

Service suisse d'attribution des sillons SAS

Rapport de gestion 2023



Table des matières

1. Avant-propos du président du conseil d'administration et du directeur.....	3
2. Rapport annuel	4
2.1 Mission et compétences.....	4
2.2 Activités commerciales au cours de l'année 2023.....	5
2.2.1 Etablissement de l'horaire.....	5
2.2.2 Attribution des sillons.....	5
2.2.3 Corridors de fret	7
2.2.4 Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons.....	8
2.2.5 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire	8
2.2.6 Analyse de la réglementation	10
2.3 Gouvernance d'entreprise.....	11
2.3.1 Organisation	11
2.3.2 Financement	11
2.3.3 Conseil d'administration.....	12
2.3.4 Direction	13
2.3.5 Personnel	14
2.3.6 Contacts avec les partenaires sociaux	16
2.3.7 Systèmes de gestion	16
2.3.8 Objectifs stratégiques et indicateurs.....	17
3. Glossaire.....	18
4. Comptes annuels 2023 du SAS.....	19
4.1 Bilan.....	19
4.2 Compte de résultat.....	20
4.3 Etat des flux de trésorerie	21
4.4 Etat du capital propre	21
4.5 Annexe aux comptes annuels.....	22
4.5.1 Informations générales.....	22
4.5.2 Principes de présentation des comptes.....	22
4.5.3 Explications concernant les comptes annuels	24
4.5.4 Autres informations relatives à l'annexe	27
4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice.....	28
4.5.6 Rapport de l'organe de révision Gfeller + Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral	29
Mentions légales	31

1. Avant-propos du président du conseil d'administration et du directeur

Rien ne se passe jamais comme prévu. Nul adage ne saurait mieux résumer la tournure inédite qu'a prise l'attribution des sillons en 2023.

Pour le SAS, l'année 2023 a été exceptionnelle à bien des égards. L'attribution ordinaire des sillons pour l'année d'horaire 2024 était à elle seule déjà ardue. En effet, durant sept mois et demi, les chantiers menés sur les axes nord-sud ont restreint les capacités à tel point que des commandes de sillons risquaient d'être refusées pour environ 170 trains de marchandises par semaine.

Faisant suite à la demande du secteur du fret, le SAS a adapté la procédure d'attribution en accord avec les entreprises de transport ferroviaire (ETF), le service en charge de l'horaire de CFF Infrastructure, l'OFT et la RailCom. Décision a été prise de ne régler les conflits liés aux commandes de sillons qu'au mois de novembre. En effet, à cette période de l'année, les ETF ont conclu des contrats fermes avec les milieux expéditeurs et connaissent les transports qu'elles assureront réellement.

Pourtant, à peine le SAS et les planificateurs de l'horaire des gestionnaires d'infrastructure (GI) et des ETF avaient-ils ajusté leur procédure de planification que le déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard changeait radicalement la donne. Le SAS a dû coordonner à nouveau les demandes d'utilisation en trafic voyageurs et en trafic marchandises sur l'axe du Saint-Gothard et réattribuer les sillons en cours d'année. Le SAS mais aussi les planificateurs de l'horaire et les ETF ont travaillé d'arrache-pied pour tenir des délais très serrés dans les jours qui ont suivi l'événement.

Flexibilité, tel était le mot d'ordre pour l'ensemble des parties prenantes. La culture de la collaboration qui s'est construite au fil des ans en privilégiant la voie de la concertation a permis de réaliser au mieux le trafic transalpin, quoique sur des sillons horaires parfois moins attrayants ou moyennant des temps de trajet plus longs en trafic voyageurs. Face à cette situation exceptionnelle, les représentantes et représentants des ETF impliquées ont fait le choix de garantir les liaisons ferroviaires en trafic voyageurs et en trafic marchandises plutôt que de mettre en avant leurs intérêts propres. Qu'ils soient ici remerciés de leur engagement !



Urs Hany
Président du conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann
Directeur

2. Rapport annuel

2.1 Mission et compétences

Mission

Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) est un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique. Au travers du SAS, le Parlement et la Confédération ont pour buts de fournir l'accès au réseau de manière transparente et non discriminatoire, d'inciter à l'utilisation optimale des capacités ferroviaires et de contribuer à l'évolution saine de la concurrence dans le transport ferroviaire (art. 9e LCdF¹). Cette dernière finalité présuppose que tous les acteurs du marché bénéficient des mêmes conditions d'accès au réseau ferroviaire suisse.

En sa qualité de service indépendant des ETF et des autres tiers intéressés, le SAS assume les fonctions de gestion de l'infrastructure essentielles pour garantir un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse à voie normale. À ce titre, il répond notamment de la planification et de l'attribution des sillons, de l'établissement de l'horaire du réseau et de l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons. Il tient en outre le registre suisse de l'infrastructure ferroviaire, lequel contient les informations relatives à l'infrastructure nécessaires à l'accès au réseau, et publie les plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure (GI) en concertation avec l'Office fédéral des transports (OFT) (art. 7, al. 2 OCPF²).

Compétences

Exception faite de quelques tronçons non concernés par l'accès au réseau, le SAS est compétent pour l'ensemble du réseau suisse à voie normale. Les GI ci-après relèvent de cette compétence :

Domaine de compétence du SAS en matière de planification de l'horaire, d'attribution des sillons et d'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons

Abrév.	Dénomination	Lignes relevant de la compétence du SAS
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses	Ensemble du réseau, y c. Sennetalbahn
BLSN	BLS Netz AG	Ensemble du réseau
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	Ensemble du réseau
HBS	Chemin de fer portuaire suisse SA	Ensemble du réseau
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
ETB	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E.
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma ; Sursee–Triengen–Winikon
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich–Wiedikon–Zürich-Giesshübel
TMR	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Broc-Chocolaterie ; Givisiez–Murten ; Muntelier–Ins
transN	Transports publics neuchâtelois SA	Travers–Buttes
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Ste-Croix S.A.	Le Pont–Le Brassus ; Orbe–Chavornay

Les réseaux à voie métrique et à voie étroite, où le principe de libre accès n'entre actuellement que très peu voire pas du tout en considération, ne relèvent pas de la compétence du SAS. De même,

¹ Loi fédérale sur les chemins de fer ; RS 742.101.

² Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire ; RS 742.120.

les lignes à voie normale en zone frontalière sont régies par d'autres règles de compétence basées sur des traités internationaux. Cela concerne en particulier les lignes des chemins de fer allemands et autrichiens sur le territoire suisse. En ce qui concerne la tenue du registre de l'infrastructure, les compétences sont définies par des dispositions spécifiques énoncées dans une directive de l'OFT (art. 15f, al. 3 OCF³).

2.2 Activités commerciales au cours de l'année 2023

2.2.1 Etablissement de l'horaire

Pour honorer ses fonctions de planification des sillons et d'établissement de l'horaire annuel, le SAS mandate, en vertu de l'article 9f LCdF, les GI relevant de son domaine de compétence pour planifier l'horaire sur leurs réseaux respectifs.

Les exigences posées aux GI pour l'établissement de l'horaire sont consignées dans des contrats quadriennaux, que le SAS publie sur son site Internet. Ceux-ci définissent les prestations que le SAS attend des GI ainsi que les coûts, à hauteur desquels le SAS les indemnise pour cette mission. Le SAS veille au respect desdits contrats par le biais de contrôles réguliers et de discussions institutionnalisées avec les GI concernés.

Le coup d'envoi des travaux pour la période contractuelle 2025-2028 a été donné en 2023. Dès l'automne, le SAS a demandé aux GI de lui fournir leurs premières offres. Il les a examinées et en a discuté avec eux. En outre, les négociations relatives aux contrats d'horaire ont été engagées, en priorité avec CFF Infrastructure, le GI à la tête du plus vaste réseau de lignes interopérables de Suisse.

Le SAS s'investit également dans l'élaboration des plans d'utilisation du réseau, qui sont soumis à l'approbation de l'OFT. À cet égard, il accompagne CFF Infrastructure dans la conception des plans et se prononce sur les projets dans le cadre de la procédure de consultation. Sa mission consiste essentiellement à garantir le bon déroulement de la procédure et sa conformité aux prescriptions réglementaires, en particulier lorsque des chantiers ou des opérations de maintenance réduisent temporairement les capacités.

