

Service suisse d'attribution des sillons SAS

Rapport de gestion 2025



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 2025 | 5 |
| 2.2.1 Etablissement de l'horaire | 5 |
| 2.2.2 Attribution de sillons et de prestations complémentaires | 6 |
| 2.2.3 Gestion des capacités en pleine mutation | 8 |
| 2.2.4 Corridors de fret | 9 |
| 2.2.5 Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons | 10 |
| 2.2.6 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire | 11 |
| 2.2.7 Analyse de la réglementation..... | 12 |
| 2.3 Gouvernance d'entreprise | 13 |
| 2.3.1 Organes et financement du SAS..... | 13 |
| 2.3.2 Conseil d'administration | 13 |
| 2.3.3 Direction | 16 |
| 2.3.4 Personnel et organisation | 17 |
| 2.3.5 Contacts avec les partenaires sociaux..... | 19 |
| 2.3.6 Systèmes de gestion | 19 |
| 2.3.7 Objectifs stratégiques et indicateurs | 20 |
| 3. Glossaire..... | 22 |
| 4. Comptes annuels 2025 du SAS | 23 |
| 4.1 Bilan | 23 |
| 4.2 Compte de résultat..... | 24 |
| 4.3 Etat des flux de trésorerie | 25 |
| 4.4 Etat du capital propre..... | 25 |
| 4.5 Annexe aux comptes annuels..... | 26 |
| 4.5.1 Informations générales | 26 |
| 4.5.2 Principes de présentation des comptes | 26 |
| 4.5.3 Explications concernant les comptes annuels au 31 décembre 2025 | 28 |
| 4.5.4 Autres informations relatives à l'annexe | 31 |
| 4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice..... | 32 |
| 4.5.6 Rapport de l'organe de révision Gfeller + Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral | 33 |
| Mentions légales..... | 35 |

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

Une assise solide pour relever les enjeux stratégiques

Au cours de l'année écoulée, le conseil d'administration du Service suisse d'attribution des sillons (SAS) s'est largement consacré aux enjeux stratégiques. Les deux comités dont il s'est doté, l'un chargé de la stratégie et l'autre des thèmes concernant le personnel, se sont accordés sur la pertinence d'une analyse approfondie de l'organisation pour le développement des objectifs futurs.

L'analyse a été réalisée et ses résultats ont montré que le SAS possède dans l'ensemble les ressources nécessaires pour relever avec brio les enjeux stratégiques à venir. Ainsi, les conditions préalables sont donc réunies pour façonner une nouvelle stratégie d'entreprise et préparer la planification de la relève à la tête de l'établissement.

Au cours de l'exercice 2025 sous revue, le SAS s'est par ailleurs vu féliciter pour l'excellente qualité de ses prestations. Lors des auditions réalisées par des délégations des Commissions des finances et de gestion des Chambres fédérales, les membres des commissions ont exprimé leur grande satisfaction à l'égard du travail accompli par le SAS.

Le SAS s'étant ainsi doté d'une assise solide, il peut dès 2026 se consacrer pleinement aux enjeux stratégiques à venir.

Consolider les atouts dans un environnement international en mutation

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ne tarissent pas d'éloges sur le processus suisse d'attribution des sillons, qu'elles considèrent comme un modèle pour l'Europe. En 2025 encore, tous les conflits de sillons ont été résolus à l'amiable avec le concours des ETF concernées et les planificateurs d'horaire des gestionnaires d'infrastructure (GI). Ce processus constitue un atout à préserver.

Cependant, pour tirer durablement son épingle du jeu, le système suisse doit s'intégrer de manière appropriée dans les processus internationaux. Pleinement conscient de cet enjeu majeur, le SAS s'est largement investi, en 2025, dans l'adaptation des processus en cours à l'échelle européenne. Une solution isolée ne répondrait ni à l'objectif de transfert du trafic marchandises international vers le rail ni à l'ambition d'une offre en phase avec les évolutions actuelles du transport international de voyageurs.

Pour autant, la garantie de la compatibilité ne doit pas se faire au prix d'un renoncement aux atouts. Bien au contraire, la Suisse a tout intérêt à faire rayonner leurs effets dans un environnement international en mutation. La reprise de certains acquis de la Suisse dans la proposition d'un nouveau règlement européen sur la gestion des capacités ferroviaires constitue, en soi ; un gage de reconnaissance de la qualité de son système.

Notre ligne de conduite s'attache donc à préserver et promouvoir les avancées éprouvées tout en garantissant la compatibilité internationale.



Alexander Stüssi
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 à but non lucratif doté de sa propre personnalité juridique. Il est autonome dans son organisation et sa gestion et tient sa propre comptabilité.

Au travers du SAS, la Confédération a pour buts de fournir l'accès au réseau de manière non discriminatoire et transparente, de contribuer à l'évolution saine de la concurrence dans le transport ferroviaire et d'inciter à l'utilisation optimale des capacités ferroviaires.¹ Pour atteindre ces objectifs, il est primordial que tous les acteurs du marché bénéficient des mêmes conditions d'accès au réseau.

Le SAS effectue les fonctions de gestion de l'infrastructure essentielles pour l'accès au réseau de manière impartiale et indépendante des utilisateurs du réseau suisse à voie normale. A 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.

Le SAS assure par ailleurs la tenue du registre suisse de l'infrastructure ferroviaire, lequel

contient les informations relatives à l'infrastructure nécessaires à l'accès au réseau. De plus, il publie les plans d'investissement des GI en concertation avec l'Office fédéral des transports OFT (art. 7, al. 2, OCPF).²

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 figurant dans le tableau ci-après relèvent de cette compétence.

