11] Catastrophes et crises ayant des répercussions nationales ou internationales et conflits armés.
[12] Les organes techniques ou juridiques compétents dans le secteur des transports de la Confédération, des cantons, des organismes responsables, des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises de transport.

– les conditions-cadres de la mise en œuvre opérationnelle de mesures ;
– une ligne directrice pour l'action au niveau politico-stratégique.

5.3 Délimitation

Le concept traite du maintien des transports en cas de catastrophes et de crises ayant des répercussions nationales ou internationales et de la répartition du travail entre les acteurs des transports dans le pays. Il traite des modes de transport ferroviaire, routier et aérien, l'accent étant mis sur les mesures organisationnelles visant à maintenir l'opérabilité des modes de transport et des moyens de transport qui y sont associés, dans la mesure où les entreprises de ce secteur peuvent être légalement obligées de le faire.

Les voies navigables comme mode de transport en Suisse et la navigation comme moyen de transport sur les lacs et rivières suisses ainsi que les téléphériques ne sont pas couverts par ce concept en raison de l'importance locale de leurs prestations logistiques en cas de catastrophes et de crises ayant des répercussions nationales ou internationales sur le transport.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est responsable de l'utilisation du Rhin comme voie navigable et de la navigation sur le Rhin. La CCNR est une organisation internationale dotée d'une personnalité juridique propre. La Suisse est l'un des cinq Etats membres de la CCNR.

La navigation sur le Rhin est internationale et largement libéralisée. Elle fonctionne principalement selon des normes internationales et des pratiques similaires à celles du transport aérien. C'est pourquoi, en cas de catastrophes et de crises ayant des répercussions nationales ou internationales, la Confédération se limite à réglementer les prestations logistiques de la navigation rhénane pour approvisionner le pays en biens de première nécessité. Ces règlements relèvent de l'approvisionnement économique du pays. Pour ces raisons, la navigation sur le Rhin n'est pas couverte par le présent concept.

5.4 Principes de responsabilité, de gestion et d'organisation dans les transports

La responsabilité et la direction restent fondamentalement les mêmes à tous les niveaux et dans toutes les situations. Il n'y a pas de changement dans la responsabilité ni dans la direction en cas d'événement – ce que l'on fait normalement, on le fait aussi en cas d'événement. Les tâches, compétences et responsabilités des différents services (par ex. OFT, OFAC, OFROU)[13] restent inchangées. L'ajustement situationnel du comportement dirigeant et de l'organisation de la direction (utilisation de personnel et d'organes de soutien à la direction), d'autre part, raccourcit les temps de réaction et accélère les processus de prise de décision en cas d'événement.

Dans le cadre de l'action entrepreneuriale et de la responsabilité d'entreprise, les points suivants sont du ressort des acteurs des transports :

- Mettre en place et gérer :
  - une gestion des risques ;
  - une gestion des urgences, des crises et de la continuité (processus et organisation) ;
  - une organisation d'urgence et de crise (éléments de gestion) ;
  - une gestion des ressources (personnel, matériel, finances).
- Prendre des mesures propres à assurer la protection et la sécurité du personnel-clé nécessaire à l'exploitation (sécurité au travail, protection de la santé).

Les interactions en matière de responsabilité, de gestion et d'organisation à différents niveaux des acteurs des transports sont présentées et décrites schématiquement ci-dessous.

[13] OFT : Office fédéral des transports ; OFAC : Office fédéral de l'aviation civile ; OFROU : Office fédéral des routes.

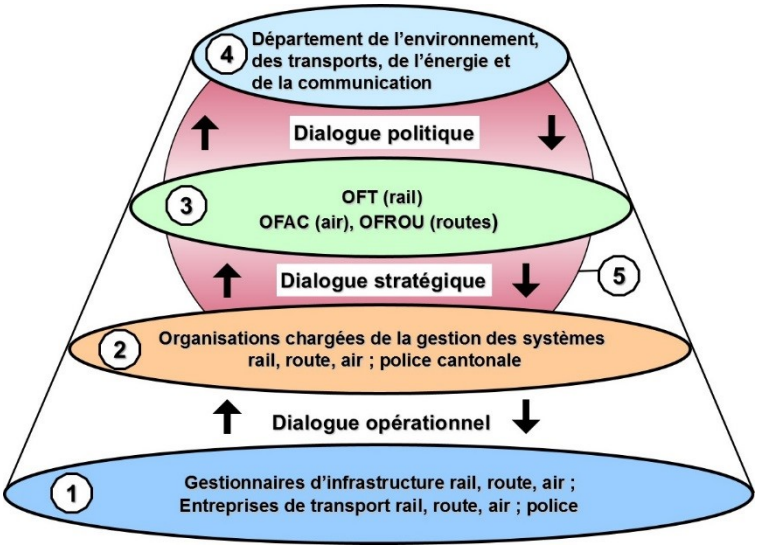

Fig. 2 : Schéma des interactions en matière de responsabilité, de gestion et d'organisation dans le domaine des transports.

① Les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport ferroviaire, routier, aérien et la police rendent compte aux organismes responsables de la maîtrise du système[14] ou à la gestion du trafic de leur mode de transport de la situation actuelle du trafic sur leur réseau ou sur leur territoire.
Les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport ferroviaire, routier, aérien et la police se concertent et prennent des mesures dans le cadre des options légales et de leur compétence juridique. Ils mettent en œuvre les mesures recommandées ou ordonnées par les autorités.

② Les organisations chargées de la maîtrise du système (gestionnaires du système) coordonnent et harmonisent les mesures que les autorités et organisations de prévention des catastrophes et d'action en cas de catastrophe doivent prendre au niveau opérationnel dans l'éventualité d'un événement ainsi qu'en cas d'événement. Ils réunissent et coordonnent les besoins dans leur domaine et les transmettent aux autorités spécialisées compétentes en la matière. Les gestionnaires de système coordonnent, entre eux et avec les autorités et organisations compétentes pour diriger la maîtrise des événements, leurs activités aussi bien en matière de planification préventive dans l'éventualité d'événements qu'en vue de la maîtrise des événements.

Dans le cadre de leurs options légales et de leurs compétences juridiques, les gestionnaires de système prennent des mesures en se concertant. Ils recommandent aux acteurs dans leur domaine la mise en œuvre uniforme des mesures (*best practice*). Ils mettent en œuvre les mesures recommandées ou ordonnées par les autorités.

Les gestionnaires du système et du trafic ferroviaire, routier et aérien ainsi que la police cantonale enregistrent la situation du trafic et la signale au Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) de la Confédération et à la Centrale nationale d'alarme (CENAL). La CENAL présente la situation de tous les modes de transport au moyen de la présentation électronique de la situation (PES) à l'attention des autorités. La CENAL est le prestataire de services techniques et organisationnels pour le compte rendu de la situation du trafic au niveau politico-stratégique fédéral, dans le cadre de la coordination des transports en cas d'événement (CTE).

[14] Propriétaire et/ou exploitant d'un système propre à maintenir et/ou à sécuriser les moyens d'existence et/ou à fournir des biens et services à la population.

Organismes chargés de la maîtrise du système de transport :
- L'OFROU (routes nationales : exploitation de l'infrastructure et gestion du trafic en collaboration avec les cantons) ;
- les Chemins de fer fédéraux CFF[15] (exploitation de l'infrastructure et gestion du trafic ferroviaire) ;
- CarPostal [16] (exploitation du transport public régional de voyageurs et du transport public local par route [bus et tram] aux niveaux cantonal et intercantonal) ;
- skyguide[17] (exploitation du contrôle aérien et gestion du trafic aérien) ;
- les polices cantonales (routes cantonales et communales).

③ Les autorités de surveillance ou, le cas échéant, les services spécialisés fournissent au DETEC[18] un compte-rendu objectif et politiquement coordonné de la situation des transports.
Les autorités de surveillance ou, le cas échéant, les services spécialisés prennent les mesures en concertation avec le département et avec les intéressés dans le cadre de leurs options légales et de leur compétence juridique. Ils mettent en œuvre les mesures décidées par le Conseil fédéral sur mandat du Département.

④ Le DETEC rend compte de la situation des transports au Conseil fédéral. Il soumet des propositions ou, si nécessaire, soutient les propositions des autres départements.
Il prend des mesures en concertation avec les autres départements et avec les intéressés dans le cadre de ses options légales et de sa compétence juridique. Il met en œuvre les mesures décidées par le Conseil fédéral.

⑤ CTE : sur mandat de l'organe de direction, le secrétariat se tient à disposition de l'instance dirigeante (département, office fédéral, organe ou état-major) en tant que plate-forme d'échange d'informations et de pool de connaissances pendant la gestion d'un événement (majeur). Il n'a pas de tâche assignée de manière contraignante dans la gestion de l'événement.

Le secrétariat peut au besoin :
- montrer les conséquences résultant de la situation des différents modes de transport ;
- soutenir la gestion en coordonnant et en harmonisant les mesures pour tous les modes et moyens de transport ;
- coordonner la préparation des décisions au niveau politique – à moins que cela ne soit fait par les différents offices fédéraux, organes ou états-majors ;
- préparer le contenu des demandes adressées à des tiers (Secrétariat général du DETEC, Conseil fédéral) en élaborant des demandes et des positions convenues entre les offices fédéraux (et d'autres partenaires).

5.5 Principes de communication dans la circulation en cas de catastrophe ou de crise

La responsabilité et la gestion de l'acquisition et de la saisie de l'information restent fondamentalement les mêmes à tous les niveaux et dans toutes les situations. Il n'y a pas de changement de responsabilité ni de gestion en cas d'événement : ceux qui font quelque chose en cas normal le font aussi en cas d'événement. Les tâches, les responsabilités et les compétences des différents services (par ex. OFT, OFAC, OFROU) restent inchangées.

[15] Les CFF sont une société anonyme de droit spécial appartenant à la Confédération et ayant son siège à Berne. Le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques des CFF pour quatre ans à la fois. Il établit les objectifs en collaboration avec les CFF et les fixe dans une convention sur les prestations avec eux; les cantons sont consultés lors de leur élaboration.
[16] CarPostal SA est une filiale à 100 % de La Poste Suisse, de droit privé, qui opère dans tout le pays. CarPostal compte actuellement environ 240 entreprises partenaires en Suisse.
[17] skyguide est une société anonyme à but non lucratif. Plus de 99 % du capital social est détenu par la Confédération. skyguide est financée avec les redevances payées par les utilisateurs de ses services.
[18] DETEC : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Sauf réglementation contraire d'une autorité supérieure, l'autorité dirigeante/ le niveau responsable communique avec l'extérieur (médias, public). La pertinence politique de l'événement détermine quel service/niveau gère/coordonne la communication avec l'extérieur et lequel communique avec l'extérieur.

La communication sur la circulation en cas de crise, comme par exemple les informations routières ou les instructions sur le comportement à adopter, est à tout moment réservée aux organisations responsables de la maîtrise du système, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises de transport et à la police.

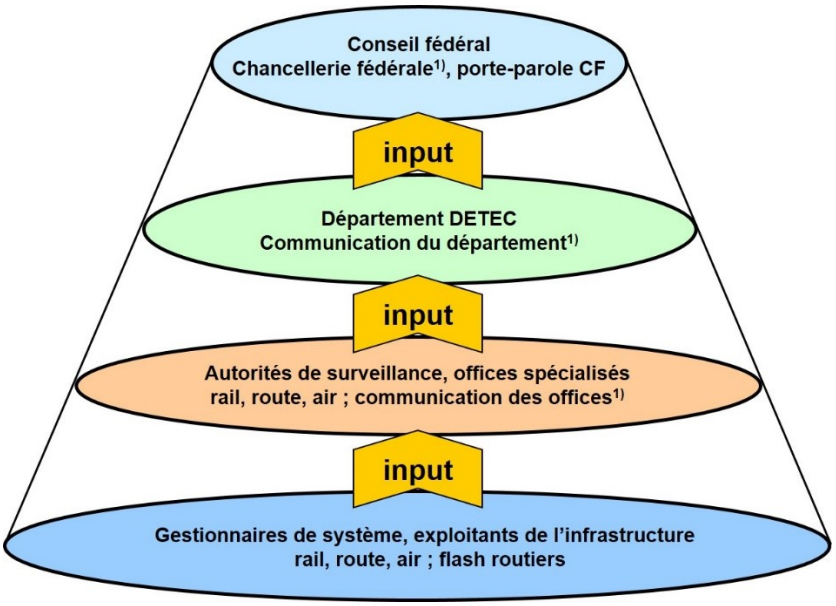

Fig. 3 : Schéma d'acquisition, d'enregistrement et de communication de l'information.

1) Saisir, vérifier, condenser l'information et coordonner et harmoniser la communication sur l'événement à l'interne et à l'externe (médias, public).

Dans la gestion des catastrophes et des crises, il faut faire la distinction entre les communications suivantes :

<u>Communication interne</u>
Saisir, vérifier, condenser l'information et la communication au sein de l'unité organisationnelle. Exemple : informations pour les collaborateurs, règles de formulation relatives à l'événement.