2.2.2 Attribution des sillons

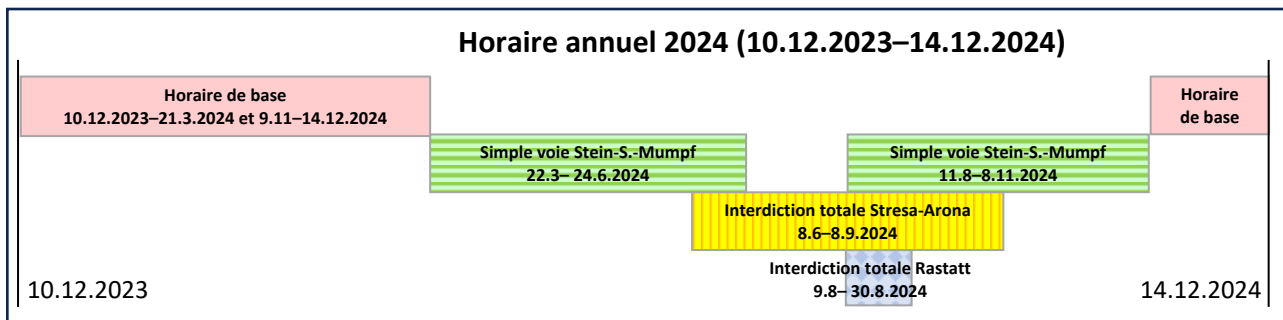
Restrictions de capacités de longue durée sur les axes nord-sud

Le processus de commande et d'attribution des sillons dans l'horaire annuel 2024 a été une véritable gageure pour les services chargés de la planification. Les trois chantiers de grande envergure de Mumpf, Stresa–Arona et Rastatt ont à eux seuls fortement réduit le nombre de sillons disponibles sur les axes nord-sud durant sept mois et demi, entraînant plus de 900 conflits de commandes de sillons pour l'horaire 2024, dont 85% sur l'axe du Saint-Gothard.

Pour résoudre ces conflits, le SAS recherche – d'abord en concertation avec les commanditaires de sillons et les planificateurs de l'horaire des GI – d'autres solutions qui permettent de faire circuler les trains planifiés dans des conditions commerciales acceptables. Cette démarche n'ayant toutefois pas abouti pour une cinquantaine de demandes de sillons en trafic marchandises, le SAS aurait dû les refuser à la date ordinaire d'attribution des sillons en août 2023, ce qui aurait empêché la circulation d'environ 170 trains de marchandises planifiés par semaine durant les différentes phases de restriction des capacités.

³ Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, ordonnance sur les chemins de fer ; RS 742.141.1.

Restriction de capacités sur les axes nord-sud dans l'horaire annuel 2024



Faisant suite à la demande du secteur du fret, le SAS a adapté la procédure avec le concours de l'ensemble des parties concernées (CFF Voyageurs, branche du transport de marchandises, CFF Infrastructure, OFT et RailCom) et avec leur accord. Décision a été prise de coordonner courant novembre les demandes de sillons incompatibles entre elles durant les phases de restriction des capacités car, à cette période de l'année, les ETF auront conclu des contrats fermes avec les milieux expéditeurs.

Toutefois, le déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard le 10 août 2023 a changé radicalement la donne. Le tunnel de base du Saint-Gothard a dès lors limité encore davantage les capacités déjà restreintes sur l'axe nord-sud. Le personnel en charge de la planification chez CFF Infrastructure, au sein des ETF et du SAS a été largement mobilisé pour gérer l'événement et replanifier les trafics par séquences.

Les premières heures et les premiers jours qui ont suivi l'événement, la priorité était de garer les trains bloqués, de les détourner et de les faire parvenir à destination dans les meilleurs délais. La gestion de cette phase opérationnelle délicate s'est déroulée sous l'égide de CFF Infrastructure, compétente en l'espèce.

Une fois que l'on a eu connaissance de l'étendue exacte des dégâts et de la possibilité d'emprunter les tronçons non endommagés du tunnel, des concepts de circulation garantissant la sécurité de l'exploitation ont pu être élaborés. Aussi l'OFT a-t-il de nouveau ouvert le tube est du tunnel de base du Saint-Gothard à la circulation des trains de marchandises dès le 23 août 2023 et autorisé la circulation de quelques trains de voyageurs durant les week-ends dès le 29 septembre 2023. Le SAS s'est chargé de coordonner les exigences d'utilisation des ETF et d'attribuer les sillons.

Le concept élaboré pour la période consécutive au changement d'horaire du 10 décembre 2023 a permis à un plus grand nombre de trains de voyageurs d'emprunter le tunnel de base du Saint-Gothard durant les week-ends dans le sens principal de circulation. Il a donc fallu revoir à nouveau la planification des trains de marchandises, pour lesquels des ajustements et des trésors d'ingéniosité ont été nécessaires afin de coordonner l'ensemble des demandes.

Fin novembre 2023, le SAS attribuait tous les sillons empruntant le tunnel de base du Saint-Gothard pour la période s'étendant jusqu'à Pâques 2024. La planification de la période allant de Pâques à la remise en service complète du tunnel de base, qui doit tenir compte des importantes restrictions de capacités dues aux chantiers en Allemagne, en Suisse et en Italie, a été engagée dans la foulée pour s'achever début 2024.

Le SAS s'est largement investi dans ces différentes phases de planification : il a confié aux GI la planification de l'horaire, a participé à la concrétisation et à la coordination des demandes de l'ensemble des parties et a résolu les conflits de commandes avec le concours des ETF et de CFF Infrastructure avant d'approuver les horaires en attribuant les sillons.

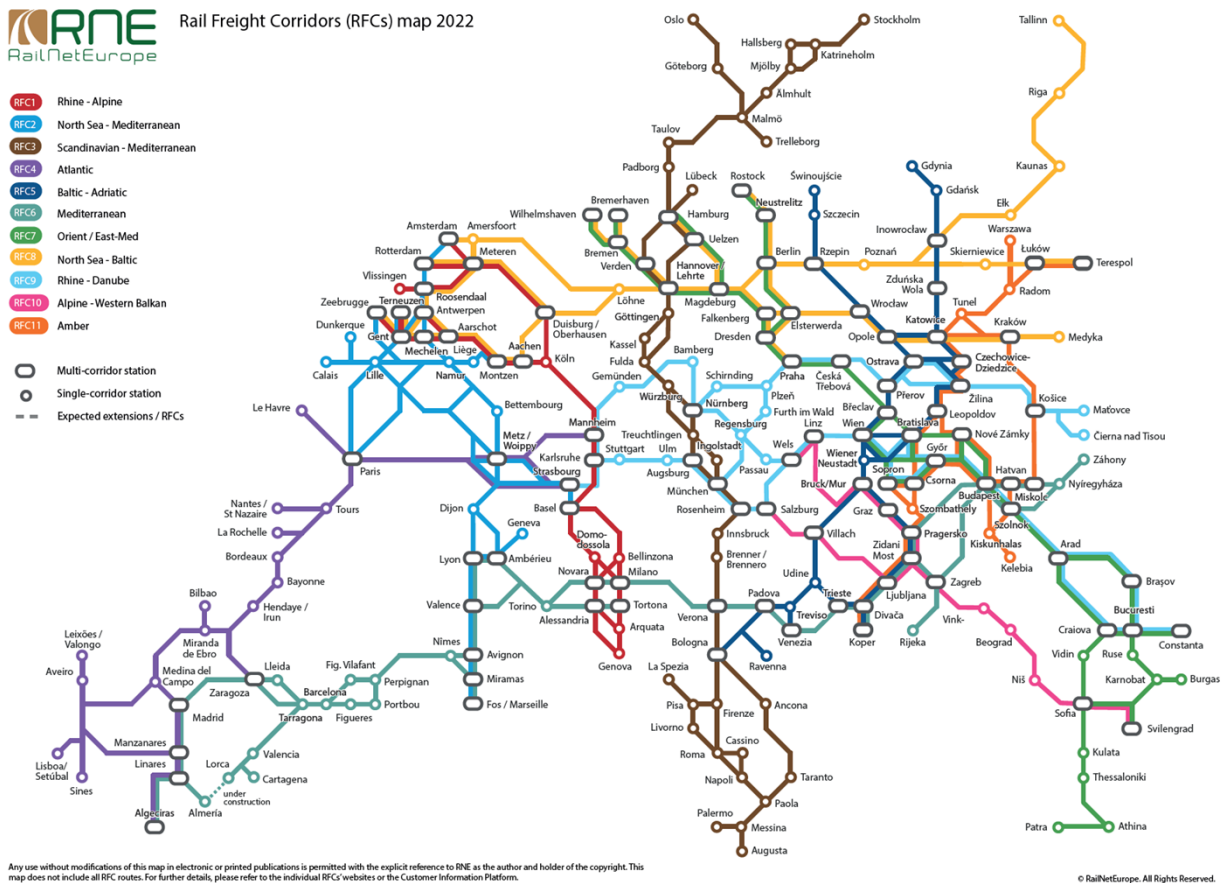
S'il a été possible de réaliser la grande majorité du trafic, quoique sur des sillons horaires parfois moins attrayants ou moyennant des temps de trajet plus longs, c'est grâce à l'engagement remarquable et à la flexibilité des représentantes et représentants de CFF Infrastructure et des ETF impliquées dans le processus de planification.