Les réseaux à voie métrique et à voie étroite, où le principe de libre accès n'entre actuellement que très peu en considération, ne relèvent pas de la compétence du SAS. De même, 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 circulant 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.³



¹ Article 9e Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

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

³ Article 15f, alinéa 3 Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, ordonnance sur les chemins de fer (OCF) ; RS 742.141.1

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. | GI | Lignes relevant de la compétence du SAS |
|---------------|---|---|
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses | Ensemble du réseau |
| 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. (ensemble du réseau) |
| OeBB | Oensingen–Balsthal–Bahn AG | Oensingen–Balsthal (ensemble du réseau) |
| ST | Sursee–Triengen–Bahn AG | Hinwil–Bäretswil–Bauma ; Sursee–Triengen–Winikon (ensemble du réseau) |
| 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/Morat ; 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 |

2.2 Activités commerciales au cours de l'année 2025

2.2.1 Etablissement de l'horaire

Mandat de planification de l'horaire

La planification de l'horaire constituant l'une des fonctions essentielles pour l'accès au réseau, celle-ci se doit d'être exercée par un service indépendant des utilisateurs du réseau. Le SAS n'établit pas lui-même l'horaire, il mandate les GI relevant de son domaine de compétence pour le planifier sur leurs réseaux respectifs et exécuter certaines tâches spécifiques concernant les différents réseaux. A cette fin, il attribue à chacun des GI un mandat de quatre ans et leur verse des indemnités à hauteur des prestations accomplies.

Le SAS accompagne les GI dans l'établissement de l'horaire en veillant à la bonne exécution du mandat ainsi qu'au respect du principe de non-discrimination. En plus de contrôler le déroulement du processus, il s'implique également dans sa conception en prônant notamment la standardisation et une grande transparence. En accord avec les GI et les ETF, le SAS développe constamment les processus et les adapte, lorsque nécessaire, aux nouvelles conditions-cadres.

Horaires de remplacement en cas de restrictions temporaires de capacité

Le mandat d'établissement de l'horaire inclut également l'élaboration d'horaires de remplacement en cas de restrictions temporaires de capacité, principalement dues aux travaux d'entretien réalisés sur le réseau. L'objectif étant d'optimiser autant que possible le trafic, y compris lorsque les capacités ferroviaires sont réduites.

Les nombreux chantiers encore prévus dans les années à venir nécessiteront un travail de planification considérable. Les concepts de remplacement des GI sont élaborés avec le concours des ETF, des autres GI concernés et du SAS dans le cadre de réunions mensuelles dirigées par CFF Infrastructure. Le SAS se porte ici principalement garant des processus convenus, de l'implication en temps utile des ETF et des entreprises raccordées au réseau ainsi que du respect du principe de non-discrimination dans la prise en compte des demandes et objections soumises par les parties prenantes. Il s'implique aussi

directement dans le développement des concepts en proposant des mesures concrètes.

Maîtrise garantie

Faisant de la transparence son fer de lance, le SAS tient à ce que l'ensemble des parties prenantes maîtrise le processus d'établissement de l'horaire qui préside à l'attribution des sillons. C'est pourquoi, en 2025, il a adapté en collaboration avec les ETF et les GI et avec la participation de la RailCom et de l'OFT le processus régissant les horaires de remplacement en cas de restrictions temporaires de capacité. Pas de changement concernant les travaux de grande ampleur, qui continueront d'être regroupés et intégrés dans la planification de l'horaire de l'année suivante. En revanche, les restrictions de capacité mineures ne seront, quant à elles, prises en compte de manière séquentielle qu'après l'attribution définitive des sillons dans l'horaire annuel. Cette procédure optimisée permet une meilleure gestion des ressources de planification des GI et des ETF.

2.2.2 Attribution de sillons et de prestations complémentaires

Attribution de sillons pour l'année d'horaire suivante et pour l'horaire en cours

L'attribution de sillons s'articule autour de deux processus principaux, l'un dédié à l'année d'horaire suivante, l'autre à l'horaire en cours.

La planification de l'horaire annuel consiste à coordonner tous les souhaits d'utilisation du réseau que les ETF soumettent au SAS sous la forme de demandes de sillons avant une date butoir fixée début avril. Une fois tous les besoins coordonnés et les conflits réglés, les sillons sont attribués d'abord provisoirement en juillet sous forme d'offre puis définitivement en août à l'échéance du délai de recours. Les trains peuvent circuler sur les tronçons qui leur ont été attribués dès le changement d'horaire en décembre.

Le second processus régit, quant à lui, tous les souhaits d'utilisation du réseau qui sont soumis au SAS après la date butoir fixée pour l'horaire annuel. Ces demandes sont traitées et attribuées par ordre de réception, autrement dit selon le

Elle est le fruit des expériences acquises les années précédentes. Auparavant, les chantiers considérés dans l'horaire annuel étaient si nombreux qu'ils ne pouvaient être gérés dans la qualité requise qu'au prix d'efforts considérables de la part des parties impliquées.

Contribution à l'élaboration de la STUR et des PLUR

La stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et les plans d'utilisation du réseau (PLUR) constituent le cadre contraignant qui régit l'attribution des sillons. Ces deux instruments qui garantissent à chaque type de trafic une quantité minimale de sillons doivent être impérativement pris en compte dans l'attribution des sillons. Ils représentent par ailleurs la plus haute référence juridique pour déterminer les priorités applicables en cas de conflits ne pouvant être résolus à l'amiable. Le SAS participe à l'élaboration des plans d'utilisation du réseau.

principe « premier arrivé, premier servi ». Dans le cadre de ce second processus qui intervient après l'attribution définitive des sillons dans l'horaire annuel, on recherche des solutions optimales sur la base des capacités restantes.