<u>Communication sur l'événement</u>
Saisir, vérifier, condenser l'information et la communication sur l'événement. Exemple : informations sur le trafic provenant des organisations responsables de la maîtrise du système, des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises de transport et de la police, ou des instructions des autorités au public. La crainte que certains renseignements puissent inquiéter ou alarmer la population n'est pas une raison suffisante pour ne pas les divulguer.

<u>Communication aux médias</u>
Saisir, vérifier, condenser l'information et la communication sur l'événement à l'attention de l'extérieur, des médias, du public. Exemple : communiqué de presse, conférence de presse.

5.6 Stratégie générale de gestion dans les transports (que faut-il faire et dans quelle qualité?)

Trafic aérien

- Quoi : interdire l'espace aérien au-dessus de la zone définie[19] et assurer un contrôle régional du trafic aérien pour coordonner les vols à destination et en provenance de la zone sinistrée.
- Qui : en collaboration avec skyguide (organisation responsable de la maîtrise du système de trafic aérien) et les Forces aériennes, l'OFAC assure la fermeture de l'espace aérien et la coordination des vols à destination et en provenance de la zone sinistrée (processus, organisation, mesures, ressources).

Transports terrestres : réguler le trafic à grande échelle

- Quoi : assurer une régulation du trafic à grande échelle pour le trafic de transit national et international, coordonnée avec les mesures de trafic dans la zone sinistrée et entre les modes de transport ferroviaire et routier.
- Qui : l'OFT avec les CFF (l'organisme responsable de la maîtrise du système de circulation ferroviaire) et l'OFROU (routes nationales : exploitation de l'infrastructure, gestion du trafic), en concertation avec leurs partenaires, assurent la régulation du trafic à grande échelle (processus, organisation, mesures, moyens).

Transports terrestres : ouvrir et maintenir ouverts les axes de circulation en dehors de la zone sinistrée

- Quoi : ouvrir et maintenir ouverts les axes de circulation en dehors de la zone sinistrée. Prendre les mesures nécessaires et mobiliser les ressources.
- Qui : l'OFT avec les CFF (l'organisme responsable de la maîtrise du système de circulation ferroviaire) et l'OFROU (routes nationales : exploitation de l'infrastructure, gestion du trafic), en concertation avec leurs partenaires, assurent l'ouverture et le maintien des axes de circulation ouverts en dehors de la zone sinistrée (processus, organisation, mesures, moyens).

Transports terrestres : régulation du trafic dans et autour de la zone sinistrée

- Quoi : assurer une régulation du trafic dans laquelle certains axes d'entrée et de sortie de la zone sinistrée sont réservés aux équipes d'intervention et d'évacuation et les mouvements d'exode de la population sont canalisés.
- Qui : l'OFT avec les CFF (l'organisme responsable de la gestion du système de circulation ferroviaire) et l'OFROU (routes nationales : exploitation de l'infrastructure, gestion du trafic), en concertation avec leurs partenaires, assurent la régulation du trafic (processus, organisation, mesures, moyens).

Retour au fonctionnement normal (normalisation)

- Quoi : rétablissement d'une exploitation normalisée. Assurer les mesures nécessaires et mobiliser les ressources.
- Qui : l'OFT avec les CFF (l'organisme responsable de la maîtrise du système de circulation ferroviaire), l'OFAC avec skyguide (organisation responsable de la maîtrise du système de trafic

[19] Espace dans lequel le dommage a des répercussions.

aérien) et l'OFROU (routes nationales : exploitation de l'infrastructure, gestion du trafic), en concertation avec leurs partenaires, assurent le rétablissement d'une exploitation normalisée (processus, organisation, mesures, moyens).

5.7 Transports publics terrestres et transport par voie navigable

La Confédération accorde des concessions (droits et obligations) aux entreprises ferroviaires (ETF) pour le transport de voyageurs sur le réseau ferré grandes lignes. Les ETF doivent fournir des services de transport conformément à la concession. Ces services doivent être autofinancés conformément aux principes et critères relatifs au trafic grandes lignes[20]. La Confédération ne commande pas de services de fret ferroviaire.
Les services de transport public régional de voyageurs (TRV) par rail, bus et bateau sont commandés par la Confédération et les cantons. Les services de transport public local par bus et tram sont commandés par les cantons et les communes.

L'OFT est l'autorité spécialisée dans les transports publics terrestres et par voie navigable[21]. Conformément aux exigences légales et politiques, l'OFT poursuit, entre autres, les objectifs suivants:

Assurer la sécurité du trafic ferroviaire, des téléphériques, des bateaux et des automobiles placés sous le régime de la concession ou de l'autorisation fédérale, notamment en supervisant l'exploitation, les installations et les véhicules des entreprises de transport public.

Dans le cadre de la gestion de cas d'urgence au niveau fédéral (immédiatement après la survenance de l'événement), l'OFT ne joue aucun rôle opérationnel ou stratégique en tant qu'autorité spécialisée dans le transport public terrestre et par voie navigable.

Dans le cadre de la gestion de crise au niveau fédéral (de quelques heures à quelques jours après la survenance de l'événement), l'OFT informe le DETEC de la situation et propose des mesures. Celles-ci sont matériellement et politiquement concertées avec les acteurs des transports publics terrestres. L'OFT met en œuvre les mesures décidées par le Conseil fédéral sur mandat du département.

Dans le cadre des options légales et de sa compétence juridique, l'OFT peut prendre des mesures dans les transports publics terrestres en concertation avec les acteurs des transports publics terrestres et avec le DETEC. En vertu de l'art. 12 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[22], l'OFT peut annuler les décision et les dispositions prises par les organes ou les services de l'entreprise de chemin de fer ou d'en empêcher l'exécution lorsqu'elles violent la LCdF, la concession ou des conventions internationales ou lèsent d'importants intérêts nationaux.

D'après l'art. 5 OCTE[23], les CFF sont l'organisation chargée de la maîtrise du système de circulation ferroviaire. Ils coordonnent les mesures propres à faire face à l'événement dans le trafic ferroviaire au niveau opérationnel et coordonnent les différentes mesures entre elles. Ils réunissent et coordonnent les besoins dans le domaine ferroviaire et les transmettent aux autorités spécialisées compétentes en la matière.
CFF Infrastructure régule le trafic ferroviaire au moyen de l'horaire général. L'horaire fixe le déroulement de la course de tous les trains[24] en ce qui concerne l'itinéraire, les jours de transport et le

[20] Wegleitung Principes et critères relatifs au trafic grandes lignes (en allemand).
[21] Art. 6 de l'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*).
[22] RS *742.101*
[23] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE; RS *520.16*)
[24] Trains voyageurs, marchandises, de service, etc.

temps de parcours. Elle coordonne le déroulement des transports de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferré avec les autres gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne l'itinéraire, les jours de transport et le temps de parcours des trains.
En cas d'événement, les CFF et CarPostal définissent ensemble, au niveau du système, une offre appropriée à la situation et aux besoins en transport public de voyageurs. Cette offre est fonction des prescriptions de l'OFT et des ressources disponibles. En tant qu'instance dirigeante, les CFF coordonnent les horaires des entreprises de transport de voyageurs concessionnaires et publient l'horaire actuel. Les CFF font partie du suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) et fournissent des données sur la situation du réseau ferroviaire au Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) de la Centrale nationale d'alarme (CENAL).

D'après l'art. 5 OCTE[25], CarPostal est l'organisme chargé de la maîtrise du système de transport public régional de voyageurs (TRV) par route et de transport public local par route (bus et tram). CarPostal coordonne les mesures visant à maîtriser un événement dans le TRV et en trafic local par bus et par tram au niveau opérationnel et coordonne plusieurs mesures entre elles. CarPostal réunit et coordonne les besoins des domaines du TRV et du trafic local par bus et par tram et les transmet aux autorités spécialisées compétentes en la matière. En cas d'événement, CarPostal et les CFF définissent ensemble, au niveau du système, une offre appropriée à la situation et aux besoins en transport public de voyageurs. Cette offre est fonction des prescriptions de l'OFT et des ressources disponibles.
Sur demande des autorités nationales ou cantonales et d'organisations, CarPostal coordonne les mesures opérationnelles aux niveaux national, cantonal ou intercantonal entre les entreprises de transport en ce qui concerne la mise en œuvre desdites mesures, comme par exemple les horaires, la régulation du trafic, les moyens de transport ou les capacités de transport disponibles. CarPostal détermine les moyens de transport disponibles dans le TRV et en trafic local par bus et tram et tient un tableau des moyens de transport.
CarPostal est intégré dans le suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) et fournit des données sur les moyens de transport disponibles en TRV et en trafic local par bus et par tram, notamment au Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) de la Centrale nationale d'alarme (CENAL).

D'après les dispositions de l'art. 8 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[26], les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises de transport de voyageurs concessionnaires et les entreprises de transport ferroviaire de marchandises sont tenues de prendre des mesures préparatoires leur permettant d'effectuer en priorité les transports liés à des événements tout en maintenant les autres prestations de transport dans la mesure du possible. Les mesures préparatoires doivent être propres à garantir sans interruption le transport des voyageurs et des marchandises. Elles doivent être prises notamment pour : garantir la disponibilité du personnel et procurer les moyens nécessaires à l'exploitation.

D'après les dispositions de l'art. 12, al. 3, de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires (OH)[27], les entreprises de transport de voyageurs concessionnaires doivent annoncer immédiatement aux entreprises assurant les correspondances les interruptions d'exploitation imprévues, notamment en cas de catastrophe naturelle ou d'accident. Il faut, simultanément, informer le public et annoncer les mesures de substitution qui ont été prises. Conformément à l'art. 12, al. 4, OH, la reprise de l'exploitation doit être annoncée à l'OFT, aux cantons concernés et aux entreprises assurant les correspondances. Il y a lieu d'informer simultanément le public.

[25] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*)
[26] RS *531.40*
[27] RS *745.13*

5.8 Aviation publique et privée

Le trafic aérien est international et largement libéralisé. Il fonctionne principalement selon les normes et pratiques internationales. La Confédération se limite à spécifier des conditions-cadres.

L'OFAC est l'autorité spécialisée pour l'aviation civile publique et privée[28]. Conformément aux exigences légales et politiques, l'OFAC poursuit, entre autres, les objectifs suivants :

- Assurer un haut niveau de sécurité dans l'aviation civile suisse ;
- Assurer une offre axée sur les besoins dans l'aviation suisse.

L'OFAC est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui examine et définit régulièrement les normes à appliquer en trafic aérien.

Compétences sur les aéroports :

- Domaine aérien (par ex. espace aérien, pistes de décollage et d'atterrissage, terrains, hangars) = Confédération ;
- Domaine terrestre (par ex. bâtiment d'accueil, terminal) = exploitants, concessionnaires.

En collaboration avec les Forces aériennes, l'OFAC est responsable de la coordination entre les aéroports nationaux et le trafic aérien. Sur mandat de la Confédération, skyguide assure la gestion sûre, efficace et économique du trafic aérien dans l'espace aérien suisse et dans l'espace aérien délégué adjacent. Le mandat au titre des art. 40*a* à 40*g* de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)[29] et de l'art. 2 de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne (OSNA)[30] couvre le service du contrôle de la circulation aérienne civile et militaire, le service d'information de vol, le service des télécommunications aéronautiques et le service technique concernant l'installation, l'exploitation et l'entretien des équipements de navigation aérienne.

Dans le cadre de la gestion de crise au niveau fédéral (immédiatement après la survenance de l'événement), l'OFAC n'a pas de rôle opérationnel ou stratégique en tant qu'autorité spécialisée en matière d'aviation publique et privée.

Dans le cadre de la gestion de cas d'urgence au niveau fédéral (de quelques heures à quelques jours après la survenance de l'événement), l'OFAC informe le DETEC de la situation et propose des mesures. Celles-ci sont matériellement et politiquement concertées avec les acteurs du trafic aérien. L'OFAC met en œuvre les mesures décidées par le Conseil fédéral sur mandat du Département.

Dans le cadre de ses options légales et de sa compétence juridique, l'OFAC peut, en concertation avec les acteurs du trafic aérien et du DETEC, prendre des mesures touchant l'aviation publique et privée, par exemple en modifiant temporairement la structure de l'espace aérien[31].

---

[28] Art. 7 de l'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*).

[29] RS *748.0*

[30] RS *748.132.1*

[31] Le directeur de l'OFAC peut promulguer une décision de modification temporaire de la structure de l'espace aérien suisse. Sur la base des art. 8*a* et 40, al. 1 et 2 de la loi sur l'aviation (LA ; RS *748.0*) en liaison avec l'art. 2, al. 1, de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS *748.132.1*), l'OFAC définit la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien. Pour assurer la sécurité aérienne, l'OFAC peut, conformément au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (annexe I, SERA.3145) en relation avec l'art. 10 de l'ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS *748.121.11*), fixer des zones réglementées et des zones dangereuses. Les zones réglementées ou RA sont des espaces aériens de dimensions fixées au-dessus de territoires terrestres ou aquatiques d'un État, où le vol des aéronefs est restreint par certaines conditions.