2.2.3 Corridors de fret

Contribution aux comités de gestion des corridors de fret qui concernent la Suisse

Le règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (R 913/2010/UE⁴) impose aux GI et aux organes d'attribution des sillons de proposer des offres de sillons harmonisées à l'échelle internationale et adaptées au marché et de simplifier la commande transfrontalière de sillons. Le SAS est impliqué dans les deux corridors qui concernent la Suisse : le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Méditerranée.

Carte des corridors européens de fret ferroviaire



Les travaux annuels récurrents sont essentiellement les suivants :

- définir des sillons transfrontaliers harmonisés pour le trafic marchandises, qui sont concédés par les guichets uniques des corridors avant l'attribution des sillons sur le territoire national ;
- gérer la qualité du trafic (ponctualité) ;
- participer à l'élaboration d'itinéraires transfrontaliers alternatifs en cas d'interdictions de voie de grande envergure.

⁴ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Journal officiel de l'Union européenne, L 276/22, 20 octobre 2010, p. 22-32.

En 2023, les deux corridors ont également étudié l'impact de la proposition de la Commission européenne relative à la planification et à l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire⁵ et engagé une réflexion commune afin d'améliorer la coordination des sillons-corridors.

2.2.4 Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons

Bases juridiques, réglementation des responsabilités et processus

Le SAS encaisse, auprès des ETF qui font circuler des trains sur les réseaux ferroviaires des GI relevant de sa compétence, les émoluments d'utilisation des sillons et la redevance d'annulation sur facture et au nom des GI (art. 2, let. I OServAS⁶). Afin de déterminer les obligations et responsabilités de chacun, le SAS avait déjà conclu des accords de coopération avec l'ensemble des GI en 2021. Ces accords régissent les rapports de coopération, notamment les tâches concrètes de chacune des parties prenantes, les données à fournir et les échéances y relatives, le controlling, les compétences et la responsabilité.

Suivi et validation des factures avec outil d'aide au calcul du prix des sillons pour les grands GI

CFF Infrastructure détermine le prix des sillons pour les prestations demandées par chacune des ETF sur son propre réseau et sur celui de BLS Netz, du SOB, du HBS et du STB à l'aide du système de facturation I-Prix qui a fait ses preuves. Pour l'heure, les GI concernés établissent encore eux-mêmes les factures destinées aux ETF. Le SAS se charge de les vérifier avant de les valider. Pour garantir le respect du principe de non-discrimination et l'exactitude des informations, le SAS effectue des contrôles mensuels dans les systèmes des GI concernés et surveille le recouvrement des factures ainsi que les réactions des clients.

Exécution pleine et entière de l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons par le SAS pour les autres GI

Depuis 2022, le SAS procède en toute autonomie tant à la facturation qu'à l'encaissement pour tous les autres GI relevant de sa compétence. Il contrôle à cette occasion les données de facturation fournies par les GI et vérifie par échantillonnage si chacune des prestations reçues par les ETF a été correctement saisie. En outre, il met en demeure les mauvais payeurs et analyse toutes les réactions des clients se rapportant à l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons.

En 2023 également, aucun problème lié aux processus n'est à déplorer. Les réactions des clients consistaient exclusivement en des demandes de précision sur les différentes utilisations des sillons. Le SAS a même évolué pour devenir un interlocuteur privilégié des GI et répondre à leurs questions sur l'utilisation correcte du système de tarification des sillons.

2.2.5 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire

Registre de l'infrastructure contenant les indications nécessaires à l'accès au réseau

Le SAS tient le registre suisse de l'infrastructure ferroviaire (RINF-CH), lequel contient des indications spatiales et techniques nécessaires à la circulation sur ladite infrastructure. Les GI sont légalement tenus de saisir et d'actualiser leurs données SIG et leurs données techniques sur l'infrastructure dans le RINF-CH (art. 9u, al. 1 LCdF et art. 15f, al. 2 OCF). Ils répondent de l'exactitude de ces données. En tant que propriétaire et exploitant du registre, le SAS répond de l'accessibilité, de la disponibilité et du développement continu du système.

⁵ Proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 ; COM(2023) 443.

⁶ Ordonnance sur le service d'attribution des sillons ; RS 742.123.

Le RINF-CH fait partie d'un système européen global. Il est structurellement compatible avec le registre de l'infrastructure ferroviaire de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (RINF-ERA). Les personnes physiques et les entreprises qui ont besoin d'informations sur les infrastructures ferroviaires n'importe où en Europe, à savoir les ETF et l'industrie du matériel roulant, peuvent ainsi les consulter de manière centralisée. Cette compatibilité est également une condition préalable à la délivrance par l'ERA d'immatriculations de véhicules valables à l'échelle européenne, ce qui représente un gain de temps et d'argent dans le cadre de l'homologation du matériel roulant utilisé à l'international. C'est pourquoi les aspects techniques et opérationnels sont décrits de la même manière dans le RINF-CH et le RINF-ERA.

Amélioration de la fiabilité et de la qualité des données livrées

En 2023, priorité a été donnée à la fréquence de livraison des données et à l'amélioration de leur qualité. À cette fin, un calendrier qui fixe les données à livrer tous les mois a été établi conjointement avec les GI. Celui-ci a été respecté. La qualité des données s'est nettement améliorée au fil des livraisons, de sorte qu'il est dorénavant possible d'importer des données dans le RINF-CH et de les exporter vers le RINF-ERA sans les modifier.

Route Compatibility Check Tool (RCC)

Il appartient aux ETF de vérifier si leurs véhicules sont compatibles avec l'infrastructure sur laquelle elles souhaitent circuler. Pour les aider dans cette tâche, le SAS mettra prochainement à disposition un outil de comparaison, le Route Compatibility Check (RCC). Le RCC fait partie intégrante du RINF-CH. Le développement de cet outil avec le concours des représentantes et représentants des GI et des ETF a toutefois été reporté au cours de l'exercice sous revue pour deux raisons. Il faut premièrement régler certaines questions concernant le processus d'immatriculation des véhicules entre les ETF ou les GI et l'OFT. Deuxièmement, il est prévu d'intégrer directement dans le développement du RCC les nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité (STI) que l'UE a adoptées en 2023 (paquet STI 2023).

Poursuite du développement du RINF

L'ERA étoffe régulièrement les informations sur les infrastructures ferroviaires contenues dans le RINF pour l'accès au réseau. Le paquet STI 2023 permettra d'étendre les paramètres d'infrastructure à fournir de 189 aujourd'hui à 310 critères. La Suisse reprendra ces critères supplémentaires. Il appartient donc au SAS de créer les conditions nécessaires à leur intégration dans le RINF-CH. Les travaux préparatoires réalisés à cet effet avec le fournisseur du système INSER sont déjà bien avancés. La phase de développement et d'harmonisation du RINF-CH avec le RINF-ERA débutera, quant à elle, dès que l'ERA aura publié le guide d'application précisant les spécifications requises.

Intégration des « petits » GI

À l'heure actuelle, le RINF-CH comprend uniquement les données d'infrastructure des trois « grands » GI, à savoir les CFF, BLS Netz et le SOB. La prochaine étape consiste à créer les conditions nécessaires à l'intégration des données des autres GI opérant sur le réseau à voie normale, à commencer par l'enregistrement des données géométriques des voies. Le SAS est parvenu à importer les données MTP (modèle topographique du paysage) dans le RINF, ce qui déleste les GI d'une charge de travail importante et leur épargne des frais élevés. Un essai pilote avec les TransN a été mené avec succès. L'intégration d'autres GI opérant sur le réseau à voie normale est en cours. Une fois les données géographiques enregistrées dans le RINF, les GI compétents peuvent saisir leurs propres données techniques sur l'infrastructure.

2.2.6 Analyse de la réglementation

Révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire et de l'ordonnance sur les horaires

Fin novembre 2023, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la procédure de consultation concernant la révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)⁷ et de l'ordonnance sur les horaires (OH)⁸. La nécessité de réviser ces bases juridiques résulte, d'une part, des adaptations de la LCdF et, d'autre part, de la reprise du règlement d'exécution (UE) 2015/10⁹ par la Suisse. Les travaux d'actualisation des dispositions relatives à la planification de l'utilisation du réseau et à l'attribution des sillons ont en outre mis en évidence une corrélation avec l'établissement de l'horaire, raison pour laquelle l'OH a également fait l'objet d'une révision totale.

Le SAS a participé à l'élaboration du dossier soumis à consultation. Il a contribué à préciser la réglementation relative à la planification et à l'attribution des sillons en cas de travaux et à créer les conditions-cadres nécessaires à la définition des priorités applicables dans le règlement des conflits.

Évaluation des instruments : stratégie d'utilisation du réseau et plans d'utilisation du réseau

Le SAS s'est associé au groupe de suivi dans le cadre de l'évaluation externe mandatée par l'OFT en 2023 sur les instruments destinés à garantir les capacités, à savoir la stratégie et les plans d'utilisation du réseau. Il s'agit d'analyser dans quelle mesure ces instruments ont permis d'atteindre les objectifs initialement fixés et comment améliorer encore leur efficacité. Les travaux européens de développement des processus d'établissement de l'horaire doivent également être pris en compte.