Travaux en amont de la commande de sillons dans le processus d'établissement de l'horaire annuel

Pour le SAS, la planification de l'horaire annuel débute plusieurs mois avant la date butoir de soumission des demandes de sillons. Durant cette période, il actualise les conditions de commande pour l'année d'horaire en question et les publie dans les Network Statements des GI.

Le SAS publie par ailleurs des catalogues de sillons pour le trafic marchandises sur les axes nord-sud du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon. Ces catalogues présentent l'offre globale de sillons aussi bien en situation d'exploitation normale (horaire de base) qu'en cas de restrictions planifiées des capacités. Ils permettent aux entreprises assurant le transport

de marchandises de sélectionner et solliciter les capacités les mieux adaptées à la réalisation de leurs concepts de production.

Le SAS rencontre par ailleurs les ETF en amont de la commande de sillons et leur explique les particularités et nouveautés de l'année d'horaire à venir.

Coordination des conflits

Le SAS consacre la majorité de son activité à la coordination des demandes d'utilisation du réseau. Un conflit désigne le fait que deux demandes de sillons ou plus s'entravent ou s'excluent mutuellement. Les conflits de sillons se concentrent majoritairement sur les axes de transit des marchandises du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon. C'est à la fois une conséquence de la concurrence qui s'exerce en trafic marchandises et de la procédure qui prévoit, pour les ETF, de commander indépendamment les unes des autres la même offre à partir des catalogues de sillons.

Le SAS coordonne la résolution de ces conflits en impliquant activement aussi bien les GI que les ETF dans la recherche de solutions. Il étudie des alternatives qui permettent de concrétiser toutes les demandes d'utilisation du réseau sans recourir aux règles de priorité.

Les solutions proposées consistent généralement à décaler dans le temps une ou plusieurs demandes de sillons. Ces adaptations peuvent être de l'ordre de quelques minutes ou parfois de plusieurs heures par rapport au sillon initialement demandé. Elles appellent le cas échéant une refonte du concept de production des ETF en fonction de leurs capacités opérationnelles.

Le SAS n'applique l'ordre de priorité prévu par la législation pour refuser ou, au contraire, attribuer les sillons en conflit que si le travail de coordination n'a pas permis un règlement à l'amiable.

Règlement à l'amiable de tous les conflits de commandes

La commande et l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2026 (décembre 2025 à décembre 2026) se sont déroulées comme prévu. Le SAS n'a refusé aucune commande, les 427 conflits ayant tous été réglés à l'amiable dans le cadre de la coordination de l'horaire annuel 2026.

Cette belle réussite tient à la fois au travail de préparation en amont des commandes, au nombre relativement gérable de chantiers prévus sur les axes de transit du trafic marchandises du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon ainsi qu'au recul du fret ferroviaire transalpin. Après une baisse de 9,5 % amorcée de 2021 à 2024, ce type de trafic a enregistré, au premier semestre 2025, un recul de 15,8 % par rapport au premier semestre de l'année précédente.⁴ Le ralentissement de la demande a facilité la coordination des conflits et l'émergence de solutions à partir des capacités restantes.

Procédure en cours tranchée en faveur du SAS

En octobre 2025, la RailCom a statué sur un recours formé en 2024 par une entreprise utilisatrice du réseau contre la décision d'attribution du SAS dans un conflit de sillons opposant le trafic voyageurs au trafic marchandises. Elle a confirmé, dans son jugement rendu en octobre 2025, la décision d'attribution du SAS et rejeté le recours formé par l'entreprise utilisatrice au motif d'une application incorrecte des règles de priorité.

Augmentation des difficultés liées au remisage du matériel roulant

La nécessité de remiser temporairement les wagons inutilisés est une conséquence directe du ralentissement du fret ferroviaire. A cette contrainte s'ajoute la mise au rebut des plus anciens véhicules de la flotte voyageurs et leur remplacement par du matériel roulant neuf. Le matériel roulant, qu'il soit au début ou à la

⁴ Rapport du Conseil fédéral sur le transfert du trafic juillet 2023 à juin 2025 du 19 novembre 2025 (Rapport sur le transfert 2025). Volume de trafic évalué

en tonnes-nettes-nettes transportées, c'est-à-dire hors poids des trains et des conteneurs, semi-remorques et camions transportés.

fin de son cycle de vie, mobilise des capacités de garage supplémentaires.

Les capacités de garage étant d'ores et déjà en situation de pénurie, la recherche de voies de garage appropriées s'est révélée une véritable gageure. La difficulté ne se traduit pas tant par le nombre de conflits impliquant des capacités de

2.2.3 Gestion des capacités en pleine mutation

Le processus d'établissement de l'horaire et d'attribution des sillons est en pleine mutation. Au cours de la dernière décennie, les ETF et GI européens ont élaboré des propositions visant à instaurer un processus d'établissement de l'horaire et d'attribution des capacités plus en phase avec le marché et mieux adapté aux besoins du trafic voyageurs et du trafic marchandises. L'une des priorités consistait à harmoniser les processus nationaux et les offres de capacités au-delà des frontières respectives.