5.9 Trafic individuel motorisé (TIM)

L'OFROU est l'autorité spécialisée en infrastructure routière et en trafic routier individuel[32]. En conformité avec les prescriptions juridiques et politiques, l'OFROU poursuit entre autres l'objectif suivant: garantie de la capacité de fonctionnement du réseau des routes nationales et de son intégration au réseau routier transeuropéen. Il s'agit entre autres de l'entretien et de la sécurité de l'exploitation de l'infrastructure des routes nationales.

Les cantons et les communes sont respectivement responsables de l'entretien et de la sécurité de l'exploitation des routes cantonales et communales.

L'OFROU est compétent pour la gestion du trafic sur les routes nationales en collaboration avec les cantons (informations de mobilité, régulation et gestion de la circulation et régulation du trafic)[33]. Il exploite la Centrale de gestion du trafic en Suisse (VMZ-CH). L'OFROU dispose de plans de gestion du trafic concertés avec les cantons. La VMZ-CH est intégrée au suivi coordonné de la situation prioritaire pour la protection de la population (situation BREL) et fournit en permanence les données du bulletin des routes nationales, entre autres à l'attention du Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) et de la Centrale nationale d'alarme (CENAL).

La gestion du trafic aux niveaux des routes cantonales et communales est l'affaire des cantons et, en partie, des villes[34]. La police cantonale ou, le cas échéant, les états-majors de direction ou organes de conduite cantonaux fournissent les données de la circulation sur les routes cantonales et communales entre autres pour le CASS dans la CENAL (en cas d'intérêt pour l'échelon Confédération).

Dans le cadre de la gestion de cas d'urgence à l'échelon fédéral (immédiatement après la survenance de l'événement), l'OFROU a pour tâche, en tant qu'autorité spécialisée dans la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales, d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'infrastructure des routes nationales et la gestion du trafic sur les routes nationales.

Dans le cadre de la gestion de crise à l'échelon fédéral (de quelques heures à quelques jours après la survenance de l'événement), l'OFROU informe le DETEC de la situation et propose des mesures concertées matériellement et politiquement avec les acteurs du TIM. Il met en œuvre les mesures décidées par le Conseil fédéral sur mandat du Département.

Dans le cadre de ses options légales et de sa compétence juridique, l'OFROU peut, en concertation avec les acteurs du TIM et du DETEC, prendre des mesures touchant le TIM, par exemple en édictant des règles de circulation sur les routes nationales.[35]

6 Sûreté intérieure et transports

La sûreté intérieure[36] est en principe du ressort des cantons, quoi que la Confédération accomplisse également des tâches importantes. Les éventuelles restrictions dans le secteur des transports sont ordonnées par les responsables de la sûreté intérieure. Les processus de décision, de planification et de direction dans le domaine de la sûreté intérieure s'appliquent à toutes les situations de sûreté intérieure.

---

[32] Art. 10 de l'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*).
[33] Art. 57c de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS *741.01*).
[34] Art 57d de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS *741.01*).
[35] Art. 2, al. 3bis, 3, al. 4 et 32, al. 3, loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS *741.01*)
[36] La sûreté intérieure désigne la protection de la société et de l'État contre la criminalité, le terrorisme et les menaces comparables qui se développent à l'intérieur de la société elle-même.

Du côté de la Confédération, l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP) est le responsable général de la protection des infrastructures critiques (PIC). Cela inclut la mise en œuvre de la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques. Les exploitants, les communes et les cantons sont responsables des mesures concrètes de protection des infrastructures. Dans la « Stratégie nationale pour la protection des infrastructures critiques », la responsabilité personnelle est définie comme un principe. En conséquence, les exploitants d'infrastructures critiques sont tenus au premier chef de prendre et de financer les mesures de protection passive et active nécessaires dans toutes les situations. Cela s'applique en particulier à la protection contre la violence physique par des tiers, en surveillant, en sécurisant et en gardant les objets d'infrastructure. Lorsque ces mesures ne suffisent pas, les autorités des communes, des cantons et de la Confédération peuvent imposer des règles et des mesures supplémentaires. Conformément au principe de subsidiarité, les ressources fédérales, telles que la protection par l'armée, ne sont donc considérées qu'en dernier recours et en aval des services fournis par les exploitants et les cantons.

D'après la loi fédérale du 18 juin 2010 sur les organes de sécurité des entreprises de transport publics (LOST)[37] les entreprises de transport entretiennent des organes de sécurité dans la mesure nécessaire pour protéger les passagers, les collaborateurs, les marchandises ou l'infrastructure et les véhicules. Par exemple, l'unité CFF « Sécurité publique » s'occupe de la protection contre les événements (infractions et autres circonstances indésirables) provoqués par des personnes dans une intention malveillante contre les collaborateurs, les clients, ou la propriété physique et intellectuelle des CFF.

L'unité CFF « Sécurité publique » planifie, organise et coordonne dans toute la Suisse les mesures de sûreté pour tous les transports publics ferroviaires. À cet égard, il collabore étroitement avec l'Office fédéral de la police (fedpol) et le Service de renseignements de la Confédération (SRC)[38]. Le niveau de menace est régulièrement analysé en coopération avec fedpol et le SRC. Si la situation change, fedpol, le SRC et l'unité CFF « Sécurité publique » s'informent mutuellement des résultats.

Fedpol assume des tâches de soutien et de coordination pour ses autorités partenaires au niveau fédéral et cantonal.

7 Champs d'action et processus de collaboration dans l'éventualité d'événements

La responsabilité des mesures préventives dans l'éventualité d'événements dépend de l'ampleur potentielle de l'événement (régionale, cantonale, nationale, internationale). Les cantons, régions et communes disposent d'états-majors de direction (EMCC, RFS, EMCOC) et d'organes de direction (OCC, ORC, ORCOC) qui, en règle générale, ont une structure modulaire et sont également concernés par la prévoyance. Certains cantons disposent également d'organisations chargées exclusivement de la préparation aux catastrophes.

En cas d'événements liés à la radioactivité, à une prise d'otages et à des explosifs, la gestion stratégique des mesures préventives a lieu au niveau fédéral.

Les opérateurs de transport doivent d'abord identifier, analyser, évaluer et estimer les risques que représentent certains dangers et menaces (par ex. panne de l'alimentation électrique, pénurie d'électricité, cyberattaque, pandémie, attentat terroriste, panne de centrale nucléaire ou tremblement de terre) pour leur organisation ou leur entreprise. Ils doivent élaborer une stratégie de gestion des risques résiduels (évitement des risques, réduction des risques, diversification des risques, transfert des risques ou prévention des risques). Cette stratégie devrait indiquer ce qui doit être fait

[37] RS *745.2*

[38] Le Service de renseignement de la Confédération (SRC) est un instrument de la politique de sécurité de la Suisse dont le mandat est clairement défini par la loi. Ses tâches principales, qu'il exécute au profit des autorités, sont la prévention et l'appréciation de la situation.

et à quel niveau de qualité sur la base des exigences et conditions légales ainsi que des exigences des différentes parties.

Il y a lieu d'élaborer, sur la base des stratégies de gestion, des conceptions et des planifications dans l'éventualité d'événements et en vue de la maîtrise des événements, par exemple panne de l'alimentation électrique, pénurie d'électricité, cyberattaque, pandémie, attentat terroriste, panne de centrale nucléaire ou tremblement de terre. Ces conceptions et planifications doivent être concertées avec les services responsables de la planification, de la préparation et de l'exécution de mesures de protection de la population et des moyens d'existence ainsi qu'en vue de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux.

En vue de la maîtrise d'un événement, il faut développer des processus et mettre en place des structures organisationnelles. En plus de cette gestion des urgences, des crises et de la continuité, il faut prendre des mesures et mettre des ressources à disposition pour la gestion d'un événement spécifique (par ex. élaborer un plan de pandémie, prendre des dispositions, réserver du personnel, élaborer des décisions réservées en vue de dérogations aux prescriptions) afin que la gestion de l'événement et de ses conséquences négatives puisse commencer dès que l'événement s'est produit.

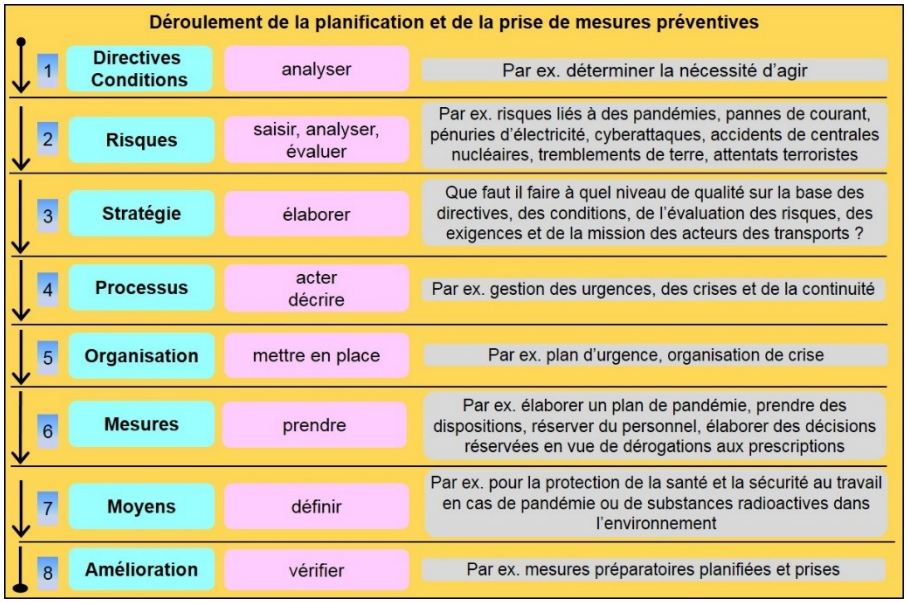

Fig. 4 : Schéma du déroulement des actions en matière de prévention.

Les acteurs des transports doivent coordonner leurs activités dans l'éventualité d'événements sur leur territoires d'action[39] entre eux et avec les organisations chargées de la maîtrise de système, les autorités et les organisations de la protection de la population, de la sûreté intérieure et de l'économie nationale.

Si, par exemple, la planification commune et préventive des acteurs des transports montre que les moyens de transport dont les entreprises disposent pour effectuer le transport public commandé, donnant droit à l'indemnité, ne suffisent pas ou sont inappropriés pour fournir les prestations nécessaires, par exemple pour l'évacuation de la population, les autorités cantonales et les organisations compétentes pour la prévention des catastrophes peuvent charger les entreprises de fournir les ressources appropriées et suffisantes pour la prestation requise. Les frais sont à la charge

[39] Territoire d'action : concept de base de la géographie sociale, en particulier de la géographie sociale de Munich. Il décrit la section terrestre dans laquelle les activités quotidiennes sont effectuées pour satisfaire les fonctions de base de l'existence, notamment les zones de travail, d'approvisionnement et d'habitat, en fonction des besoins et du mode de vie. La portée extérieure des destinations géographiques de l'action constitue la limite du territoire d'action. Les groupes de territoire d'action (groupes socio-géographiques) sont définis comme des ensembles d'individus qui ont le même espace d'action par rapport à une ou plusieurs fonctions de base de l'existence (Lexikon der Geographie, Spektrum.de).

des mandants et doivent être indemnisés conformément à l'art. 41 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[40] et à l'art. 40 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[41], conformément aux principes applicables aux transactions commerciales.

8 Processus de collaboration lors de la maîtrise des événements

Les responsabilités en matière de direction stratégique et opérationnelle dans la maîtrise d'événements dépendent de l'ampleur potentielle de l'événement (régionale, cantonale, nationale, internationale). Les cantons, régions et communes ont leurs propres états-majors de direction (EMCC, RFS, EMCOC) ou organes de direction (OCC, ORC, ORCOC), qui ont en règle générale une structure modulaire. À la demande des cantons, la Confédération fournit une aide à titre subsidiaire si les fonds du canton sont épuisés ou insuffisants pour faire face à l'événement.

En cas d'événements liés à la radioactivité, à une prise d'otages et à des explosifs, la direction stratégique est placée à l'échelon fédéral.

Les cantons et les entreprises concernées sont principalement responsables de la direction opérationnelle et de la maîtrise d'un événement (cantons : protection de la population et des moyens d'existence; entreprises: approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux).

Les acteurs du secteur des transports travaillent selon les conceptions, les plans d'urgence et de crise développés dans le domaine de la prévention. Ils utilisent leur plan d'urgence et leur organisation de crise pour faire face à l'événement. Ils coordonnent leurs activités de maîtrise des événements dans leurs territoires d'action entre eux ainsi qu'avec les organisations chargées de la maîtrise du système et les autorités et organisations responsables de la maîtrise de l'événement.