Proposition de la Commission européenne relative à la planification et à l'utilisation des capacités d'infrastructure ferroviaire

Le 11 juillet 2023, la Commission européenne a présenté sa proposition d'adaptation des bases juridiques régissant la planification et l'utilisation des capacités d'infrastructure ferroviaire.¹⁰ La Suisse est elle aussi concernée puisqu'elle s'est engagée dans l'accord sur les transports terrestres passé avec l'UE¹¹ à appliquer une législation équivalente dans le domaine du premier paquet ferroviaire de l'UE. En outre, la Suisse a un intérêt direct à ce que les règles de planification et d'exploitation du trafic ferroviaire soient harmonisées à l'échelle internationale pour mener à bien sa propre politique de transfert de la route au rail.

Le SAS a étudié la proposition en concertation avec CFF Infrastructure, BLS Netz et l'OFT tout en surveillant le processus de décision politique au niveau européen. Il met à profit sa qualité de membre de l'association européenne RailNetEurope, qui rassemble des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons européens, et de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) pour faire valoir les intérêts de la Suisse.

⁷ Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122.

⁸ Ordonnance sur les horaires ; RS 745.13.

⁹ Règlement d'exécution (UE) 2015/10 du 6 janvier 2015 concernant les critères applicables aux candidats pour les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant le règlement (UE) n° 870/2014.

¹⁰ Proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen, modifiant la directive 2012/34/UE et abrogeant le règlement (UE) n° 913/2010 ; COM(2023) 443.

¹¹ Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ; RS 0.740.72RS 0.740.72.

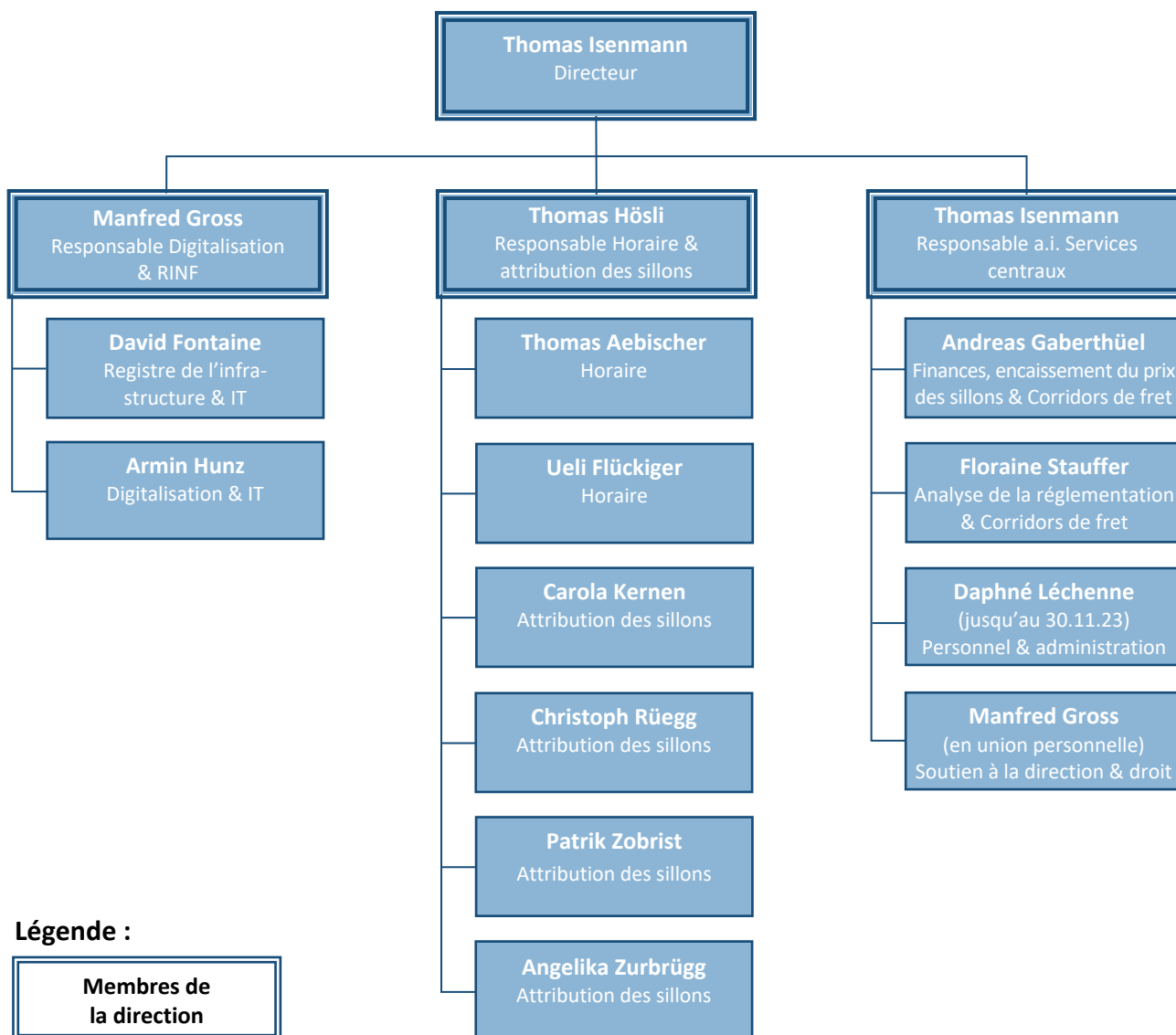
2.3 Gouvernance d'entreprise

2.3.1 Organisation

Le SAS est autonome dans son organisation et sa gestion et tient sa propre comptabilité (art. 9d LCdF). En tant qu'organe administratif décentralisé, il est rattaché au DETEC (annexe 3 OLOGA¹²). Les organes prévus par la loi sont le conseil d'administration, la direction et l'organe de révision (art. 9g LCdF). L'organe de révision choisi par le Conseil fédéral pour les exercices 2021 à 2024 est la société Gfeller + Partner AG, située à Berne.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, le SAS s'organise en trois secteurs d'activité, à savoir « Horaire et attribution des sillons », « Digitalisation et RINF » et « Services centraux ».

Organigramme du SAS au 31 décembre 2023



2.3.2 Financement

Le SAS est un établissement à but non lucratif. Il est financé par les émoluments versés par les GI relevant de son domaine de compétences. Ces émoluments couvrent les dépenses inscrites au

¹² Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration ; RS 172.010.1.

budget du SAS et sont facturés aux GI au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs (art. 9o en lien avec l'art. 9f LCdF ; art. 2, let. I OServAS). En 2023, le SAS a perçu, dans une moindre mesure, des compensations financières pour des prestations qu'il fournit à l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons RailNetEurope. Selon l'article 9v, al. 4 LCdF, la Confédération peut confier d'autres tâches au SAS, moyennant une indemnisation, mais ne l'a pas encore fait à ce jour.

2.3.3 Conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe de direction et de contrôle suprême du SAS et en assume la gestion stratégique. En vertu de l'article 9h LCdF, il se compose de cinq à sept membres nommés par le Conseil fédéral. Ce dernier désigne également la présidente ou le président. Chaque nomination vaut pour une durée de quatre ans, le mandat étant renouvelable deux fois.

Le conseil d'administration du SAS



De gauche à droite :

- Claudio Blotti** Economiste, directeur de Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)
- Claudia Demel** Diplômée en économie des transports, cheffe de projet *trireno* (association Agglo Basel)
- Isabelle Oberson Clementi** Diplômée en droit, master Droit européen
- Urs Hany** (président) Ingénieur civil diplômé ETS/SIA, ancien conseiller national
- Alexander Stüssi** (vice-président) Diplômé en droit, directeur de la paroisse catholique romaine de Berne

Chiffres clés du conseil d'administration

Nombre de membres		5		
Répartition selon le sexe	Hommes	3		Hommes
	Femmes	2		Femmes
Langues	Allemand	3		Allemand
	Français	1		Français
	Italien	1		Italien
Âge moyen des membres du CA au 31 décembre 2023		55,7 ans		

Les tâches du conseil d'administration sont définies à l'article 9i LCdF. Il est notamment chargé de définir les objectifs stratégiques et de les soumettre à l'approbation du Conseil fédéral. Il établit chaque année à l'intention du propriétaire un rapport de gestion comportant le rapport annuel et

les comptes annuels révisés, nomme la directrice ou le directeur (sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral) ainsi que les autres membres de la direction sur demande de la directrice ou du directeur. Il exerce une surveillance sur la direction et approuve le budget du SAS.