En élaborant la proposition d'un règlement sur la gestion des capacités ferroviaires,⁵ l'Union européenne a créé le cadre juridique nécessaire à ces adaptations, que les entreprises ferroviaires européennes sont maintenant tenues d'appliquer. Le projet européen initial « TTR » (Timetabling Redesign), rebaptisé « Smart Capacity Management », sera poursuivi comme un nouveau système global sous l'égide de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons RailNetEurope (RNE) et celle des ETF européennes Forum Train Europe (FTE).

Le règlement européen sur la gestion des capacités ferroviaires n'est pas directement applicable en Suisse. Dans l'optique notamment de sa politique de transfert, elle est cependant tenue d'appliquer des processus de planification et d'attribution des sillons compatibles avec ceux des pays voisins.

Fort de ce constat, le SAS s'implique à la fois dans le programme européen porté par RNE et

garage, lequel – de 15 en 2025 – se situe dans le même ordre de grandeur qu'en 2024, mais par la distance entre les voies de garage proposées et le site initialement demandé, qui augmente toujours plus. Les véhicules doivent de ce fait parcourir de plus longues distances entre leur lieu d'affectation et de garage, ce qui pèse inévitablement sur les coûts de production.

dans le projet national d'implémentation TTR@ch, lequel définit les modalités de mise en œuvre possibles des processus européens en Suisse. Dans ce cadre, il collabore avec les GI des CFF, du BLS et du SOB ainsi qu'avec un représentant des ETF opérant respectivement en trafic voyageurs et en trafic marchandises et de l'OFT. En 2025, priorité a été donnée au développement des objectifs propres à chacune des composantes du Smart Capacity Management. Le SAS a dirigé le paquet de travail « Rolling Planning » (planification continue) qui concerne plus particulièrement le transport de marchandises international sur de longues distances.

Véritable pilier de la mise en œuvre du futur système de gestion des capacités, le programme Traffic Management System (TMS) prépare l'environnement système du secteur ferroviaire suisse à l'avenir en proposant notamment des innovations numériques pour soutenir les nouveaux processus. Le SAS s'investit dans ce programme sectoriel placé sous la houlette de CFF Infrastructure.

Autre projet essentiel : les « Technical Specifications for Interoperability – Telematics » qui visent l'harmonisation à l'échelle européenne des informations échangées entre les parties prenantes via des interfaces techniques définies. En Suisse, la Confédération a confié à CFF Infrastructure la responsabilité de mettre en œuvre ces spécifications. Le SAS siège au sein du Management Board constitué dans ce cadre. Dans les futurs processus de gestion des capacités, le SAS est pressenti pour assumer le rôle de

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.

« Planning Infrastructure Manager »⁶, service responsable de la planification et de l’attribution

2.2.4 Corridors de fret

Fusion des deux corridors de fret sillonnant la Suisse

Le règlement sur les orientations de l’Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) adopté par l’Union européenne le 13 juin 2024⁷ impose la fusion des deux corridors de fret sillonnant la Suisse, à savoir Rhin–Alpes (RALP) et Mer du Nord–Méditerranée (NSMED, en anglais NSM), en un seul et unique corridor Mer du Nord–Rhin–Méditerranée (MNRM, en anglais NSRM) avant décembre 2025 au plus tard.

Le premier semestre 2025 a donc été consacré à la création du nouveau corridor de fret, dont l’organisation revêt la forme juridique d’un groupement européen d’intérêt économique (GEIE) ayant son siège au Luxembourg. Cette forme juridique permet au corridor NSRM de conclure des contrats, notamment pour des études, ainsi que de demander et de recevoir des subventions européennes. La direction stratégique et opérationnelle est assurée à la fois par l’Executive Board qui réunit les ministres des Transports des États membres et par le Management Board composé des gestionnaires d’infrastructure et services d’attribution des sillons concernés, dont le SAS.

Des organisations comptant des États non-membres de l’UE ou de l’EEE ne peuvent pas être membres titulaires d’un GEIE. En plus des statuts, un contrat-cadre a donc été élaboré pour entériner la participation à part entière de CFF Infrastructure, de BLS Netz, du SAS et d’ACF, le service luxembourgeois d’attribution des sillons, aux décisions prises par le GEIE du corridor NSRM.

Le corridor NSRM se fonde, sur le plan juridique, à la fois sur les statuts et sur le contrat-

des sillons et mandant chargé de confier aux GI la planification de l’horaire.

cadre, lequel définit les tâches et compétences du Management Board et réglemente les droits de vote ainsi que la répartition des contributions des membres. L’égalité entre membres associés et membres titulaires dans les décisions de l’assemblée générale du GEIE est garantie par l’existence d’un consensus préalable avec les membres associés avant toute décision prise par l’assemblée générale.

Priorités stratégiques du nouveau corridor

Le second semestre 2025 a, quant à lui, été consacré à la définition des modalités concrètes de mise en œuvre de la nouvelle structure. En septembre, le Management Board a réfléchi à la stratégie du nouveau corridor ainsi qu’aux priorités pour les mois à venir.

C’est la gestion des capacités qui a été désignée comme une priorité absolue. En ligne de mire : l’utilisation des capacités redondantes, côtés allemand et français, des voies d’accès nord à la NLFA longeant le Rhin supérieur qui seront dorénavant gérées par une organisation unique. Font également partie des priorités futures l’harmonisation à l’échelle internationale de l’offre de sillons et la gestion des capacités sur les voies d’évitement en cas de restrictions de capacité liées à des travaux d’entretien.

Les onze membres représentés ont mis leur expertise au service de la réflexion stratégique. Le nouveau membre Ferrovie-Nord, qui n’était représenté dans aucun des deux corridors précédents, a pris part aux discussions pour la première fois à l’automne 2025.