9 Principaux acteurs et leurs rôles dans le domaine des transports

9.1 Office fédéral des transports (OFT)

Généralités	L'OFT est l'autorité spécialisée dans les transports publics terrestres et par voie navigable[42]. Conformément aux exigences légales et politiques, l'OFT poursuit, entre autres, l'objectif suivant: Assurer la sécurité du trafic ferroviaire, des téléphériques, des bateaux et des automobiles placés sous le régime de la concession ou de l'autorisation fédérale, notamment en supervisant l'exploitation, les installations et les véhicules des entreprises de transport public. L'OFT collabore au suivi coordonné de la situation prioritaire pour la protection de la population (situation BREL).
Tâches dans l'éventualité d'événements	Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion. Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité, par exemple en édictant des décisions réservées en vue de dérogations aux dispositions légales.
Tâches en cas d'événement	Prendre, dans le cadre des options légales et de sa compétence juridique, des mesures dans les transports publics terrestres en concertation avec les acteurs des transports publics terrestres et avec le DETEC. Selon l'art. 12 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[43], l'OFT est, par exemple, autorisé à annuler les décisions et les dispositions prises par les organes ou les

[40] RS *742.101*
[41] RS *745.1*
[42] Art. 6 ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*).
[43] RS *742.101*

services de l'entreprise de chemin de fer ou d'en empêcher l'exécution lorsqu'elles violent la LCdF, la concession ou des conventions internationales ou lèsent d'importants intérêts nationaux.

9.2 Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Généralités

L'OFAC est l'autorité spécialisée pour l'aviation civile publique et privée[44]. Conformément aux exigences légales et politiques, l'OFAC poursuit, entre autres, les objectifs suivants : assurer un haut niveau de sécurité dans l'aviation civile suisse et une offre axée sur les besoins dans l'aviation suisse.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion. Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité : en édictant par exemple des décisions réservées en vue de dérogations aux dispositions légales.

Tâches en cas d'événement

Prendre, dans le cadre de ses options légales et de sa compétence juridique et en concertation avec les acteurs du Trafic aérien et du DETEC, des mesures touchant l'aviation publique et privée. Exemple : le directeur de l'OFAC peut prendre une décision modifiant temporairement la structure de l'espace aérien en Suisse[45].

9.3 Office fédéral des routes (OFROU)

Généralités

L'OFROU est l'autorité spécialisée en infrastructure routière et en trafic routier individuel[46]. En conformité avec les prescriptions juridiques et politiques, l'OFROU poursuit entre autres l'objectif suivant: garantie de la capacité de fonctionnement du réseau des routes nationales et de son intégration au réseau routier transeuropéen. Il s'agit entre autres de l'entretien et de la sécurité de l'exploitation des routes nationales.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion. Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité : en édictant par exemple des décisions réservées en vue de dérogations aux dispositions légales. Coordonner et harmoniser les mesures à prendre dans l'éventualité d'événements sur l'ensemble du système, en qualité d'organisation chargée de la maîtrise du système des routes nationales.

Tâches en cas d'événement

- Prendre des mesures touchant le transport individuel dans le cadre des possibilités légales et de la responsabilité juridique en concertation avec les acteurs du transport individuel et le DETEC. Exemple : le directeur de l'OFROU peut édicter des règles de circulation sur les routes nationales par voie de décision[47].
- Assurer, en collaboration avec les cantons, l'exploitation de l'infrastructure des routes nationales et la gestion du trafic sur les routes nationales. Coordonner et

---

[44] Art. 7 ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC; RS *172.217.1*).

[45] Sur la base des art. 8*a* et 40, al. 1 et 2 de la loi sur l'aviation (LA ; RS 748.0) en liaison avec l'art. 2, al. 1 de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA ; RS 748.132.1), l'OFAC définit la structure de l'espace aérien et les classes d'espace aérien. Pour assurer la sécurité aérienne, l'OFAC peut, conformément au règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne (annexe I, SERA.3145) en relation avec l'art. 10 de l'ordonnance du DETEC du 20 mai 2015 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs (ORA ; RS 748.121.11), fixer des zones réglementées et des zones dangereuses. Les zones réglementées ou RA sont des espaces aériens de dimensions fixées au-dessus de territoires terrestres ou aquatiques d'un État, où le vol des aéronefs est restreint par certaines conditions.

[46] Art. 10 ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*)

[47] Art. 2, al. 3bis, 3, al. 4 et 32, al. 3, loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS *741.01*).

harmoniser les mesures à prendre dans l'éventualité d'événements sur l'ensemble du système, en qualité d'organisation chargée de la maîtrise du système des routes nationales.

9.4 Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) secrétariat d'Etat, Direction politique, Division politiques extérieures sectorielles

Généralités

La Direction politique coordonne la politique extérieure de la Confédération. Elle défend les intérêts de la politique étrangère de la Suisse, assure une gestion coordonnée et stratégique des relations bilatérales et multilatérales et garantit, entre autres, la coordination de la politique étrangère en matière de politique des transports.
La Division Politiques extérieures sectorielles assure l'évaluation de la politique des transports du DFAE et ses échanges avec d'autres acteurs de la politique fédérale des transports.

Tâches dans l'éventualité d'événements

La coopération technique internationale s'effectue généralement directement. Dans le cadre de l'interface entre la politique étrangère et la politique intérieure des transports, la Division Politiques extérieures sectorielles soutient la coordination du système de transport dans l'éventualité d'événements, au besoin en coopération avec les services étrangers (via la ou les coordination(s) régionale(s) concernée(s) de la Direction politique).

Tâches en cas d'événement

En cas d'événement ayant des implications internationales, la Division Politiques extérieures sectorielles, en complément de la coopération technique internationale, veille au traitement des affaires de politique étrangère (via la ou les coordination(s) régionale(s) concernée(s) de la Direction politique).

9.5 Armée

Généralités

Selon la Constitution, l'armée sert à empêcher la guerre et contribue au maintien de la paix; elle défend le pays et son peuple. Telles sont les tâches premières de l'armée, qu'elle accomplit seule. En outre, elle aide les autorités civiles à se défendre contre les menaces graves à la sûreté intérieure et à faire face à d'autres situations extraordinaires. Ce soutien est subsidiaire.

Tâches dans l'éventualité d'événements

L'appui de l'armée aux autorités civiles est fourni soit à titre de mesure subsidiaire conformément à la loi fédérale sur l'armée et l'administration militaire (LAAM)[48], soit en service d'appui selon l'ordonnance sur l'aide militaire en cas de catastrophe dans le pays (OAMC)[49], soit selon l'ordonnance concernant l'appui d'activités civiles et d'activités hors du service avec des moyens militaires (OACM)[50].

Tâches en cas d'événement

Le soutien de l'armée est fourni aux conditions suivantes :

- Dans le cas de l'appui subsidiaire, il doit être prouvé que toutes les ressources civiles sont épuisées. Une demande a été soumise au Conseil fédéral. Le déploiement nécessite une décision politique (au moins un arrêté du Conseil fédéral);
- Dans tous les autres cas d'aide militaire (LAAM, OAMC, OACM), la responsabilité globale incombe aux autorités civiles, qui déterminent, en accord avec les autorités militaires compétentes, l'utilisation des ressources mises à disposition;

[48] RS *510.10*
[49] RS *513.75*
[50] RS *513.74*

- Suivant le degré d'escalade, des priorités appropriées doivent être attribuées au secteur de la défense, à l'Office fédéral de la protection de la population et à l'Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays, par exemple en ce qui concerne les capacités de transport.

9.6 Office fédéral de la protection de la population (OFPP)

Généralités

L'OFPP soutient les services fédéraux, les cantons et les organisations partenaires de la protection de la population dans la prévention de risques collectifs et dans la maîtrise des événements. Les organisations partenaires de la protection de la population sont : la police, les pompiers, les services de santé, les services industriels et la protection civile.
La Centrale nationale d'alarme (CENAL), une division de l'OFPP, assure la détection précoce et l'évaluation des événements susceptibles d'affecter la sécurité de la population. Elle gère un Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) et enregistre systématiquement la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) à l'attention des autorités fédérales et cantonales et des exploitants de systèmes essentiels (par ex. énergie, télécommunications, transports). La CENAL représente le BREL avec la présentation électronique de la situation (PES). La situation du trafic est un élément du BREL.

Tâches dans l'éventualité d'événements

L'OFPP établit l'analyse nationale des dangers Catastrophes et situations d'urgence en Suisse, qui sert de base à la planification préventive tant à l'échelon fédéral (y compris les stratégies de lancement de l'état-major de protection de la population) que cantonal (analyse cantonale des dangers et KATAPLAN de prévoyance). De plus, l'OFPP coordonne la mise en œuvre de la stratégie nationale de protection des infrastructures critiques, qui couvre également le secteur des transports. L'OFPP a notamment publié une directive qui soutient les exploitants d'infrastructures critiques dans la gestion des risques, des crises et de la continuité. L'OFPP coordonne également les activités de l'État-major fédéral Protection de la population (EMFP). Il peut être utilisé pour des événements d'importance nationale ayant trait à la protection civile. Tous les acteurs fédéraux et cantonaux concernés sont représentés au sein de l'EMFP. L'EMFP prépare la planification préventive dans son domaine de responsabilité pour la maîtrise des événements.

Tâches en cas d'événement

En cas d'incident, l'EMFP évalue la situation générale et les développements possibles. Il coordonne notamment les mesures prises au niveau fédéral pour faire face aux événements et élabore une base de décision à l'attention du Conseil fédéral. Dans le cadre de la gestion de crise, il soutient ainsi le département dirigeant, l'office fédéral et les cantons concernés. La Centrale nationale d'alarme (CENAL), un domaine de l'OFPP et une division de l'OSSA, assure la détection précoce et l'évaluation des événements susceptibles d'affecter la sécurité de la population. Elle gère un Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) et enregistre systématiquement le suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) à l'attention des autorités fédérales et cantonales et des exploitants d'infrastructures critiques (par ex. énergie, télécommunications, transports). La CENAL représente le BREL avec la présentation électronique de la situation (PES). La situation du trafic est un élément du BREL. La CENAL avertit les autorités et les exploitants de réseaux et donne l'alarme à la population en cas de danger imminent, soit de sa propre autorité, soit sur mandat des services spécialisés responsables. La CENAL assure également la gestion de cas d'urgence au niveau fédéral en collaboration avec l'office dirigeant ou avec l'EMFP.

9.7 Administration fédérale des douanes (AFD)

Généralités

L'AFD est le seul organe fédéral d'exécution à la frontière qui surveille et contrôle le trafic transfrontalier de voyageurs et de marchandises. Elle remplit de nombreuses tâches et garantit une sécurité globale pour la population, l'économie et l'Etat. Sur la base du budget annuel avec un plan de tâches et un plan financier intégrés approuvés par l'Assemblée fédérale, l'AFD est contrôlée par une convention sur les prestations (CP) du Département fédéral des finances. La CP mentionne les groupes de produits suivants :

- Perception de taxes : droits de douane, taxe sur la valeur ajoutée à l'importation, impôt sur les huiles minérales, impôt sur les véhicules automobiles, taxe sur le tabac, impôt sur la bière et sur les spiritueux, ainsi que redevance poids lourds liée aux prestations et redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette) ;
- Sécurité et migration : l'AFD lutte contre la contrebande, la criminalité transfrontalière et la migration irrégulière, fournissant ainsi un filtre sécuritaire efficace ;
- Soutien au commerce international : l'AFD offre à l'économie des processus d'évaluation douanière simples et rapides et met en œuvre des mesures dans les domaines du contrôle de l'importation et de l'exportation de certaines marchandises, de la protection de l'agriculture, de l'approvisionnement économique du pays, du contrôle des métaux précieux et du droit de la propriété intellectuelle, par exemple la protection des marques ;
- Protection de la santé et de l'environnement : sécurité alimentaire, protection des plantes, des animaux et des espèces, marchandises dangereuses, substances et déchets radioactifs / toxiques.

Tâches dans l'éventualité d'événements

L'AFD est décentralisée et assure :

- que les membres des équipes de secours ainsi que l'équipement et les fournitures de secours nécessaires puissent être importés et exportés de manière informelle et cela **24 heures sur 24** ;
- que les transports nécessaires de biens vitaux puissent être **facilement** importés et exportés pour l'approvisionnement de la Suisse en cas de pénurie.

Tâches en cas d'événement

En concertation avec les services organisateurs, l'AFD met en œuvre les mesures qui s'imposent à la frontière ou dans la région frontalière.

9.8 Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays (OFAE)

Généralités

L'OFAE est le centre de compétences pour toute question de sécurité d'approvisionnement (médicaments, aliments, énergie, logistique, technologie d'information et de communication). Il fait partie du Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR).

En Suisse, l'approvisionnement économique du pays (AEP) assure la fourniture de biens et de services vitaux en cas de menaces politico-militaires ou de pénurie grave que le marché ne parviendrait pas à résoudre.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion. Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité, par exemple en édictant des décisions réservées en vue de dérogations aux dispositions légales.

Tâches en cas d'événement

Ordonner des mesures en faveur de l'approvisionnement économique du pays basées sur la loi sur l'approvisionnement du pays (LAP)[51], par exemple :

- priorisation des sillons ferroviaires ;
- priorisation du transbordement de biens vitaux dans les terminaux ;
- dérogation temporaire à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche ;
- extension temporaire des heures d'ouverture des douanes.

Le Conseil fédéral met les mesures en vigueur à la demande du/de la délégué/e à l'approvisionnement économique du pays. Sur le plan opérationnel, les mesures sont exécutées par l'industrie en coopération avec les services spécialisés compétents (OFT/OFROU/AFD).