Au cours de l'exercice 2023, le conseil d'administration s'est réuni cinq fois et a pris une décision par voie de circulaire. En plus des affaires courantes, il a discuté avec le directeur des défis stratégiques que le SAS devra relever à l'avenir et a approuvé le rapport sur les risques et les opportunités 2023 ainsi que le concept de gestion de la conformité. Le conseil d'administration a également tenu une séance à huis clos.

Liens d'intérêts

Le conseil d'administration prend les dispositions organisationnelles visant à éviter les conflits d'intérêts, que ce soit pour lui-même ou pour les collaboratrices et collaborateurs. Les liens d'intérêt sont recensés chaque année.

Le code de conduite du SAS, qui vise à garantir l'exécution en toute indépendance de ses tâches, est publié sur son site Internet. Le respect des consignes de comportement est soumis à un contrôle périodique. Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration nommés par le Conseil fédéral sont publiés dans [l'annuaire de la Chancellerie fédérale](#) conformément à l'article 8k OLOGA¹³.

2.3.4 Direction

La direction est l'organe exécutif du SAS. Elle remplit les tâches et assume les responsabilités définies à l'article 9j, alinéa 2 LCdF : elle dirige les affaires, rend les décisions, élabore la planification commerciale, le budget ainsi que les autres bases de décision à l'intention du conseil d'administration et remplit toutes les tâches qui ne sont pas confiées à un autre organe.

La direction par intérim des Services centraux étant assurée par le directeur Thomas Isenmann, la direction ne comptait que trois personnes en 2023.

La direction du SAS en 2023

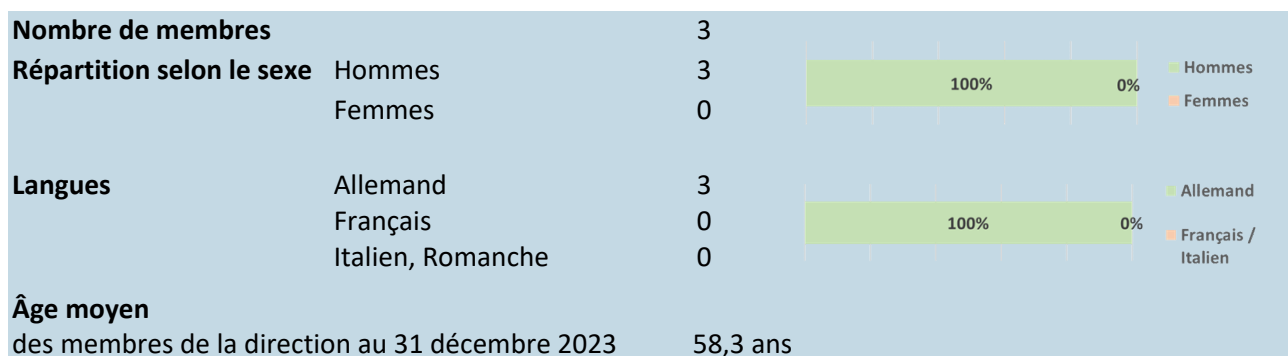


De gauche à droite :

Thomas Höfli	Responsable Horaire et attribution des sillons
Manfred Gross	Responsable Digitalisation et RINF ; soutien à la direction et droit
Thomas Isenmann	Directeur ; Responsable a.i. Services centraux

¹³ Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration ; RS 172.010.1

Chiffres clés de la direction



2.3.5 Personnel

Bases juridiques

Les rapports de travail entre la direction et les autres membres du personnel sont régis par la loi sur le personnel de la Confédération¹⁴ ainsi que l'ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons¹⁵ et, à titre subsidiaire, l'ordonnance sur le personnel de la Confédération¹⁶. Les collaboratrices et collaborateurs sont soumis à des contrats de droit public.

Chiffres clés du personnel

Fin 2023, le SAS employait 14 personnes, soit 12,6 équivalents temps plein. En raison d'une vacance de poste, le SAS n'employait plus que 13 personnes au 31 décembre.

Le SAS requiert la présence de spécialistes chevronnés et accorde une grande importance à la promotion des jeunes membres de son personnel. Au 31 décembre 2023, l'âge moyen du personnel (membres de la direction inclus) s'établissait à 49 ans.

Le SAS recrute principalement son personnel auprès des entreprises ferroviaires suisses. La part du personnel féminin s'élevait à 28,7% en moyenne annuelle. Ce chiffre est certes inférieur aux valeurs cibles stratégiques applicables à la gestion du personnel de l'administration fédérale, mais il est toutefois supérieur à celui des entreprises ferroviaires suisses actives sur le marché du travail visé pour le recrutement du personnel. La part du personnel de langue maternelle française (en moyenne annuelle) a progressé de près d'un point pour s'établir à 21,3% en raison du non-remplacement d'un départ en retraite et d'une vacance de poste temporaire.

Trois départs de personnel ont été enregistrés en 2023. Cependant, la personne ayant quitté le SAS au 31 décembre 2023 figure encore dans les données de l'année. Deux des postes ont été à nouveau pourvus, avec pour l'un d'entre eux une prise de fonction début février 2024. Pour le troisième poste, le processus de recrutement n'avait pas encore abouti à la fin décembre.

¹⁴ LPers, RS 172.220.1

¹⁵ OPers-ServAS, RS 742.101.21

¹⁶ OPers, RS 172.220.111.3

Chiffres clés du personnel

Effectif du personnel

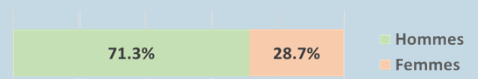
- Nombre de collaborateurs (membres de la direction inclus, un poste vacant en décembre 2023) 14
- Postes à temps plein (moyenne annuelle) 12,2

Travail à temps partiel, taux d'occupation < 90%, moyenne annuelle

- Femmes 68,1
- Hommes 7,7
- Moyenne des deux sexes 24,8

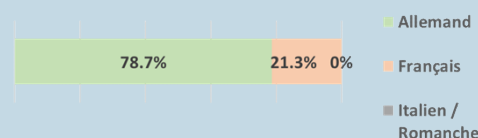
Répartition selon le sexe

- Hommes 71,3
- Femmes 28,7



Langues, moyenne annuelle

- Allemand 78,7
- Français 21,3
- Italien, Romanche 0,0



Âge moyen au 31 décembre 2023

- Femmes 39
- Hommes 52
- Moyenne des deux sexes 49

Politique relative au personnel

La politique du SAS en matière de personnel se fonde sur les prescriptions légales, les enjeux stratégiques et la convention d'objectifs signée avec le propriétaire. Les objectifs généraux du SAS en matière de personnel sont fixés dans le cadre des objectifs stratégiques approuvés par le Conseil fédéral pour les années 2021-2024¹⁷. L'objectif principal consiste à positionner le SAS comme un employeur progressiste et socialement responsable qui propose sur le marché du travail visé des conditions attrayantes, concurrentielles et modernes permettant d'attirer et de fidéliser un personnel qualifié et motivé.

Le succès du SAS dépend des aptitudes et de l'implication de ses collaboratrices et collaborateurs. Le SAS s'efforce donc de les faire évoluer dans un cadre qui les autorise à exprimer librement leurs idées, connaissances et expériences au bénéfice du SAS mais aussi pour leur propre satisfaction au travail, leur permettant ainsi de maintenir et de développer leurs compétences mais aussi de s'adapter continuellement à des exigences qui évoluent. Il encourage ainsi le développement personnel de ses collaboratrices et collaborateurs par des mesures de formation et de perfectionnement.

Enquête auprès du personnel

L'enquête auprès du personnel 2023 a de nouveau été menée sur la base du questionnaire de la Confédération, lequel a été actualisé depuis l'an dernier. Les résultats sont nettement meilleurs qu'en 2022, affichant une hausse de 1 à 7 points dans plus de trois quarts des thèmes considérés.¹⁸

¹⁷ Feuille fédérale 2020, p. 9331 et suivantes.

¹⁸ Nombre de point maximal = 100.

Dans trois domaines thématiques, une évaluation positive a succédé à une appréciation suffisante en 2022 et l'évaluation de la direction qui était tout juste insuffisante l'année dernière a été jugée clairement suffisante cette année. Quelque 73% des thèmes évalués pour la première fois en 2023 ont obtenus une évaluation allant de positive à très positive et 27% d'entre eux ont reçu une appréciation suffisante.

2.3.6 Contacts avec les partenaires sociaux

Le SAS emploie des spécialistes chevronnés qu'il recrute avant tout auprès des entreprises ferroviaires. Il entretient par conséquent un partenariat social conformément à l'article 33 LPers avec les organisations du personnel des transports, à savoir le Syndicat du personnel des transports (SEV), le syndicat pour le Service public Suisse (*transfair*) ainsi que l'Association des cadres des transports publics (ACTP).

La rencontre annuelle avec les partenaires sociaux n'a eu lieu que le 22 janvier 2024 en raison d'une incompatibilité de calendrier. Parmi les thèmes abordés, l'évolution salariale, y compris la compensation du renchérissement, la réorganisation au 1^{er} janvier 2023 ainsi que les résultats de l'enquête auprès du personnel.