La dissolution des corridors RALP et NSM sera effective début 2026 avec la liquidation des deux GEIE concernés.

⁶ TAP TSI and TAF TSI Sector Handbook for the Communication between Railway Undertakings and Infrastructure Managers (RU/IM Telematics Sector Handbook). 16.10.2024.

⁷ Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil, du 13 juin 2024, sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 ; JO L, 2024/1679.

Renforcement de la politique de transfert

Au printemps 2025, le SAS a participé aux travaux initiés par l'OFT visant à renforcer la politique de transfert et à identifier les mesures les mieux appropriées en ce sens. Les représentants des GI et ETF de fret suisses ainsi que des associations du secteur étaient conviés aux réunions.

En collaboration avec les acteurs suisses et le gestionnaire d'infrastructure allemand DB

InfraGO, le SAS a participé à la conception de mesures concrètes à court et moyen termes destinées à promouvoir le trafic marchandises international, et plus particulièrement la création de capacités tampon et l'amélioration des capacités sur les itinéraires de détournement en cas de restrictions temporaires de capacité. Les participants ont considéré ces deux mesures comme essentielles au succès de la politique de transfert.

2.2.5 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. Il assure cette mission sur facture et au nom des GI concernés.⁸

Le SAS avait déjà conclu des accords de coopération avec l'ensemble des GI concernés en 2021. Ces accords régissent de manière contraignante les tâches concrètes de chacune des parties prenantes, les données à fournir et les échéances y relatives, le contrôle de gestion, les compétences et la responsabilité.

Nouvelle procédure de facturation pour le HBS et le SOB

Le SAS établit les factures d'émoluments destinées aux ETF pour le compte de neuf petits et moyens GI et le BLS. Ces factures incluent les prestations de base et complémentaires conformément aux articles 21 et 22 de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.⁹ Le SAS encaisse les sommes correspondantes puis les reverse aux GI concernés.

Au titre d'un régime transitoire, trois GI facturaient jusqu'à présent eux-mêmes leurs émoluments aux ETF, le SAS opérant toutefois un contrôle des factures avant de les valider. En 2025, le Chemin de fer portuaire suisse SA

(HBS) et le Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ont convenu avec le SAS que celui-ci assurerait la facturation pour leur compte dès 2026.

En 2026, CFF Infrastructure sera donc le seul GI à facturer lui-même ses émoluments aux ETF, moyennant là encore un contrôle préalable et une validation par le SAS. Le SAS engagera en 2026 des discussions avec CFF Infrastructure dans l'optique d'une prise en charge de sa facturation.

Contrôle des données de facturation fournies et analyse des réactions des clients

Pour garantir le respect du principe de non-discrimination, le SAS contrôle 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 2025 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. Les GI savent qu'ils peuvent compter sur le SAS pour répondre à toutes leurs questions sur les prix des sillons et l'application des bases légales.

⁸ Article 2, lettre l Ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS) ; RS 742.123

⁹ Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF) ; RS 742.122

2.2.6 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire

Appel d'offres de l'OMC pour l'hébergement et le développement de l'application RINF

Le SAS assure la tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF). A ce titre, il est responsable de l'accès, de la disponibilité et du développement continu de l'application. Celle-ci fournit, pour chaque tronçon, des informations détaillées sur les exigences techniques relatives au matériel roulant dans les sous-systèmes Infrastructure, Energie et Commande des trains et Signalisation au niveau de la voie. Les GI sont tenus de transmettre au SAS les géodonnées et les données techniques à saisir dans le RINF et de veiller à ce que celles-ci soient toujours à jour.

Le contrat-cadre conclu avec le prestataire externe en charge de l'exploitation, de la maintenance, de l'hébergement et du développement de l'application RINF a expiré fin 2025. En mars 2025, le SAS a donc lancé un appel d'offres public pour ces prestations dans le cadre d'une procédure d'adjudication conforme aux règles de l'OMC. L'entreprise INSER SA a de nouveau remporté l'adjudication pour une durée de cinq ans, avec une option de prolongation de cinq années supplémentaires.

Application du règlement d'exécution (UE) 2023/1694

Le guide relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2023/1694 qui prévoit le référencement de spécifications supplémentaires dans le registre de l'infrastructure ferroviaire a été publié le 31 mars 2025. Chaque État membre de l'Union européenne ainsi que les États tiers disposent d'un délai de douze mois après la publication pour se conformer aux dispositions.

Le délai étant très court, le SAS a mobilisé toutes les ressources sur l'adaptation du système aux 156 nouveaux paramètres prescrits par le règlement. Le nouveau format des données à transmettre à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a notamment donné du

fil à retordre, car l'équipe de développement mandatée par le SAS ne le connaissait pas encore. La représentation des géodonnées au microformat et la qualité de la navigation entre les objets ont été encore améliorées. Grâce à ces développements, le SAS est dorénavant en mesure de transmettre à l'ERA tous les paramètres requis dans le nouveau format.

Enfin, les améliorations continues apportées à l'application RINF offrent un meilleur confort de travail.

Mise à disposition des données par les GI

Les GI peuvent à présent se consacrer entièrement à la mise à disposition de données relatives aux paramètres techniques d'une qualité irréprochable. En matière de qualité des données des GI (exhaustivité des paramètres définis dans la directive européenne), la Suisse accuse un certain retard par rapport au calendrier européen.