9.9 Cantons

Généralités

La maîtrise opérationnelle d'un événement est principalement du ressort des cantons, qui disposent de ressources pour la maîtrise des événements, états-majors de contrôle et de coordination (EMCC) ou d'organes de contrôle et de coordination (OCC) qui, en règle générale, ont une structure modulaire et sont également concernés par la prévoyance. Certains cantons disposent également d'organisations chargées exclusivement de la préparation aux catastrophes.

Dans le cadre de leur gestion des risques, des urgences, des crises et de la continuité, les cantons préparent les mesures nécessaires et mettent à disposition les ressources requises.

Sur leur territoire, les cantons sont responsables de la planification, de la préparation et de l'exécution de mesures opérationnelles de protection de la population et des moyens d'existence ainsi qu'en vue de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux[52]. Pour ce faire, ils tiennent compte des prescriptions et charges souveraines d'ordre supérieur.

Les autorités cantonales chargées des transports publics commandent, en collaboration avec la Confédération, les prestations requises pour le transport public régional de voyageurs (TRV) usuel par train, bus et bateau. Les prestations pour le transport local usuel par bus et par tram sont commandées par les autorités cantonales et communales.

Pour les conceptions et planifications cantonales dans l'éventualité d'événements, les autorités cantonales chargées des transports publics peuvent recenser des indices relatifs aux prestations de transport (par ex. cadence, fréquence) auprès des entreprises de TRV et de transport local sur le territoire cantonal.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Les cantons élaborent des conceptions et des plans pour la protection de la population et des moyens d'existence ainsi que pour l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire, par exemple dans l'éventualité d'une panne de l'alimentation électrique, d'une pénurie d'électricité, d'une cyberattaque, d'une pandémie, d'un attentat terroriste, d'une panne de centrale nucléaire ou d'un tremblement de terre. Ce faisant, ils tiennent compte des prescriptions et charges souveraines d'ordre supérieur. Ils travaillent de plus

[51] RS *531*

[52] Art. 9 de l'ordonnance du 10 mai 2017 sur l'approvisionnement économique du pays (OAEP ; RS 531.11). Les cantons ont un rôle de soutien et de coordination. Ils font, en temps voulu, les préparatifs nécessaires pour accomplir les tâches confiées par la Confédération. Ils veillent à faire, sur le territoire cantonal, les préparatifs nécessaires pour assurer que l'économie privée et les entreprises relevant du service public, telles que les entreprises de transport public, répartissent les marchandises et fournissent les services de manière uniforme et suffisante. Les délégués cantonaux à l'approvisionnement économique du pays coordonnent, avec les services communaux concernés, l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur territoire cantonal.

en collaboration avec les organismes chargés de la maîtrise du système de transport (OFROU, CFF, CarPostal) et avec les gestionnaires d'infrastructure de transport et les entreprises de transport sur leur territoire.

Si, par exemple, la planification préventive commune avec les entreprises de transport de voyageurs concessionnaires montre que les moyens de transport dont les entreprises disposent pour effectuer le transport public commandé, donnant droit à l'indemnité, ne suffisent pas ou sont inappropriés pour fournir les prestations nécessaires, par exemple pour l'évacuation de la population, les autorités cantonales et les organisations compétentes pour la prévention des catastrophes peuvent charger les entreprises de fournir les ressources appropriées et suffisantes pour la prestation requise. Les frais sont à la charge du mandant et sont indemnisés conformément à l'art. 41 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF) et à l'art. 40 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV), conformément aux principes applicables aux transactions commerciales.

Les cantons sont tenus, vu leurs compétences, tâches et responsabilités relatives à la protection de la population et des moyens d'existence ainsi qu'à l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur leur territoire, d'élaborer des plans détaillés d'urgence et de gestion du trafic concernant :

a) l'utilisation et les missions du transport public régional et local par chemin de fer, bus, tram, bateau, par exemple en vue de l'évacuation de la population ;
b) la régulation et la gestion du transport public régional et local par chemin de fer, bus, tram, bateau dans les zones de protection et sur le reste du territoire cantonal ;
c) la régulation et la gestion du trafic individuel motorisé et du trafic lent dans les zones de protection et sur le reste du territoire cantonal.

Cela vaut en particulier pour les cantons comprenant des communes situées dans les zones de protection 1 et 2 d'installations nucléaires, pour lesquelles une libération considérable de radioactivité ne peut pas être exclue.

Selon l'art. 5 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[53], les organisations cantonales chargées de tâches de protection de la population peuvent ordonner des transports en vue de la protection de la population ou des moyens d'existence, par exemple des transports d'évacuation. Les états-majors de conduite ou organes de conduite qui gèrent l'événement décident de la nécessité des transports à effectuer en priorité. Les états-majors des conduite ou organes de conduite cantonaux attribuent un mandat de transport selon l'approche PPQQTD[54] à une entreprise de transport public de voyageurs concessionnaire ou à une entreprise de transport ferroviaire (cf. aussi commentaires sur les différentes dispositions de l'OTPE) via les représentants des organisations chargées de la maîtrise du système des transports (CFF, CarPostal) qui siègent auxdits états-majors et organes de conduite. S'il n'existe pas encore, le processus requis pour l'attribution de mandats doit être élaboré en commun par les acteurs dans le cadre des planifications préventives dans l'éventualité de situations exceptionnelles.

Tâches en cas d'événement

Les cantons travaillent selon les conceptions et les plans élaborés dans l'éventualité d'événements. Pour faire face à l'événement, Ils utilisent leur état-major de contrôle et de coordination (EMCC) ou leur organe de contrôle et de coordination

[53] RS *531.40*
[54] PPQQTD: **P**riorité, **P**roduit, **Q**ualité, **Q**uantité, **T**emps, **D**urée

(OCC) ainsi que les mesures planifiées et préparées. Ils coordonnent leurs activités de maîtrise des événements entre eux et avec les services fédéraux ainsi qu'avec les organismes chargés de la maîtrise du système de transport (OFROU, CFF, CarPostal).

9.10 Organisations chargées de la maîtrise du système de transport (gestionnaires du système)

Généralités

Les organisations en charge de la maîtrise du système (gestionnaires du système)[55] coordonnent et harmonisent les mesures que les autorités et organisations de prévention des catastrophes et d'action en cas de catastrophe doivent prendre au niveau opérationnel dans l'éventualité d'un événement ainsi qu'en cas d'événement. Ils coordonnent, entre eux et avec les autorités et organisations compétentes pour diriger la maîtrise des événements, leurs activités aussi bien en matière de planification préventive dans l'éventualité d'événements qu'en vue de la maîtrise des événements. Ils réunissent et coordonnent les besoins dans leur domaine et les transmettent aux autorités spécialisées compétentes en la matière. Dans le cadre de leurs options légales et de leurs compétences juridiques, les gestionnaires de système prennent des mesures en se concertant. Ils recommandent aux acteurs dans leur domaine, par exemple la protection de la santé, la sécurité au travail, l'hygiène en cas d'épidémie ou de pandémie, la mise en œuvre uniforme des mesures (*best practice*). Ils mettent en œuvre, au niveau du système, les mesures recommandées ou ordonnées par les autorités.

L'OFROU, selon l'art. 5 OCTE[56], est l'organisation chargée de gérer le système des routes nationales. Il assure une bonne viabilité et un accès sûr aux routes nationales et il est compétent pour gérer le trafic sur les routes nationales en collaboration avec les cantons (informations de mobilité, régulation et gestion de la circulation et régulation du trafic). Il exploite la Centrale de gestion du trafic en Suisse (VMZ-CH), qui dispose de plans de gestion du trafic concertés avec les cantons. La VMZ-CH coordonne les mesures au niveau opérationnel et les harmonise entre elles. Elle est intégrée au suivi coordonné de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) et fournit 24 heures sur 24 les données de circulation sur les routes nationales, entre autres pour le Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) de la Centrale nationale d'alarme (CENAL).

Les CFF, selon l'art. 5 OCTE[57], sont l'organisation chargée de la maîtrise du système de circulation ferroviaire.

CFF Infrastructure régule le trafic ferroviaire au moyen de l'horaire général. L'horaire fixe le déroulement de la course de tous les trains[58] en ce qui concerne l'itinéraire, les jours de transport et le temps de parcours. Elle coordonne le déroulement des transports de marchandises et de voyageurs sur le réseau ferré avec les autres gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne l'itinéraire, les jours de transport et le temps de parcours des trains.

En cas d'événement, les CFF et CarPostal définissent ensemble, au niveau du système, une offre appropriée à la situation et aux besoins en transport public de voyageurs. Cette offre est fonction des prescriptions de l'OFT et des ressources disponibles.

---

[55] OFROU, exploitation de l'infrastructure et gestion du trafic des routes nationales en collaboration avec les cantons ; CFF : exploitation de l'infrastructure et gestion du trafic ferroviaire ; CarPostal : exploitation du trafic régional des voyageurs (TRV) et des transports publics locaux sur la route ; skyguide : exploitation du contrôle aérien, gestion du trafic aérien.

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

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

[58] Trains voyageurs, marchandises, de service, etc.

Les CFF coordonnent avec une fonction dirigeante les horaires des entreprises de transport public de voyageurs concessionnaires et publient l'horaire actuel. Ils font partie du réseau BREL et fournissent, entre autres, des données sur la situation du réseau ferroviaire pour le CASS de la CENAL.
CarPostal SA, selon l'art. 5 OCTE[59], est l'organisation chargée de la maîtrise du système de transport public régional de voyageurs (TRV) et de transport public local par route (bus et tram). En cas d'événement, CarPostal et les CFF définissent ensemble, au niveau du système, une offre appropriée à la situation et aux besoins en transport public de voyageurs. Cette offre est fonction des prescriptions de l'OFT et des ressources disponibles.
Sur demande des autorités nationales ou cantonales et d'organisations, CarPostal coordonne les mesures opérationnelles aux niveaux national, cantonal ou intercantonal entre les entreprises de transport en ce qui concerne la mise en œuvre desdites mesures, comme par ex. les horaires, la régulation du trafic, les moyens de transport ou les capacités de transport disponibles. CarPostal détermine les moyens de transport disponibles en TRV et en trafic local (bus et trams) et tient un tableau des moyens de transport.
CarPostal fait partie du réseau BREL et fournit des données sur les moyens de transport disponibles en TRV et en trafic local sur route (bus et tram) pour le CASS de la CENAL.
Sur mandat de la Confédération, skyguide assure la gestion sûre, efficace et économique du trafic aérien dans l'espace aérien suisse et l'espace aérien délégué adjacent. Le mandat au titre des art. 40*a* à *g* de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)[60] et de l'art. 2 de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur le service de la navigation aérienne (OSNA)[61] couvre le contrôle aérien civil et militaire, le service d'information aéronautique, le service de télécommunications aéronautiques et le service technique pour l'installation, l'exploitation et la maintenance des systèmes de contrôle aérien.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Les gestionnaires de système élaborent des conceptions et des plans d'urgence et de gestion du trafic afin de maintenir le fonctionnement du système de transport dans l'éventualité d'événements, par exemple de défaillance de l'alimentation électrique, de pénurie d'électricité, de cyber-attaque, de pandémie, d'attentat terroriste, d'accident de centrale nucléaire ou d'un tremblement de terre. Ils travaillent en collaborant avec les autorités nationales et cantonales pour la protection de la population ou des moyens d'existence, pour la sûreté intérieure et avec les autorités nationales et cantonales pour l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux.

Tâches en cas d'événement

Les gestionnaires de système travaillent selon les conceptions et les plans d'urgence et de gestion du trafic élaborés dans l'éventualité d'événements. Elles utilisent leur organisation d'urgence et de crise pour faire face à l'événement. Elles coordonnent leurs activités de maîtrise des événements entre elles et avec les autorités et les organisations responsables de la maîtrise des événements dans la zone touchée.

9.11 Gestionnaires d'infrastructure ferroviaire

Généralités

Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (GI) sont des entreprises de droit privé ou de droit spécial, titulaires d'une concession ou d'un agrément de sécurité

[59] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).
[60] RS *748.0*
[61] RS *748.132.1*

conformément à l'art. 5 loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[62] en vue de la construction et de l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire. Cette dernière inclut les installations d'exploitation du chemin de fer y compris les lignes de transport de courant de traction.
Les tâches, compétences et responsabilités des GI dans l'éventualité d'événements et en cas d'événement résultent des droits et obligations inscrits dans les lois fédérales et cantonales ainsi que dans les ordonnances et dispositions d'exécution qui en découlent.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Conformément à l'art. 8 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[63], les GI doivent prendre des mesures préparatoires dans l'éventualité de situations exceptionnelles afin que les entreprises de transport ferroviaires (ETF) puissent exécuter sur l'infrastructure ferroviaire des transports prioritaires. Les mesures préparatoires doivent être adaptées pour assurer le trafic ferroviaire 24 heures sur 24, et porter notamment sur les domaines de l'affectation du personnel nécessaire à l'exploitation et de la mise à disposition des ressources nécessaires à l'exploitation.