2.3.7 Systèmes de gestion

Gestion de la qualité et des risques

Le système de gestion de la qualité du SAS a été certifié selon la norme ISO 9001:2015 en janvier 2023. La gestion des risques et des opportunités fait partie intégrante du système de gestion de la qualité. Après avoir analysé les opportunités et les risques stratégiques et opérationnels, le conseil d'administration et la direction ont élaboré des mesures appropriées.

Il est principalement nécessaire de préserver l'attractivité du SAS en tant qu'employeur sur le marché du travail visé, à savoir celui des entreprises ferroviaires suisses. Dans le cadre des recrutements réalisés en 2023, le SAS n'a reçu qu'un petit nombre de candidatures correspondant au profil requis. Pour ne rien arranger, les CFF ont décidé au quatrième trimestre 2023 de ne plus permettre au SAS de publier ses postes vacants sur leur portail d'offres d'emplois, comme ils le faisaient en signe de bonne volonté jusqu'à présent. Difficile dans ces conditions d'attirer l'attention des personnes qualifiées possédant les connaissances professionnelles requises sur les offres d'emplois du SAS.

Par conséquent, le SAS mise de plus en plus sur un contact direct avec les candidates et les candidats potentiels et veille à sa bonne réputation d'employeur au sein de la branche ferroviaire de manière que les personnes intéressées puissent considérer un engagement au sein du SAS comme un tremplin pour leur carrière. Dans les domaines de risque appelant une action à moyen terme, les mesures engagées sont poursuivies.

Comme chaque année, le SAS a demandé aux ETF commanditaires d'évaluer le processus d'attribution des sillons et de soumettre leurs suggestions d'amélioration dans le cadre du dialogue avec la clientèle. Le SAS a reçu 36 réponses au total. La gestion de la situation exceptionnelle résultant du déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard n'était pas abordée dans l'enquête ; elle fera l'objet d'une analyse séparée en 2024. À l'instar de l'année précédente, l'évaluation générale du processus d'attribution des sillons se maintient à un bon niveau. Les ETF ont en particulier salué le sens du service du SAS. En 2023, le nombre élevé de chantiers, parfois concomitants, qui ont limité les capacités a constitué le principal défi. L'une des ETF déplore la charge de travail trop importante occasionnée par les nombreuses réunions de

coordination nécessaires pour parvenir à une solution. Les ETF s'inquiètent aussi de la situation complexe qui résulte du peu de capacités de voies disponibles pour le garage du matériel roulant.

Systemes de gestion

En juin 2023, le conseil d'administration a approuvé le concept de gestion de la conformité du SAS qui a été mis en œuvre au second semestre. Le SAS a également appliqué sur l'ensemble de l'exercice 2023 le système de contrôle interne (SCI) approuvé en novembre 2022 par le conseil d'administration.

2.3.8 Objectifs stratégiques et indicateurs

Les objectifs stratégiques approuvés par le Conseil fédéral ont été majoritairement atteints. Les résultats de l'enquête auprès du personnel sont par ailleurs nettement meilleurs que l'année passée. L'objectif d'obtenir une évaluation au moins « positive » pour l'ensemble des thématiques abordées a été atteint à hauteur de 73%.

La réalisation des objectifs stratégiques des entités autonomes de la Confédération est publiée chaque année par le Conseil fédéral¹⁹.

Indicateurs

Indicateurs sur les finances et la politique du personnel	2023	2022
Charges d'exploitation (en milliers de francs)	72 216,7	73 194,6
Résultat annuel (bénéfice/perte en milliers de francs)	912,1	668,3
Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre (en milliers de francs)	2 248,3	1 336,1
Résultat inscrit au bilan (en milliers de francs)	2 460,6	1 589,9
Effectif (nombre d'équivalents temps plein, moyenne annuelle)	12,2	13,7
Indicateurs sur l'établissement		
Nombre de conflits de sillons traités dans le processus d'horaire annuel	908	259
Nombre de demandes de sillons refusées		
– Horaire annuel	0*	0
– Horaire en cours	0	0
Nombre de procédures perdues auprès de la RailCom	0	0
Degré de couverture réglementaire PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en %	97,5	95,5
Degré de couverture économique PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en %	89,8	94,0
Emoluments et autres produits		
Recettes des émoluments des gestionnaires d'infrastructure dans les domaines relevant de la compétence du SAS (en milliers de francs)	73 106,9	73 843,7
Autres produits (en milliers de francs)	20,7	32,2

* Valeur provisoire. L'attribution des sillons pour la phase de l'interdiction totale Rastatt n'est pas encore terminée. Quelques adaptations individuelles de l'attribution des sillons pour le tunnel de base du Saint-Gothard sont possibles.

¹⁹ https://www.efv.admin.ch/efv/fr/home/themen/finanzpolitik_grundlagen/cgov/berichterstattung_bundesrat.html

3. Glossaire

Catalogue de sillons	L'offre de sillons préétablis pour le fret ferroviaire sur les axes nord-sud du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon est publiée dès le deuxième lundi du mois de janvier pour l'année suivante. Les catalogues de sillons servent de référence pour la commande de sillons.
Commanditaire	Les commanditaires habilités à demander des prestations de base et complémentaires sont les entreprises de transport ferroviaire ainsi que d'autres entreprises intéressées par la réalisation du trafic ferroviaire conformément à l'article 9a, alinéa 4 LCdF.
Conflit de commandes	Impossibilité d'attribuer simultanément plusieurs demandes de sillons ou de prestations complémentaires incompatibles entre elles.
Corridors de fret	Lignes internationales majeures visées dans le règlement 913/2010/UE relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, sur lequel repose le fret ferroviaire international. Elles ont pour objet de renforcer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure et les organes chargés de l'attribution des sillons dans le cadre de l'offre de capacités et de l'attribution de sillons internationaux destinés aux trains de marchandises. La Suisse est plus particulièrement impliquée dans les deux corridors de fret ferroviaire Rhin-Alpes et Mer du Nord-Mer Méditerranée.
Demande de sillons	Par « demande de sillons » sont entendues les demandes déposées jusqu'au deuxième lundi du mois d'avril pour l'horaire annuel ainsi que celles soumises par des commanditaires pour l'horaire sous-annuel. Ces demandes peuvent être émises par les entreprises de transport ferroviaire ainsi que d'autres entreprises intéressées par la réalisation du trafic ferroviaire conformément à l'article 9a, alinéa 4 LCdF.
Entreprise de transport ferroviaire (ETF)	Opérateur du trafic voyageurs et/ou marchandises sur sa propre infrastructure ou sur une infrastructure étrangère. En Suisse, de nombreuses entreprises ferroviaires sont à la fois entreprises de transport ferroviaire et gestionnaires d'infrastructure.
Gestionnaire d'infrastructure (GI)	Exploitant et, en règle générale, propriétaire d'infrastructures destinées au trafic ferroviaire (réseau ferroviaire public). La majeure partie des sociétés ferroviaires suisses sont simultanément gestionnaires d'infrastructure et entreprises de transport ferroviaire.
Négociations visant à résoudre les conflits	Procédure visant à éliminer un conflit de commandes. L'organe d'attribution des sillons et les gestionnaires d'infrastructure concernés recherchent des alternatives (sillons) acceptables avec les commanditaires impliqués.
Prestations complémentaires	Prestations proposées par les GI pouvant être commandées par les entreprises ferroviaires en complément des prestations de base dans le cadre de l'exploitation d'un sillon, par exemple : garage de trains ou manœuvre dans les gares de triage.
Prix du sillon, émoluments d'utilisation des sillons	Prix qu'une entreprise de transport ferroviaire doit payer au gestionnaire d'infrastructure pour pouvoir utiliser un sillon. Il est fixé par la Confédération. Les principes de fixation des prix figurent dans la loi sur les chemins de fer et dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.
Sillon	Un sillon (comparable à un créneau dans le transport aérien) est une autorisation à faire circuler un train défini sur une ligne donnée du réseau ferroviaire à des horaires précis.