Le SAS coordonne un groupe de travail composé de représentants des CFF, du BLS, du SOB et du SZU qui a mené, dès début 2025, un travail commun pour définir les valeurs à transmettre pour chacun des paramètres. Un travail qui bénéficiera également aux autres GI opérant sur le réseau interopérable. Le SAS proposera, par ailleurs, son soutien à l'ensemble des GI concernés pour la saisie manuelle des données dans l'application RINF. L'objectif est que tous les paramètres des GI suisses puissent être transmis au RINF d'ici fin 2026.

Saisie des géodonnées des GI n'opérant pas sur le réseau interopérable

Le SAS a été mandaté par l'OFT pour saisir les géodonnées des GI n'opérant pas sur le réseau interopérable. Fin 2025, 100% des géodonnées des GI du réseau interopérable et 50% de celles des GI du réseau non interopérable étaient enregistrées dans le RINF. Toutes les données devront être saisies d'ici fin 2026.

2.2.7 Analyse de la réglementation

Adaptation de l'accord sur les transports terrestres : soutien technique à l'OFT en toute impartialité

Le SAS a analysé deux révisions de loi dans le domaine ferroviaire qui ont fait l'objet d'une procédure de consultation en 2025 : la révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises¹⁰ et le paquet « Stabilisation et développement des relations Suisse-UE »¹¹.

S'agissant du volet consacré aux transports terrestres du paquet « Stabilisation et développement des relations Suisse-UE », l'OFT a consulté le SAS dès la phase de négociation avec la Commission européenne. La mission du SAS consistait, en tant que service spécialisé indépendant, à procéder à une évaluation technique des positions de la Confédération et des propositions de l'UE.

Le SAS a conclu que les conditions négociées garantissaient une mise en œuvre gérable et

applicable des processus convenus pour l'ouverture contrôlée du marché ferroviaire suisse au transport international de voyageurs. Certains détails doivent toutefois encore être précisés par voie d'ordonnance.

Le SAS a par ailleurs approuvé la mise en œuvre de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises.

Règlement européen sur la gestion des capacités

A l'échelle européenne, le SAS a suivi les travaux relatifs à l'élaboration du règlement européen sur la gestion des capacités. En collaboration avec les CFF, le BLS et l'OFT, il a représenté les intérêts de la Suisse par l'intermédiaire de l'organisation de lobbying des chemins de fer européens CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) ainsi que, de manière informelle, par le biais du réseau des partenaires européens et suisses.



¹⁰ Révision totale de la loi fédérale sur le transport de marchandises ; mise en œuvre au niveau de l'ordonnance (révision totale de l'ordonnance sur le transport de marchandises et autres modifications d'ordonnances dans le domaine du transport de marchandises).

¹¹ Paquet « Stabilisation et développement des relations Suisse-UE », projet mis en consultation ; Berne, Département fédéral des affaires étrangères DFAE, 13.6.2025.

2.3 Gouvernance d'entreprise

2.3.1 Organes et financement du SAS

Le SAS est rattaché au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en tant qu'organe administratif décentralisé.¹² Ses organes sont le conseil d'administration, la direction et l'organe de révision.¹³

Le SAS est un établissement à but non lucratif. Il est financé par des émoluments qui couvrent

les dépenses inscrites à son budget et qui sont facturés aux GI relevant de son domaine de compétences au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs.¹⁴

A ce jour, la Confédération n'a confié au SAS aucune autre tâche¹⁵, qui serait financée par le biais d'indemnités fédérales.

2.3.2 Conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe de direction et de contrôle suprême du SAS et en assume la gestion stratégique. 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.¹⁶

Chiffres clés concernant le conseil d'administration

Situation au 31 décembre 2025

| | | | | |
|--|----------|----------|--|----------|
| Nombre de membres | | 5 | | |
| Répartition selon le sexe | Hommes | 2 |  | Hommes |
| | Femmes | 3 | | Femmes |
| Première langue | Allemand | 3 |  | Allemand |
| | Français | 1 | | Français |
| | Italien | 1 | | Italien |
| Âge moyen des membres du CA au 31 décembre 2025 | | 52,5 ans | | |



¹² Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA), Annexe 3 ; RS 172.010.1

¹³ Article 9g Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

¹⁴ Article 9o en lien avec l'article 9f Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

¹⁵ Article 9v, alinéa 4 Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

¹⁶ Article 9h, alinéa 3 Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

Le conseil d'administration du SAS en 2025



De gauche à droite :

| Nom | Fonction | Formation | Profession |
|------------------|-----------|-------------------------------------|--|
| Alexander Stüssi | Président | Licencié en droit | Directeur de la paroisse catholique romaine de Berne |
| Emilie Brandt | Membre | Économiste d'entreprise | Responsable RH et RSE chez Legrand Suisse SA |
| Claudia Demel | Membre | Diplômée en économie des transports | Consultante indépendante en communication |
| Corinne Ribeli | Membre | Ingénieure ETS, titulaire d'un EMBA | Responsable de la technique chez Bernmobil, membre de la direction |
| Claudio Blotti | Membre | Économiste | Directeur de Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) |

Priorités du conseil d'administration en 2025

Les tâches du conseil d'administration sont définies à l'article 9i de la 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, supervise la direction et approuve le budget du SAS.