Les GI doivent planifier et prendre leurs mesures préparatoires avec les services cantonaux responsables de la planification, de la préparation et de l'exécution de mesures opérationnelles de protection de la population et des moyens d'existence ainsi qu'en vue de l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux. Pour ce faire, ils tiennent compte des prescriptions et charges souveraines d'ordre supérieur. Ils alignent les mesures planifiées et mises en œuvre concernant la régulation du trafic et les horaires sur l'organisation chargée selon l'art. 5 OCTE[64] de la maîtrise du système de transport ferroviaire, à savoir CFF Infrastructure. Ils documentent les mesures préparatoires planifiées et mises en œuvre.

Tâches en cas d'événement

- Exploiter l'infrastructure ferroviaire afin que les ETF puissent effectuer les transports destinés à protéger la population ou les moyens d'existence ou à approvisionner la population et l'économie en biens et services vitaux. Coordonner les activités destinées à la maîtrise des événements avec les autres GI et CFF Infrastructure ainsi qu'avec les autorités et organisations compétentes pour la conduite de la maîtrise des événements dans la zone sinistrée.
- Conformément à l'art. 6 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[65], CFF Infrastructure est tenue de coordonner sur l'ensemble du réseau ferré l'exécution des transports prioritaires avec les autres GI et les ETF, notamment en ce qui concerne la gestion du trafic et les horaires.

9.12 Entreprises de transport de voyageurs concessionnaires

Généralités

Les entreprises de transport de voyageurs concessionnaires sont des entreprises de droit privé ou de droit spécial, titulaires d'une concession conformément à l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[66] pour le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, trolleybus, installations de transport à câbles, bateau ou véhicule moteur à propulsion thermique ou électrique.

[62] RS *742.101*
[63] RS *531.40*
[64] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).
[65] RS *531.40*
[66] RS *745.1*

Les tâches, compétences et responsabilités des entreprises de transport de voyageurs dans l'éventualité d'événements et en cas d'événement découlent des droits et obligations inscrits dans les lois fédérales et cantonales ainsi que dans les ordonnances et dispositions d'exécution associées.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Selon l'art. 8 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[67], les entreprises de transport de voyageurs concessionnaires doivent prendre des mesures préparatoires dans l'éventualité de situations exceptionnelles afin de pouvoir exécuter des transports prioritaires avec les moyens disponibles et maintenir autant que possible les autres services de transport. Les mesures préparatoires doivent être propres à garantir le transport nécessaire des voyageurs 24 heures sur 24. Elles doivent en particulier être prises pour garantir la disponibilité du personnel nécessaire à l'exploitation et pour mettre à disposition les ressources nécessaires à l'exploitation.

Les entreprises doivent planifier et prendre les mesures préparatoires avec les GI ainsi qu'avec les autorités et les organisations responsables, sur leur réseau, de la protection de la population et des moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en bien et services vitaux. Ce faisant, elles tiennent compte des prescriptions et charges souveraines d'ordre supérieur.

Les entreprises alignent les mesures planifiées et mises en œuvre concernant la régulation du trafic et les horaires sur les entreprises qui fournissent des correspondances et sur les organisations chargées selon l'art. 5 OCTE[68] de la maîtrise du système de transport ferroviaire, à savoir CFF Infrastructure, et de la maîtrise du système de transport public régional de voyageurs (TRV) ainsi que de transport local par bus et tram, à savoir CarPostal ; ces organisations mènent respectivement le système ferroviaire au niveau national et le TRV ainsi que le trafic local par route aux niveaux cantonal et intercantonal.

Si les planifications communes et préventives que les acteurs des transports ont élaborées dans l'éventualité de situations exceptionnelles montrent que les moyens de transport dont les entreprises disposent pour effectuer le transport public commandé, donnant droit à l'indemnité, ne suffisent pas ou sont inappropriés pour fournir les prestations nécessaires, par exemple pour l'évacuation de la population, les autorités cantonales et les organisations compétentes pour la prévention des catastrophes peuvent charger les entreprises de fournir les ressources appropriées et suffisantes pour la prestation requise. Les frais sont à la charge des mandants et sont indemnisés conformément à l'art. 41 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[69] et à l'art. 40 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[70], conformément aux principes applicables aux transactions commerciales.

Les entreprises doivent documenter les mesures préparatoires planifiées et mises en œuvre.

Tâches en cas d'événement

- Exécuter des transports destinés à la protection de la population et des moyens d'existence sur mandat[71] des autorités et des organisations chargées de la protection de la population.

[67] RS *531.40*
[68] L'ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements (OCTE ; RS *520.16*).
[69] RS *742.101*
[70] RS 745.1
[71] Mandat (commande) selon la formule PPQQTD: **P**riorité, **P**roduit, **Q**ualité, **Q**uantité, **T**emps, **D**urée.

- Exécuter des transports prioritaires afin de soutenir subsidiairement les autorités civiles ou de contrer une attaque militaire sur mandat[67] ou sur ordre de l'armée.

En cas d'événement, les entreprises de transport de voyageurs coordonnent leurs activités en vue de la maîtrise des événements avec les organisations chargées de la maîtrise du système (CFF Infrastructure et CarPostal) ainsi qu'avec les autorités et organisations compétentes pour la conduite de la maîtrise de l'événement dans la zone sinistrée.

9.13 Entreprises de transport ferroviaire de marchandises

Généralités

Les entreprises de transport ferroviaire de marchandises sont généralement de droit privé et titulaires d'une autorisation d'accès au réseau et d'un certificat de sécurité conformément à l'art. 8*c* de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[72] afin d'exécuter des transports sur le réseau ferré.
Les tâches, compétences et responsabilités des entreprises de transport ferroviaire de marchandises dans l'éventualité d'événements et en cas d'événement découlent des droits et obligations inscrits dans les lois fédérales et cantonales ainsi que dans les ordonnances et dispositions d'exécution associées.

Tâches dans l'éventualité d'événements

Selon l'art. 8 de l'ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles (OTPE)[73], les entreprises de transport ferroviaire de marchandises doivent prendre des mesures préparatoires dans l'éventualité de situations exceptionnelles afin de pouvoir exécuter des transports prioritaires avec les moyens disponibles et maintenir autant que possible les autres services de transport. Les mesures préparatoires doivent être propres à garantir le transport des marchandises 24 heures sur 24. Elles doivent en particulier être prises pour garantir la disponibilité du personnel nécessaire à l'exploitation et pour mettre à disposition les ressources nécessaires à l'exploitation.

Les entreprises doivent planifier et mettre en œuvre les mesures préparatoires avec les autorités et les organisations responsables, sur leur réseau, de la protection de la population et des moyens d'existence ainsi que de l'approvisionnement de la population et de l'économie en bien et services vitaux, et avec les gestionnaires d'infrastructure responsables sur le réseau de tronçons de l'entreprise. Ce faisant, elles tiennent compte des prescriptions et charges souveraines d'ordre supérieur. Elles doivent documenter les mesures préparatoires planifiées et mises en œuvre.

Tâches en cas d'événement

- Exécuter des transports prioritaires pour approvisionner la population et l'économie avec des biens et service vitaux pour le compte des organisations et entreprises chargées de l'approvisionnement économique du pays[74].
- Exécuter des transports prioritaires afin de soutenir subsidiairement les autorités civiles ou de contrer une attaque militaire sur mandat[67] ou sur ordre de l'armée.

En cas d'événement, les entreprises de transport ferroviaire de marchandises coordonnent leurs activités en vue de la maîtrise des événements avec CFF Infrastructure (organisation chargée de la maîtrise du système de transport ferroviaire).

---

[72] RS *742.101*

[73] RS *531.40*

[74] Mandat (commande) selon la formule PPQQTD: **P**riorité, **P**roduit, **Q**ualité, **Q**uantité, **T**emps, **D**urée.

10 Glossaire

Le glossaire définit, explique et décrit les termes et expressions utilisés.

Notion, expression	Explication / description
Acteurs des transports	Les services techniques et juridiques compétents dans le domaine des transports de la Confédération, des cantons, des organisations autorisées, des exploitants d'infrastructures et des entreprises de transport.
Approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux	Incombe en premier lieu aux différents secteurs de l'économie privée ; aussi dans des situations telles qu'une panne de l'alimentation électrique, pénurie d'électricité, cyberattaque, pandémie, attentat terroriste, panne de centrale nucléaire ou tremblement de terre. Dans ce contexte, les cantons ont un rôle de soutien et de coordination. D'une part, ils font, en temps voulu, les préparatifs nécessaires pour accomplir les tâches confiées par la Confédération. Ils veillent à faire, sur le territoire cantonal, les préparatifs nécessaires pour assurer que l'économie privée et les entreprises relevant du service public, telles que les entreprises de transport public, répartissent les marchandises et fournissent les services de manière uniforme et suffisante. D'autre part, les délégués cantonaux à l'approvisionnement économique du pays coordonnent, avec les services communaux concernés, l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur le territoire cantonal.
Approvisionnement économique du pays (AEP)	Approvisionnement de la Suisse en biens et services vitaux (médicaments, aliments, énergie, logistique, technologie d'information et de communication) en cas de menaces politico-militaires ou de pénurie grave et que le marché ne parviendrait pas à résoudre. La distribution de marchandises et la fourniture de services incombe en premier lieu aux différents secteurs de l'économie privée ; aussi dans des situations telles qu'une panne de l'alimentation électrique, pénurie d'électricité, cyberattaque, pandémie, attentat terroriste, panne de centrale nucléaire ou tremblement de terre. Dans ce contexte, les cantons ont un rôle de soutien et de coordination. D'une part, ils font, en temps voulu, les préparatifs nécessaires pour accomplir les tâches confiées par la Confédération. Ils veillent à faire, sur le territoire cantonal, les préparatifs nécessaires pour assurer que l'économie privée et les entreprises relevant du service public, telles que les entreprises de transport public, répartissent les marchandises et fournissent les services de manière uniforme et suffisante. D'autre part, les délégués cantonaux à l'approvisionnement économique du pays coordonnent, avec les services communaux concernés, l'approvisionnement de la population et de l'économie en biens et services vitaux sur le territoire cantonal.
Armée	L'armée a pour tâche première la prévention de la guerre et, à titre subsidiaire, l'appui aux autorités civiles pour contrer les menaces graves à la sûreté intérieure et faire face à d'autres situations extraordinaires.

Notion, expression	Explication / description
Cas d'événement selon l'OCTE[75]	Catastrophe ou crise ayant des répercussions nationales ou internationales, ou conflit armé.
Catastrophes et crises ayant des répercussions nationales ou internationales	Par exemple : panne de l'alimentation électrique, pénurie d'électricité, cyberattaque, pandémie, attentat terroriste, panne de centrale nucléaire ou tremblement de terre. L'énumération n'est pas exhaustive.
Centrale de gestion du trafic en Suisse (VMZ-CH)	La VMZ-CH est responsable de la gestion du trafic sur les routes nationales (informations de mobilité, régulation du trafic et gestion de la circulation). Elle dispose de de plans de gestion du trafic concertés avec les cantons. Elle fournit 24 heures sur 24 les données de la situation sur les routes nationales, y compris pour le centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS) de la Centrale nationale d'alarme (CENAL). Elle est exploitée par l'Office fédéral des routes (OFROU).
Centrale nationale d'alarme (CENAL)	La CENAL est l'Organe de la Confédération spécialisé dans la gestion d'événements extraordinaires, la CENAL assure une permanence 24 heures sur 24 et 365 jours par an, ce qui lui permet d'intervenir dans l'heure qui suit un événement. Elle constitue une division de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP).
Centre d'annonce et de suivi de la situation (CASS)	Le CASS assure le suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) et la diffusion d'informations importantes aux organisations partenaires. Le BREL est représenté sur la présentation électronique de la situation (PES). Par ailleurs, il assume des tâches dans le domaine de la chimie et développe le Système d'information sur les substances dangereuses (SISD).
Centre fédéral de situation (CFS)	Le CFS, en collaboration avec les directions du Service de renseignements de la Confédération (SRC) et avec des services externes, assure une évaluation et une présentation complètes de la situation de menace, en tenant compte de tous les éléments pertinents (sûreté intérieure et extérieure, questions d'importance pour la politique sécuritaire). Le CFS assure en permanence le suivi et le point de la situation ainsi que son évaluation et sa présentation à court, moyen et long terme sur la base de toutes les informations disponibles et confidentielles et est responsable de l'alerte et de l'avertissement en temps utile des organes fédéraux en fonction (direction de la politique sécuritaire, offices fédéraux, etc.) en cas d'événement. Lors d'événements majeurs et dans des situations particulières, le CFS joue un rôle important dans le réseau de renseignement d'envergure nationale en matière d'acquisition, de traitement et de diffusion de l'information. Les rapports classifiés peuvent être consultés par les destinataires politiques, policiers et administratifs dans un système électronique protégé d'information sur la situation.
Économie nationale	Ensemble des processus économiques entre des entreprises, des ménages privés et des institutions de l'Etat ainsi qu'entre ceux-ci et l'étranger.