4. Comptes annuels 2023 du SAS

4.1 Bilan

	Annexe	31.12.2023	31.12.2022
En francs			
Liquidités	1	2 346 736	1 410 717
Créances résultant de livraisons et de prestations		0	12 657
Autres créances à court terme		2 622	0
Comptes de régularisation actifs		50 067	60 704
Total de l'actif circulant		2 399 425	1 484 078
Immobilisations corporelles	2, 14	27 545	33 080
Immobilisations incorporelles	3, 14	33 602	72 785
Total de l'actif immobilisé		61 147	105 865
TOTAL ACTIF		2 460 572	1 589 943
Dettes résultant de livraisons et de prestations	4	62 171	85 773
Provisions à court terme	6	3 000	42 500
Comptes de régularisation passifs	5	68 017	73 744
Total des capitaux étrangers à court terme		133 188	202 017
Provisions à long terme	6	79 100	51 780
Total des capitaux étrangers à long terme		79 100	51 780
Réserves issues du bénéfice ou de pertes cumulées		1 336 146	667 797
Résultat annuel (bénéfice)		912 138	668 349
Total des fonds propres		2 248 284	1 336 146
TOTAL PASSIF		2 460 572	1 589 943

4.2 Compte de résultat

	Annexe	2023	2022
En francs			
Produits nets résultant de livraisons et de prestations	7	73 127 612	73 875 859
Total des produits nets résultant de livraisons et de prestations		73 127 612	73 875 859
Charges pour achat de prestations	8	-69 294 693	-69 915 180
Charges de personnel	9	-2 309 496	-2 631 479
Charges de locaux	10	-102 310	-101 869
Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles	11	0	-77
Charges administratives	12	-75 996	-74 243
Frais d'informatique	13	-368 090	-396 355
Autres charges d'exploitation		-21 445	-30 689
Amortissement de l'actif immobilisé	14	-44 717	-44 717
Charges d'exploitation		-72 216 747	-73 194 609
Résultat d'exploitation		910 865	681 250
Résultat financier	15	1 273	-12 901
Résultat annuel (bénéfice)		912 138	668 349

4.3 Etat des flux de trésorerie

	Annexe	2023	2022
En francs			
Flux de trésorerie provenant de l'activité commerciale			
Résultat annuel (bénéfice)		912 138	668 349
Amortissements	14	44 717	44 717
Variation des provisions	6	-12 180	11 250
Charges d'intérêts capitalisés	15	0	0
Variation des créances résultant de livraisons et de prestations		12 657	115 233
Variation des autres créances à court terme et des comptes de régularisation actifs		8 015	-36 418
Variation des dettes résultant de livraisons et de prestations	4	-23 602	-354 776
Variation des autres dettes à court terme et des comptes de régularisation passifs	5	-5 726	-116 490
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'exploitation		936 019	331 866
Versements pour investissements en immobilisations corporelles	2	0	-14 742
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'investissement		0	-14 742
Remboursement des dettes financières à long terme		0	-500 549
Remboursement des dettes financières à court terme		0	0
Flux de trésorerie provenant de l'activité de financement		0	-500 549
Variation nette des liquidités		936 019	-183 426
Justification			
Liquidités au 1 ^{er} janvier		1 410 717	1 594 143
Liquidités au 31 décembre	1	2 346 736	1 410 717
Variation des liquidités		936 019	-183 426

4.4 Etat du capital propre

		2023	2022
En francs			
Réserves provenant du bénéfice ou de pertes cumulées au 1^{er} janvier			
Résultat annuel (bénéfice)		912 138	668 349
Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre		2 248 284	1 336 146

4.5 Annexe aux comptes annuels

4.5.1 Informations générales

Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) a son siège à Berne (Suisse), Schwarztorstrasse 31.

Il s'agit d'un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique. La forme d'organisation, les tâches, les organes et le financement du SAS sont définis par la loi fédérale (art. 9d, 9f, al. 1, 9g et 9o de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 [LCdF, RS 742.101]) et par l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons du 13 mai 2020 (OServAS, RS 742.123).

Le SAS est géré selon les principes de l'économie d'entreprise, est autonome, doté de sa propre personnalité juridique et inscrit au registre du commerce. Il tient sa propre comptabilité et ne dépend pas du budget fédéral.

Afin de couvrir ses coûts non couverts par les comptes prévisionnels, le SAS perçoit des émoluments auprès des gestionnaires d'infrastructure (GI) dont les tronçons font l'objet d'une attribution par ses soins. Il facture les émoluments au GI au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs (art. 5, al. 2 OServAS). Après l'approbation du budget et du plan financier, il informe annuellement les GI et l'OFT des émoluments qui seront facturés l'année suivante et des valeurs planifiées pour les trois années à venir. Dans une moindre mesure, le SAS fournit des prestations à des organisations étrangères telles que RailNetEurope (RNE).

4.5.2 Principes de présentation des comptes

La présentation des comptes du SAS est conforme aux recommandations applicables en la matière (Swiss GAAP RPC – RPC fondamentales) et donne ainsi un aperçu fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats.

Etablissement de droit public appartenant à la Confédération, le SAS relève de l'administration fédérale décentralisée. Il est intégré au compte consolidé établi chaque année par le Conseil fédéral, conformément à l'article 55 de la loi sur les finances (LFC, RS 611.0).

Le conseil d'administration a approuvé les comptes annuels du SAS le 5 février 2024, sous réserve de leur approbation par le Conseil fédéral.

Conversion des monnaies étrangères

Les transactions en devises étrangères sont converties aux cours de change en vigueur à la date de la transaction, les actifs et les passifs monétaires libellés en devises étrangères le sont aux cours de change en vigueur à la date du bilan. Les gains ou pertes de change qui en résultent sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Liquidités

Les liquidités incluent des avoirs en comptes bancaires et un avoir en dépôts auprès de l'Administration fédérale des finances. Ces avoirs sont évalués à leur valeur nominale.

Créances

Les créances sont inscrites à leur valeur nominale. Les comptes débiteurs douteux sont réévalués au cas par cas. Aucune créance en souffrance n'est constatée à la date de clôture de l'exercice.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées aux coûts d'acquisition ou de revient, déduction faite des amortissements nécessaires et des éventuelles dépréciations de valeur. Les amortissements sont comptabilisés d'une manière linéaire selon la durée d'utilisation prévue.

Catégorie d'immobilisations	Durée d'utilisation (en années)
Mobilier et équipements	10

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent les licences acquises à des tiers. Elles sont comptabilisées au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires et des éventuelles dépréciations de valeur. Les amortissements s'effectuent de manière linéaire et systématique sur une durée d'utilisation estimée avec prudence.

Catégorie d'immobilisations	Durée d'utilisation (en années)
Logiciel (essentiellement ABACUS)	3
Licences, savoir-faire, brevets (CI/CD, site Internet)	5

Dépréciations de valeur

Il convient, au jour du bilan, de vérifier s'il existe des signes que la valeur comptable d'un actif est supérieure à la valeur réalisable (la valeur la plus élevée entre la valeur de marché et la valeur d'usage). On parle alors de dépréciation de valeur ou « impairment ». Si une telle dépréciation est constatée, la valeur comptable est ramenée à la valeur réalisable et la dépréciation est répercutée sur le résultat de l'exercice.

Dettes et provisions

Les dettes sont inscrites à leur valeur nominale. Les provisions sont évaluées sur la base de la valeur attendue des sorties de fonds futures ; elles sont accrues, maintenues ou dissoutes sur la base de la réévaluation à la date de référence.

Comptabilisation des produits

Les produits des prestations de service sont enregistrés pour la période lors de laquelle lesdites prestations ont été fournies. Ils sont comptabilisés après déduction des notes de crédit et des rabais sur les montants facturés au titre des prestations.

Prévoyance en faveur du personnel

Les collaborateurs du SAS sont assurés auprès de la caisse de prévoyance de la Confédération PUBLICA (art. 9n, al. 2 LCdF ; RS 742.101). L'organisme de prévoyance assure les employés contre les conséquences économiques de la vieillesse, de l'invalidité et du décès. Tout employé ayant 17 ans révolus est assuré.

Le patrimoine de la caisse de prévoyance ne figure pas dans les présents comptes annuels. Les cotisations correspondant à la période sous revue sont enregistrées dans les charges de personnel du compte de résultat. Le bilan reprend les ajustements des actifs ou des passifs, voire des créances et des dettes qui résultent de bases contractuelles, règlementaires ou légales. Chaque année, une

analyse est menée afin de savoir si du point de vue de l'organisation, le recours à une institution de prévoyance entraîne un avantage ou un engagement économique. L'analyse repose sur les contrats, les comptes annuels de l'institution de prévoyance établis en Suisse en vertu de la norme Swiss GAAP RPC 26 ainsi que sur d'autres calculs qui permettent de rendre compte de la situation financière ainsi que des excédents ou déficits de couverture par rapport aux conditions réelles.

Impôts sur le bénéfice

Le SAS est exonéré de l'ensemble des impôts directs de la Confédération, des cantons et des communes.

Opérations hors bilan

Les engagements conditionnels ainsi que les autres engagements qui ne doivent pas être portés au bilan sont évalués et publiés à chaque clôture de bilan. Si ces engagements conduisent à une sortie de fonds sans apport de fonds utilisable et que cette sortie de fonds est vraisemblable et peut être estimée, une provision est constituée. L'évaluation est effectuée sur la base du montant des prestations et coûts unilatéraux futurs, en tenant compte des éventuelles contre-prestations garanties (p. ex. couvertures d'assurance).