Au cours de l'exercice 2025, le conseil d'administration s'est réuni quatre fois et a pris une dé-

cision par voie de circulaire. En plus des affaires courantes, comme l'approbation des comptes annuels et du rapport de gestion 2024, du rapport concernant la réalisation des objectifs stratégiques pour l'année 2024 ainsi que du budget 2026, le conseil d'administration s'est largement consacré à la stratégie d'entreprise du SAS. Réalisée sur mandat du conseil d'administration par une entreprise externe, une analyse de l'organisation et de la situation, consistant notamment en des entretiens avec les membres de la direction et du personnel, a permis de définir les prochaines étapes de l'élaboration de la stratégie et, par conséquent, d'esquisser la planification de la relève en vue du départ en retraite de deux membres de la direction dans les

années à venir. Le conseil d'administration a par ailleurs pris connaissance des résultats de l'enquête auprès du personnel 2025 et les a analysés en détail.

Comités du conseil d'administration

En 2024, le conseil d'administration a décidé de constituer deux comités, l'un chargé de la stratégie et l'autre des thèmes relatifs au personnel. Il a ainsi souhaité faire face aux futurs enjeux stratégiques ainsi qu'à la vague de départs en retraite qui se profile dans les années à venir.

En 2025, les comités en charge des affaires concernant le personnel et en charge des enjeux stratégiques se sont réunis deux fois. Le premier a examiné, avec le concours de la direction, les résultats de l'enquête auprès du personnel 2024, la communication interne ainsi que la nomination à la direction des Services centraux et droit qui devait recueillir l'approbation du conseil d'administration. Le comité en charge des enjeux stratégiques s'est, quant à lui, plus particulièrement intéressé aux analyses SWOT réalisées par la direction¹⁷ sur les enjeux stratégiques d'aujourd'hui et de demain ainsi qu'aux prochaines étapes à mettre en œuvre pour élaborer la stratégie d'entreprise.

Liens d'intérêts

Le conseil d'administration prend les mesures préventives qui s'imposent afin de préserver les intérêts du service d'attribution des sillons

et d'éviter les conflits d'intérêts.¹⁸ Cela concerne également les membres du conseil d'administration eux-mêmes. Les membres du conseil d'administration ne doivent ni exercer d'activité, économique ou autre, ni être chargés d'une fonction qui pourrait porter préjudice à leur indépendance.¹⁹ Ils doivent en particulier être indépendants des entreprises ferroviaires relevant de la compétence du service d'attribution des sillons. Les membres du conseil d'administration et de la direction doivent se récuser lorsqu'ils sont concernés par des affaires touchant à leurs propres intérêts ou aux intérêts de personnes physiques ou morales qui leur sont proches.

Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration et de tous les collaborateurs sont recensés chaque année par le secrétaire du conseil d'administration ; la dernière fois au quatrième trimestre 2025. A cette occasion, les membres du conseil d'administration et le personnel du SAS sont également sensibilisés à la gestion des liens d'intérêts. Il n'existe pas d'activités annexes pour lesquelles des conflits d'intérêts ne peuvent pas être exclus ou qui atteignent une ampleur telle qu'elles réduisent leur capacité à travailler pour le SAS. Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration sont publiés dans le [registre de la Chancellerie fédérale](#), conformément à l'article 8k OLOGA²⁰.

Liens d'intérêt des membres du conseil d'administration

| Name | Lien d'intérêt | Forme juridique | Organe | Fonction |
|---------------------------------|--|-----------------|------------------------------------|------------|
| Alexander Stüssi (Président) | Commune bourgeoise de Berne | Commune | Parlement, commission des finances | Membre |
| | Berner Münster Stiftung | Fondation | Conseil de fondation | Membre |
| Claudio Blotti | Centro Sociale Onsernonese | Fondation | Conseil de fondation | Membre |
| | Raiffeisenbank Locarno | Coopérative | Conseil d'administration | Membre |
| Emilie Brandt | Aucun lien d'intérêts enregistré | | | |
| Claudia Demel | Aucun lien d'intérêts enregistré | | | |
| Corinne Ribeli | Stiftung Berner Fachhochschule, Bienne | Fondation | Conseil de fondation | Trésorière |
| | Bernmobil historique | Fondation | Conseil de fondation | Présidente |

¹⁷ SWOT = strengths, weaknesses, opportunities, threats (forces, faiblesses, opportunités, menaces).

¹⁸ Article 9j, lettre c Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

¹⁹ Article 9h Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

²⁰ Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA) ; RS 172.010.1

2.3.3 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.

Depuis le 1^{er} septembre 2025, la direction compte à nouveau quatre membres, la direction des Services centraux et droit étant nouvellement pourvue. Auparavant, le directeur assurait la direction par intérim des Services centraux.

La direction du SAS fin 2025



De gauche à droite :

| | |
|------------------------|--|
| Thomas Hösli | Responsable Horaire et attribution des sillons |
| Manfred Gross | Responsable Digitalisation et RINF |
| Thomas Isenmann | Directeur |
| Michael Marti | Responsable Services centraux et droit |

Chiffres clés concernant la direction

| | | | |
|--------------------------------------|-------------------|----------|-------|
| Nombre de membres | | 4 | |
| Répartition selon le sexe | Hommes | 4 | 100 % |
| | Femmes | 0 | 0 % |
| Première langue | Allemand | 4 | 100 % |
| | Français | 0 | 0 % |
| | Italien, Romanche | 0 | 0 % |
| Âge moyen au 31 décembre 2025 | | 57,3 ans | |