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

Notion, expression	Explication / description
Entreprise de transport ferroviaire (ETF)	Entreprise de droit privé ou de droit spécial qui fournit des prestations de transport ferroviaire. Pour pouvoir exécuter des transports de voyageurs ou de marchandises sur une infrastructure ferroviaire, une autorisation d'accès au réseau et un certificat de sécurité conformément à l'art. 8*c* de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[76] sont requis.
Entreprise de transport ferroviaire de marchandises	Entreprises de droit privé, titulaires d'une autorisation d'accès au réseau et d'un certificat de sécurité conformément à l'art. 8*c* de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[77] afin d'exécuter des transports sur le réseau ferré.
Entreprises de transport de voyageurs concessionnaires	Entreprises de droit privé ou de droit spécial, titulaires d'une concession conformément à l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[78] pour le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, trolleybus, installation à câbles, bateau ou véhicule automobile à propulsion thermique ou électrique.
Événement	Par exemple : incident, péripétie, phénomène, catastrophe, cataclysme, dysfonctionnement, perturbation, panne, accident, fait, imprévu, adversité, infortune, intempéries, conjoncture, drame, malheur, mésaventure, vicissitude.
Flux de trafic	Ensemble des opérations temporelles et locales (exploitation) des moyens de transport sur les infrastructures de transport.
Gestion de cas d'urgence	La gestion de cas d'urgence fait référence au traitement systématique des situations d'urgence. Cela inclut toutes les exigences en matière d'organisation, de personnel et de matériel pour pouvoir agir correctement et rapidement en situation d'urgence. Elle garantit que les processus et systèmes importants de l'entreprise ne sont pas interrompus, ou seulement temporairement, même dans des situations critiques. Elle est déterminée par les événements. L'accent est mis sur la maîtrise rapide des événements et sur le retour à la situation normale.
Gestion de crise	Traitement systématique des situations de crise. Il s'agit notamment de l'identification et de l'analyse des situations de crise, de l'élaboration de stratégies (si ce n'est déjà fait dans le cadre de la gestion des risques), des processus et de l'organisation pour faire face à une crise, ainsi que de la prise et de la poursuite de contre-mesures. La gestion des crises est contrôlée par les processus. L'accent est mis sur l'avenir : quels sont les défis en jours, semaines, mois, années lancés par l'événement pour les autorités, les organisations, les entreprises ?
Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (GI)	Entreprise de droit privé ou de droit spécial, titulaire d'une concession et d'un agrément de sécurité conformément à l'art. 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)[79] en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer.

[76] RS *742.101*
[77] RS *742.101*
[78] RS *745.1*
[79] RS *742.101*

Notion, expression	Explication / description
	L'infrastructure ferroviaire comprend les installations d'exploitation ferroviaires, y compris les lignes de transport de courant de traction.
Infrastructure des transports	Réseau routier, réseau ferré, aéroports, voies navigables, ports de la navigation, terminaux de transbordement, les systèmes nécessaires à l'exploitation et les personnes qui assurent l'exploitation.
Menace	Situation ou fait causé par un acte délibéré (illégal) avec ou sans recours à la violence, qui peut avoir un effet négatif (par ex. massacre, terrorisme, cyberattaque). Cet impact négatif peut affecter les personnes, les choses, les états de fait, l'environnement ou les animaux.
Mode de transport	rail, route, air, eau, pipeline.
Moyens de transport	Véhicules (ferroviaires, routiers, aériens, nautiques).
Organe cantonal de conduite (OCC) / état-major cantonal de conduite (EMCC)	Une équipe d'experts au niveau cantonal pour assister l'autorité locale dans la maîtrise des événements et la mise en œuvre des mesures ad hoc.
Organe communal de conduite (ORCOC) / état-major communal de conduite (EMCOC)	Une équipe d'experts au niveau communal pour assister l'autorité locale dans la maîtrise des événements et la mise en œuvre des mesures ad hoc.
Organe régional de conduite	Une équipe d'experts au niveau régional pour assister l'autorité locale dans la maîtrise des événements et la mise en œuvre des mesures ad hoc.
Organisations chargées de la maîtrise de système (gestionnaires de système)	Propriétaires et/ou opérateurs d'un système d'entretien et/ou de sécurisation des moyens d'existence et/ou de protection ou de fourniture de biens et services à la population. Les gestionnaires du système coordonnent et harmonisent les mesures que les autorités et organisations de prévention des catastrophes et d'action en cas de catastrophe doivent prendre au niveau opérationnel dans l'éventualité d'un événement ainsi qu'en cas d'événement. Ils réunissent et coordonnent les besoins dans leur domaine et les transmettent aux autorités spécialisées compétentes en la matière. Les gestionnaires de système coordonnent, entre eux et avec les autorités et organisations compétentes pour diriger la maîtrise des événements, leurs activités aussi bien en matière de planification préventive dans l'éventualité d'événements qu'en vue de la maîtrise des événements. Dans le cadre de leurs options légales et de leurs compétences juridiques, les gestionnaires de système prennent des mesures en se concertant. Ils recommandent aux acteurs dans leur domaine, par exemple la protection de la santé, la sécurité au travail, l'hygiène en cas d'épidémie ou de pandémie, la mise en œuvre uniforme des mesures (*best practice*). Ils mettent en œuvre, au niveau du système, les mesures recommandées ou ordonnées par les autorités. Les gestionnaires du système de transport sont :

Notion, expression	Explication / description
	OFROU, exploitation de l'infrastructure des routes nationales et gestion du trafic des routes nationales en collaboration avec les cantons ; CFF : exploitation de l'infrastructure, gestion du trafic ferroviaire ; CarPostal : exploitation du transport public régional de voyageurs (TRV) sur route et du transport public local sur route (bus et tram) ; Skyguide : exploitation du contrôle aérien, gestion du trafic aérien.
Planification préventive	Activité visant à faire face aux dangers et aux menaces. Les risques sont enregistrés, analysés et évalués. Une stratégie, des processus et une organisation sont élaborés et des mesures et des moyens sont déterminés pour résoudre le problème. Selon le niveau, les produits de la planification préventive peuvent être, par exemple: conceptions de prévoyance, plans de prévoyance, plans d'urgence.
Présentation électronique de la situation (PES)	En cas d'événement, la PES permet un échange d'informations entre les services d'intervention de la protection de la population. Elle est basée sur un système infaillible (*failsafe*) exploité par la Centrale nationale d'alarme (CENAL). L'accès reste essentiellement, mais pas seulement, réservé aux services fédéraux et cantonaux.
Prévention	Activité visant à prévenir des événements ou des circonstances indésirables qui pourraient se produire avec une certaine probabilité si rien n'était fait. Les risques inhérents aux dangers et aux menaces sont enregistrés, analysés et évalués. Pour résoudre le problème, une stratégie de gestion est élaborée (évitement des risques, réduction des risques, diversification des risques, transfert des risques ou prévention des risques). Sur la base de la stratégie de gestion, on détermine les mesures et les moyens de prévention des événements et circonstances indésirables.
Prévoyance	Activité de préparation de mesures visant à faire face aux conséquences après la survenance d'un événement. Des mesures prévisionnelles sont prises pour s'assurer qu'un éventuel événement pourra être géré sur la base d'une planification coordonnée. Les risques de dangers et de menaces sont enregistrés, analysés et évalués. Une stratégie, des processus et une organisation sont élaborés et des mesures et des moyens sont déterminés pour résoudre le problème. Les produits de la prévoyance peuvent être: stratégies de gestion et planification préventive (conceptions de prévoyance, plans de prévoyance).
Protection de la population	La mission de la protection de la population est de protéger la population et ses moyens d'existence en cas de catastrophes, de crise ou de conflits armés. La protection de la population assure la direction, la protection, le sauvetage et l'assistance pour faire face à de tels événements. Elle aide à limiter et à gérer les dommages. Cette mission est remplie comme suit par le système coordonné de protection de la population : − information de la population sur les dangers, les options de protection et les mesures de protection ; − avertissement, alerte et émission d'instructions à la population ; − direction ;

Notion, expression	Explication / description
	− coordination des préparatifs et des interventions des organisations partenaires ainsi que − disponibilité opérationnelle, en fonction du moment et de la situation, garantie de la montée en puissance. Les organisations partenaires (police, pompiers, services de santé, services industriels et protection civile) travaillent ensemble dans le cadre d'un organe de gestion commun pour gérer l'événement. Les ressources opérationnelles en matière de protection de la population relèvent principalement de la compétence des cantons. L'Office fédéral de la protection de la population assume d'importantes tâches de coordination et de mise en œuvre (entre autres le Centre d'annonce et de suivi de la situation).
Sécurité	Protection de personnes et de l'environnement contre les répercussions contre les effets provoqués par des installations, des systèmes, des véhicules et des personnes.
Service de renseignements de la Confédération (SRC)	Le SRC est un instrument de la politique de sécurité de la Suisse dont le mandat est clairement défini par la loi. Ses tâches principales, qu'il exécute au profit des autorités, sont la prévention et l'appréciation de la situation. En Suisse, le SRC détecte et combat le terrorisme, l'extrémisme violent, l'espionnage, la propagation des armes de destruction massive et leurs vecteurs, ainsi que les cyberattaques visant les infrastructures critiques. À l'étranger, il recherche des informations importantes pour la politique de sécurité et les analyse. Ainsi, face aux menaces, il apporte une contribution décisive à l'appréciation globale de la situation. Au niveau de la Confédération, il sert principalement le Conseil fédéral, les départements et les responsables militaires. Il soutient aussi les cantons dans le maintien de la sûreté intérieure, ainsi que les autorités de poursuite pénale à l'échelon fédéral. Le SRC ne doit cependant pas être assimilé à ces dernières, car ses activités sont essentiellement axées sur la prévention et l'appréciation de la situation; il n'a donc aucun pouvoir répressif.
Services compétents en matière de transports	Les services techniques et juridiques compétents dans le domaine des transports de la Confédération, des cantons, des organisations autorisées, des exploitants d'infrastructures et des entreprises de transport.
Sillon	Itinéraire délimité localement et temporellement sur une infrastructure ferroviaire.
Situation	Statut momentané des moyens d'existence et des processus d'accomplissement de tâches dans lequel se trouve une communauté.
Situation dangereuse	Situation ou événement (par ex. de nature physique, technique ou sociale) qui peut avoir un effet négatif sur les personnes, les choses, les états de fait, l'environnement ou les animaux.
Situation extraordinaire	Définition selon le glossaire du plan directeur de la protection de la population : situation dans laquelle les moyens et les procédures ordinaires ne permettent plus, dans de nombreux domaines et secteurs, de faire face aux problèmes, par exemple en cas de catastrophe ou en situation d'urgence affectant sérieusement l'ensemble du pays ou en cas de conflit armé.

Notion, expression	Explication / description
	Définition selon le rapport sur la politique de sécurité 2000: Situation dans laquelle 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 normale	Définition selon le glossaire du plan directeur de la protection de la population : situation dans laquelle les moyens et les procédures ordinaires permettent de faire face aux problèmes qui se posent.
Situation particulière	Définition selon le glossaire du plan directeur de la protection de la population : situation dans laquelle les moyens et les procédures ordinaires ne permettent plus d'accomplir certaines tâches. À la différence de la situation extraordinaire, l'action des autorités n'est en l'occurrence entravée que de manière sectorielle. Le cas échéant, il convient de concentrer rapidement les moyens disponibles et de rationaliser les procédures de décision. Définition selon le rapport sur la politique de sécurité 2000 : situation dans laquelle les processus administratifs normaux ne suffisent plus à gérer certaines tâches de l'Etat.
Suivi coordonné de la situation	Un suivi coordonné de la situation permet à tous les acteurs concernés d'échanger des informations en temps opportun et de manière appropriée à la situation. Il comprend également un consensus sur les termes, les définitions, les processus, etc.
Suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL)	Le suivi de la situation prioritaire pour la protection de la population (BREL) est une vue d'ensemble des informations pertinentes pour protéger la population en cas d'événements naturels, techniques ou ABC – événements atomiques (A), biologiques (B) ou chimiques (C). Il contient diverses informations provenant de ces domaines, telles que : − statut des équipes d'intervention de la police, des sapeurs-pompiers, des services de secourisme, des services industriels et de la protection civile ainsi que des organes de conduite cantonaux OCC de tous les cantons suisses (situation cantonale) ; − dangers naturels et éventuels avertissements de dangers naturels sur le territoire (événements météorologiques, inondations, incendies de forêt, avalanches, tremblements de terre) et en partie aussi de l'étranger (tremblements de terre, éruptions volcaniques, etc.) ; − état et défaillances des principaux réseaux dans les secteurs de l'énergie (réseaux à courant fort et gaziers), des télécommunications et des transports (chemins de fer, autoroutes, trafic aérien) ; − statut des infrastructures dites critiques (par ex. centrales nucléaires) ; − selon l'événement, informations supplémentaires sur les substances chimiques et biologiques, les valeurs de radioactivité mesurées, etc. La Centrale nationale d'alarme (CENAL) entretient un réseau de partenaires fournissant ces informations diverses. Pour sa part, la CENAL transmet immédiatement les annonces urgentes, telles que les alertes aux dangers naturels ou les annonces de pannes de courant, à ses organisations partenaires. Elle recherche activement d'autres informations et les consolide pour en faire un tableau de la situation nationale. Adapté à la situation, le réseau de partenaires