4.5.3 Explications concernant les comptes annuels

1. Liquidités

Francs	31.12.2023	31.12.2022
Banque Migros	1 340 173	909 600
Administration fédérale des finances	1 006 563	501 117
Total des liquidités	2 346 736	1 410 717

2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du SAS se composent de mobilier et d'équipements de bureau ainsi que d'installations informatiques.

Francs	2023	2022
<u>Coûts d'acquisition</u>		
1 ^{er} janvier	42 674	27 932
Entrées	0	14 742
Sorties	0	0
31 décembre	42 674	42 674
<u>Amortissements cumulés</u>		
1 ^{er} janvier	9 594	4 060
Amortissements	5 535	5 534
Sorties	0	0
31 décembre	15 129	9 594
Valeur comptable nette au 31 décembre	27 545	33 080

3. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles du SAS se composent des frais activés pour les logiciels, l'identité visuelle, etc.

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Coûts d'acquisition</u>		
1 ^{er} janvier	151 150	151 150
Entrées	0	0
Sorties	0	0
31 décembre	151 150	151 150
<u>Amortissements cumulés</u>		
1 ^{er} janvier	78 366	39 183
Amortissements	39 182	39 183
Sorties	0	0
31 décembre	117 548	78 366
Valeur comptable nette au 31 décembre	33 602	72 784

4. Dettes résultant de livraisons et de prestations

Francs	<u>31.12.2023</u>	<u>31.12.2022</u>
Dettes envers des tiers résultant de livraisons et de prestations	25 655	43 741
Dettes envers des entités liées résultant de livraisons et de prestations	36 516	42 032
Total des dettes résultant de livraisons et de prestations	62 171	85 773

Les dettes envers des entités liées concernent :

Francs	<u>31.12.2023</u>	<u>31.12.2022</u>
Caisse de pensions PUBLICA	35 976	39 660
Office fédéral du personnel	540	2 372
Total des dettes envers des entités liées	36 516	42 032

5. Comptes de régularisation passifs

Les comptes de régularisation passifs se composent des congés et des avoirs en temps (y compris les charges sociales) au 31 décembre 2023 ainsi que des autres transferts de charges au titre de l'exercice 2023.

6. Provisions

Francs	<u>31.12.2023</u>	<u>31.12.2022</u>
Provisions à court terme	3 000	42 500
Provisions à long terme	79 100	51 780
Total des provisions	82 100	94 280

Les provisions couvrent les obligations au titre des primes de fidélité et des congés sabbatiques (y compris les charges sociales) au jour du bilan.

7. Produits résultant d'émoluments et d'indemnités

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Emoluments et indemnités	73 106 870	73 843 651
Autres produits d'exploitation	20 742	32 208
Produits résultant d'émoluments et d'indemnités	73 127 612	73 875 859

Le SAS se finance au moyen d'émoluments facturés aux gestionnaires d'infrastructure relevant de sa compétence. Ceux-ci couvrent les coûts prévus et inscrits au budget du SAS (art. 9o en lien avec l'art. 9f LCdF ; RS 742.101).

Les autres produits d'exploitation proviennent des prestations au service de RailNetEurope (RNE).

8. Charges pour achat de prestations

Les GI facturent leurs prestations au SAS sur la base des contrats d'horaire.

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Total des charges pour achat de prestations	69 294 693	69 915 180

9. Charges de personnel

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Charges salariales	1 761 683	1 993 005
Charges sociales	433 409	495 507
Autres charges de personnel	114 404	142 967
Total des charges de personnel	2 309 496	2 631 479

L'effectif se composait de 12,1 équivalents temps plein au 31 décembre.

10. Charges de locaux

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Loyers	82 734	82 905
Frais accessoires	9 840	9 440
Nettoyage	9 737	9 524
Total des charges de locaux	102 311	101 869

11. Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles

Francs	2023	2022
Mobilier	0	77
ERR Mobilier et équipements	0	0
Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles	0	77

12. Charges administratives

Francs	2023	2022
Assurances	3 014	2 214
Droits, taxes et autorisations	172	0
Electricité et élimination des déchets	1 401	1 224
Charges administratives et de bureau	71 409	70 805
Total des charges administratives	75 996	74 243

13. Frais d'informatique

Francs	2023	2022
Matériel et logiciels informatiques, y c. location	331 614	345 533
Service et support informatique ; conseil	36 476	50 822
Total des frais d'informatique	368 090	396 355

14. Amortissements

Francs	2023	2022
Amortissements des immobilisations corporelles	5 535	5 534
Amortissements des immobilisations incorporelles	39 183	39 183
Total des amortissements des immobilisations	44 718	44 717

15. Résultat financier

Francs	2023	2022
Charges financières	-4 589	-14 404
Produits financiers	5 862	1 503
Total du résultat financier	1 273	-12 901

4.5.4 Autres informations relatives à l'annexe

Obligations futures

Charges de locaux

En 2021, le SAS a conclu un contrat de location de cinq ans portant sur les bureaux. Après les trois premières années, les charges restant à payer s'élevaient à 125 000 francs pour les trois ans à venir (contre 249 000 francs l'année précédente).

Engagements conditionnels

Aucun engagement de cette nature n'est constaté au 31 décembre 2023.

Autres indications à fournir conformément à la loi

L'effectif employé par le SAS ne dépasse pas 50 équivalents temps plein (ETP) au 31 décembre 2023.

Encaissement fiduciaire

Conformément à l'article 9f, alinéa 1, lettre b LCdF (RS 742.101) et à l'article 2, lettre l OServAS (RS 742.123), le SAS est légalement tenu d'encaisser, sur facture et au nom des GI, les émoluments d'utilisation des sillons et la redevance d'annulation auprès des utilisateurs des sillons (à savoir les ETF) avant de verser les recettes aux GI.

Une comptabilité distincte a été établie pour cette tâche sous le poste « Encaissement ». Un compte séparé a également été créé auprès de la banque Migros aux fins exclusives de ces opérations d'encaissement.

Il n'est pas rendu compte de la comptabilité fiduciaire dans les comptes annuels du SAS.

Événements postérieurs à la date du bilan

Entre le 31 décembre 2023 et le 5 février 2024, il ne s'est produit aucun événement qui serait susceptible d'entraîner un ajustement des valeurs à l'actif et au passif du SAS ou mériterait d'être mentionné ici.

Berne, le 5 février 2024



Urs Hany
Président du conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann
Directeur

4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice

Francs	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Résultat inscrit au bilan (bénéfice/perte) au 1 ^{er} janvier	1 336 146	667 797
Résultat annuel (bénéfice)	912 138	668 503
Résultat inscrit au bilan (bénéfice) au 31 décembre	2 248 284	1 336 146
Bénéfice reporté	2 248 284	1 336 146

4.5.6 Rapport de l'organe de révision Gfeller + Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral



Rapport de l'organe de révision Au Conseil Fédérale

Service suisse d'attribution des sillons, Berne

GFELLER + PARTNER AG

Rapport sur l'audit des comptes annuels

Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels du Service suisse d'attribution des sillons (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2023, le compte de résultat, le tableau des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

Selon notre appréciation, les comptes donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière consolidés de la société au 31 décembre 2023 ainsi que de ses résultats et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date conformément aux RPC fondamentales et sont conformes à la loi suisse.

Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section «Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels» de notre rapport. Nous sommes indépendants de la société, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession, et avons satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des comptes annuels et de notre rapport correspondant.

Notre opinion sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux comptes annuels ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent par ailleurs comporter des anomalies significatives.



Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.

Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes annuels

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement des comptes annuels conformément aux RPC fondamentales et aux dispositions légales. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de la société à poursuivre l'exploitation de l'entreprise. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir le bilan sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider la société ou de cesser l'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Une plus ample description de nos responsabilités relatives à l'audit des comptes annuels est disponible sur le site Internet d'EXPERTSuisse: <http://expertsuisse.ch/fr-ch/audit-rapport-de-revision>. Cette description fait partie intégrante de notre rapport.

Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du conseil d'administration.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Berne, le 12 février 2024

GFELLER + PARTNER AG



Christoph
Andenmatten

Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)



Christian
Zwahlen

Expert-réviseur agréé

Mentions légales

Le présent rapport donne un aperçu des activités du Service suisse d'attribution des sillons durant l'exercice 2023. Des informations complémentaires peuvent être tirées du rapport sur le salaire des cadres (publié sur epa.admin.ch) et des rapports succincts du Conseil fédéral sur l'atteinte des objectifs stratégiques des entités autonomes de la Confédération (publiés sur www.efv.admin.ch).

Editeur

Service suisse d'attribution des sillons
Schwarztorstrasse 31
CH-3007 Berne

info@tvs.ch
www.tvs.ch

Langues

Le présent rapport est publié en allemand, français et italien.

Mise en page

SAS

Edition

Avril 2024

Crédit photographique

Photo de couverture : © Keystone

Autres photos : Service suisse d'attribution des sillons.