Notion, expression	Explication / description
	est élargi spécifiquement pour inclure des organisations qui peuvent apporter des informations pertinentes. La situation prioritaire pour la protection de la population est présentée par des cartes, des rapports et des annonces régulièrement actualisés et mis à la disposition des organisations partenaires.
Sûreté	Protection des personnes, des équipements, des véhicules et des systèmes contre les influences extérieures, par exemple les actes illégaux avec ou sans force majeure.
Sûreté intérieure	La sûreté intérieure fait référence à la protection de la société et de l'État contre la criminalité, le terrorisme et les menaces similaires qui se développent à l'intérieur de la société elle-même.
Territoire d'action	Concept de base de la géographie sociale, en particulier de la géographie sociale de Munich. Il décrit la section terrestre dans laquelle les activités quotidiennes sont effectuées pour satisfaire les fonctions de base de l'existence, notamment les zones de travail, d'approvisionnement et d'habitat, en fonction des besoins et du mode de vie. La portée extérieure des destinations géographiques de l'action constitue la limite du territoire d'action. Les groupes de territoire d'action (groupes socio-géographiques) sont définis comme des ensembles d'individus qui ont le même espace d'action par rapport à une ou plusieurs fonctions de base de l'existence.
Trafic	Déplacement dans l'espace d'objets au sein d'un système. Certains types de trafic fixent la forme du déplacement (transport), des objets et du système de transport, par exemple le trafic routier, le transport de voyageurs, le transport de marchandises, le trafic individuel, un moyen de transport ou une voie de transport.
Trafic autorisé	Les cantons peuvent autoriser les offres de transport de faible importance (trafic autorisé). Contrairement à ce trafic, le transport régulier et professionnel de voyageurs est soumis au régime de la concession (cf. trafic soumis à concession). Une autorisation cantonale est nécessaire pour : a. le service de ligne, le service conditionnel et les courses assimilées au service de ligne dans la mesure où ils ne sont pas soumis à concession en vertu de la de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)[80] ; b. les courses servant exclusivement à transporter des écoliers ou des étudiants (transports d'écoliers) ; c. les courses servant exclusivement à transporter des travailleurs (transport de travailleurs) ; d. les courses effectuées par une entreprise autre qu'une entreprise de transport ou pour le compte ou sur l'ordre de celle-ci, exclusivement pour sa clientèle, ses membres ou ses visiteurs.
Trafic individuel motorisé (TIM)	Circulation de véhicules à moteur à usage individuel, tels que les voitures particulières, les camions, les autocars ou motocycles. L'utilisation individuelle des véhicules à moteur est déterminante.

[80] RS *745.1*

Notion, expression	Explication / description
Trafic soumis à concession	Le transport régulier et professionnel de voyageurs est soumis au régime de la concession. Les cantons peuvent autoriser les offres de transport de faible importance (cf. trafic autorisé). La construction et l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire requiert également une concession engageant le propriétaire de ladite infrastructure à une construction et à une exploitation réglementaires.
Transports	Ensemble des institutions sociales, économiques et techniques, des installations ou des principes nécessaires à l'établissement d'un processus de déplacement.
Transport local	Offre de transport public incluant des lignes de bus et de tram qui servent à la desserte capillaire de localités. En règle générale, une ligne fait partie de la desserte capillaire lorsque ses arrêts se situent à moins de 1,5 km du point de jonction le plus proche avec le réseau de transport public d'ordre supérieur et que les distances entre les arrêts sont faibles. La Confédération ne participe pas à la prise en charge des coûts du transport local.
Transports prioritaires requis par un événement	Transports servant à protéger la population et les moyens d'existence ou à approvisionner la population et l'économie en biens et services vitaux. Ils peuvent être requis par un événement de nature physique, technique ou sociale ayant des répercussions intercantonales, nationales ou internationales sur la population, l'économie et l'environnement ainsi que pour défendre le pays contre une attaque militaire.
Transports publics (TP)	Les transports publics sont la partie des transports qui est librement accessible à tous les usagers. Les caractéristiques des transports publics sont l'obligation d'assurer l'offre, de transporter, de publier des tarifs et des horaires. Les services de transport sont assurés par des entreprises de chemins de fer, de trolleybus, de bus, de transport à câbles ou de navigation spécialement agréées à cet effet par concession (ETC).
Transport régional de voyageurs (TRV)	Le TRV englobe le transport public de voyageurs par train, bus, tramway ou bateau au sein d'une région, ainsi que vers des régions voisines ou limitrophes. Il y a lieu de distinguer le TRV du trafic local, du trafic grandes lignes et du trafic touristique. Le TRV public est commandé conjointement par la Confédération et les cantons, qui indemnisent également conjointement ses coûts d'exploitation non couverts.
Zone sinistrée	Espace dans lequel un dégât se produit et se répercute.

11 Abréviations

Abréviation	Signification
AEP	Approvisionnement économique du pays
AFD	Administration fédérale des douanes
Agsec	Agrément de sécurité d'après l'art. 5, al. 4, LCdF ; RS *742.101*
CASS	Centre d'annonce et de suivi de la situation
CENAL	Centrale nationale d'alarme
Cersec	Certificat de sécurité d'après l'art. 8e LCdF ; RS *742.101*
CFF	Chemins de fer fédéraux (CFF)
CTE	Coordination des transports en cas d'événement
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DGD	Direction générale des douanes de l'Administration fédérale des douanes
ETF	Entreprises de transport ferroviaire
fedpol	Office fédéral de la police
GI	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire
LA	Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation ; RS *748.0*
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer ; RS *742.101*
LTM	Loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises ; RS *742.41*
LTV	Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs ; RS *745.1*
OARF	Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS *742.122*
OARF-OFT	Ordonnance de l'OFT du 14 mai 2012 sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS *742.122.4*
OCC/EMCC	Organe cantonal de conduite/état-major cantonal de conduite
OCTE	Ordonnance du 18 mai 2016 sur la coordination des transports dans l'éventualité d'événements ; RS 520.16
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFAE	Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays
OFPP	Office fédéral de la protection de la population
OFROU	Office fédéral des routes
OFT	Office fédéral des transports
OH	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les horaires ; RS *745.13*
ORC	Organe régional de conduite
ORCOC/ EMCOC	Organe communal de conduite/état-major communal de conduite
OSNA	Ordonnance du 18 décembre 1985 sur le service de la navigation aérienne ; RS *748.132.1*
OTPE	Ordonnance du 28 août 2019 sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles ; RS *531.40*
PES	Présentation électronique de la situation
RO	Recueil officiel du droit fédéral
RS	Recueil systématique du droit fédéral

Abréviation	Signification
TIM	Trafic individuel motorisé
TP	Transports publics
TRV	Transport public régional de voyageurs
VMZ-CH	Centrale de gestion du trafic en Suisse de l'OFROU

12 Annexe

12.1 Liste des dangers et menaces identifiés par l'organe de direction CTE

Dangers identifiés par l'organe de direction

Situation dangereuse	Incidences
Panne d'approvisionnement électrique pénurie d'électricité	Une panne du réseau d'alimentation à 50 Hz (durant par exemple jusqu'à 24 heures) peut avoir des répercussions très étendues sur l'exploitation des infrastructures et des moyens de transport ainsi que sur la gestion des flux de trafic, surtout si ces activités dépendent fortement de l'électricité (par exemple la numérisation). Une pénurie d'électricité (coupure cyclique du réseau d'alimentation pendant des semaines ou des mois) a des effets similaires.
Pandémie	Une pandémie peut conduire à une exploitation limitée des infrastructures et des moyens de transport en raison d'un manque de personnel, auquel cas les flux de trafic ne peuvent plus être suffisamment coordonnés et contrôlés.
Accident de centrale nucléaire	Un accident de centrale nucléaire qui libère des substances radioactives dans l'environnement peut avoir un impact considérable sur les infrastructures de transport, les moyens de transport et la gestion du trafic. Les matières radioactives peuvent être transportées sur de longues distances par le vent. C'est pourquoi des substances radioactives sont également possibles dans l'environnement en dehors des zones de protection d'urgence autour d'une centrale nucléaire. Même si aucune substance radioactive n'est rejetée dans l'environnement, des mesures sont prises dans les zones de protection d'urgence en cas d'accident nucléaire. Celles-ci ont un impact sur le fonctionnement des infrastructures et des moyens de transport et sur la gestion des flux de trafic.
Tremblement de terre	À partir d'une magnitude d'environ 4, il faut s'attendre à des dommages matériels aux infrastructures. En outre, il faut s'attendre à des événements subséquents dangereux tels que des chutes de rochers ou de pierres ou la liquéfaction du sol. Un tremblement de terre peut rendre impossible l'exploitation des infrastructures de transport et des moyens de transport immédiatement après qu'il s'est produit dans la zone endommagée et la perturber sérieusement à l'extérieur de la zone endommagée. Le flux de trafic peut être gêné durablement par un tremblement de terre.

Menaces identifiées par l'organe de direction

Menace	Incidences
Cyberattaque	Une attaque à partir d'Internet sur les infrastructures informatiques d'information et de communication (cyberattaque) peut gravement compromettre ou rendre impossible le fonctionnement des infrastructures et des moyens de transport. Le flux de trafic peut être perturbé par une cyberattaque. Les infrastructures d'information et de communication qui ne sont pas connectées à Internet peuvent être attaquées avec des répercussions comparables lors de transferts de données.

Menace	Incidences
Terrorisme	Un dispositif de dynamitage amorcé délibérément à des points clés du réseau de circulation peut sérieusement entraver ou rendre impossible le fonctionnement des infrastructures et des moyens de transport. Le flux de trafic peut être perturbé durablement. Événements comparables en termes d'impact: Troubles avec violence, Attentat de type A, Attentat de type B, Attentat de type C.

12.2 Vue d'ensemble des tâches de transport dans le contexte de la gestion des urgences, des crises et de la continuité (GCUCC)

QUI?	QUOI/QUAND?		
	Dans l'éventualité d'événements	**Maîtrise des événements**	**Retour à la normale**
Département DETEC	▪ Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité.	▪ Soumettre des demandes au Conseil fédéral (CF); ▪ Mise en œuvre de mesures, décisions CF; ▪ Mise en œuvre de mesures dans son propre domaine de responsabilité.	▪ Mise en œuvre de mesures, décisions CF; ▪ Mise en œuvre de mesures dans son propre domaine de responsabilité; ▪ Post-traitement, bilan de l'événement.
CTE	▪ Identifier les dangers et les menaces qui peuvent avoir des répercussions nationales ou internationales sur l'infrastructure des transports, les moyens de transport et le flux de trafic; ▪ Estimer les répercussions des dangers et des menaces identifiés sur l'infrastructure des transports, les moyens de transport et le flux de trafic et communiquer l'estimation aux services compétents; ▪ Participer aux planifications préventives et coordonner les mesures à prendre entre les modes et les moyens de transport; ▪ Échanger des informations spécialisées.	▪ Soutenir le département dirigeant, l'office fédéral, l'organe ou l'état-major dans la coordination et l'harmonisation de mesures dans le domaine des transports.	▪ Soutenir le département dirigeant, l'office fédéral, l'organe ou l'état-major dans la coordination et la coordination et l'harmonisation de mesures dans le domaine des transports; ▪ Post-traitement, bilan de l'événement.
Offices fédéraux	▪ Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion; ▪ Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité; ▪ Participer à l'établissement du tableau de la situation des transports (processus, organisation).	▪ Mise en œuvre de mesures, décisions Confédération; ▪ Mise en œuvre de mesures dans son propre domaine de responsabilité; ▪ Participer à l'évaluation de la situation, à l'estimation du risque d'escalade et des répercussions et à la mise à jour du tableau de la situation des transports; ▪ Coordonner, harmoniser au sein de la Confédération, entre Confédération et cantons.	▪ Mise en œuvre de mesures, décisions Confédération; ▪ Mise en œuvre de mesures dans son propre domaine de responsabilité; ▪ Participer à l'évaluation de la situation, et à la mise à jour du tableau de la situation des transports; ▪ Coordonner, harmoniser au sein de la Confédération, entre Confédération et cantons; ▪ Post-traitement, bilan de l'événement.
Cantons	▪ Développer des bases juridiques pour la prévention, la prévoyance et la gestion; ▪ Planifier et prendre des mesures préventives, organisationnelles et matérielles dans son propre domaine de responsabilité; ▪ Participer à l'établissement du tableau de la situation des transports (processus, organisation).	▪ Maîtriser l'événement; ▪ Participer à l'évaluation de la situation, à l'estimation du risque d'escalade et des répercussions et à la mise à jour du tableau de la situation des transports; ▪ Coordonner, harmoniser entre Confédération, cantons, communes, organisations responsables.	▪ Engager et mettre en œuvre la phase de normalisation; ▪ Participer à l'évaluation de la situation et à la mise à jour du tableau de la situation des transports; ▪ Coordonner, harmoniser entre Confédération, cantons, communes, organisations responsables; ▪ Post-traitement, bilan de l'événement.
Organisations responsables	▪ Déterminer l'input pour le tableau de la situation des transports; ▪ Évaluer les risques, établir les plans GCUCC.	▪ Fournir l'input pour le tableau de la situation des transports; ▪ Mettre en œuvre les plans GCUCC, mesures Confédération/ct.	▪ Fournir l'input pour le Tableau de la situation des transports; ▪ Mettre en œuvre les mesures de normalisation.