2.3.4 Personnel et organisation

Bases juridiques

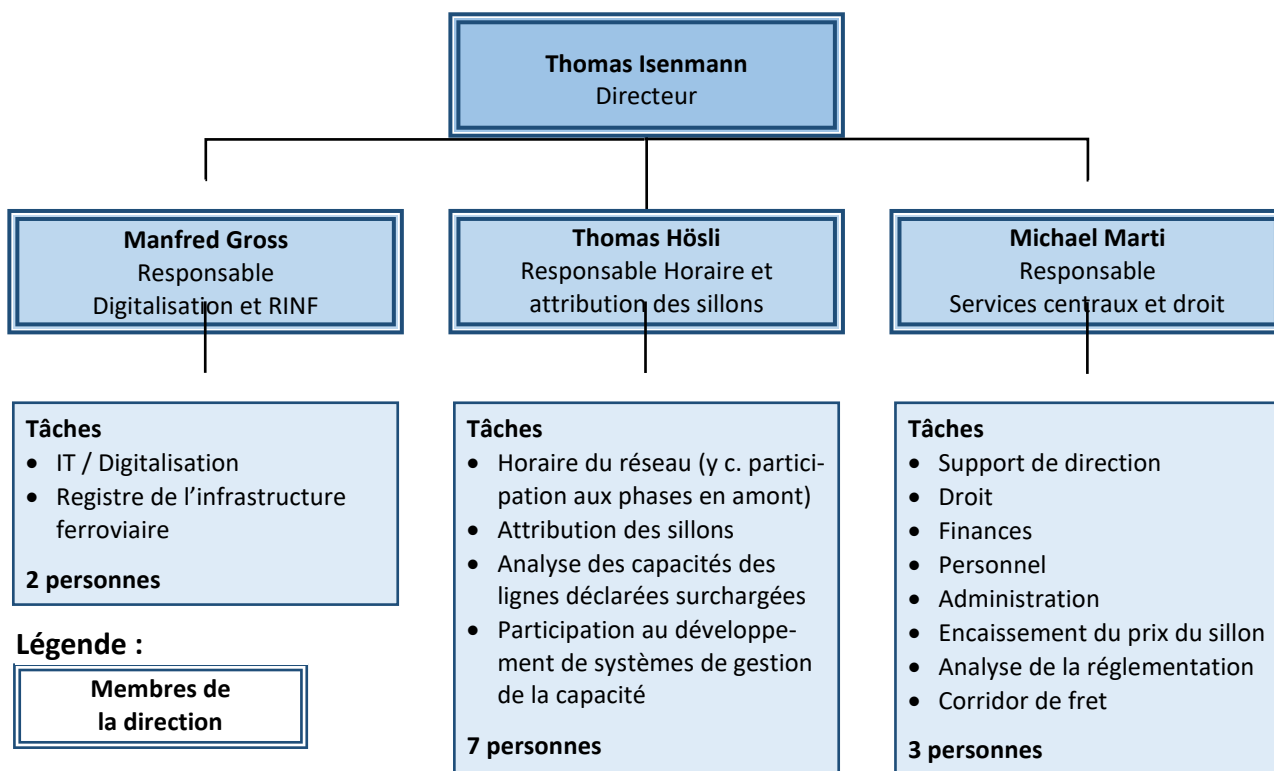
Les rapports de travail entre la direction et les autres membres du personnel sont régis par la loi sur le personnel de la Confédération²¹ ainsi que l'ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons²² et, à titre subsidiaire, l'ordonnance sur le personnel de la Con-

fédération²³. Les collaboratrices et collaborateurs sont soumis à des contrats de droit public.

Organisation

Le SAS s'organise en trois secteurs d'activité, à savoir " Horaire et attribution des sillons ", " Digitalisation et RINF " et " Services centraux et droit ".

Organigramme du SAS en 2025



²¹ Loi sur le personnel de la Confédération (LPers) ; RS 172.220.1

²² Ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons (OPers-ServAS) ; RS 742.101.21

²³ Ordonnance sur le personnel de la Confédération (OPers) ; RS 172.220.111.3

Chiffres clés concernant le personnel

Fin 2025, le SAS employait 16 personnes (14,7 équivalents temps plein).

Le SAS requiert la présence de spécialistes chevronnés. L'âge moyen du personnel (membres de la direction inclus) a augmenté d'environ un an pour s'établir, fin 2025, à 51,5 ans.

Les deux postes vacants et le poste nouvellement créé ayant été confiés à des hommes, la part du personnel féminin a diminué en moyenne annuelle de 2,6 points de pourcentage pour s'établir à 20,1 %. La part du personnel francophone est restée stable à 20,1 %.

Politique relative au personnel

La politique du SAS en matière de personnel se fonde sur les prescriptions légales et les enjeux stratégiques. 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 2025-2028.²⁴ L'objectif principal consiste à position-

ner le SAS comme un employeur progressiste et socialement responsable, qui est compétitif sur le marché du travail visé et recrute du personnel à la fois qualifié et motivé grâce aux conditions de travail modernes qu'il propose.

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 leur permettant d'exprimer librement leurs idées, connaissances et expériences au bénéfice du SAS mais aussi pour leur propre satisfaction au travail. Il encourage ainsi le développement personnel de ses collaboratrices et collaborateurs et leur adaptation à l'évolution des exigences par des mesures de formation et de perfectionnement.

Le code de comportement du SAS sert à entretenir les valeurs et principes clairs auxquels le SAS s'est engagé pour 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.

Chiffres clés concernant le personnel

Effectif du personnel, moyenne annuelle

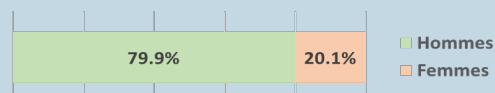
- Nombre de collaborateurs (membres de la direction inclus) 15,0
- Postes à temps plein 13,7

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

- Hommes 16,7 %
- Femmes 66,7 %
- Moyenne des deux sexes 26,7 %

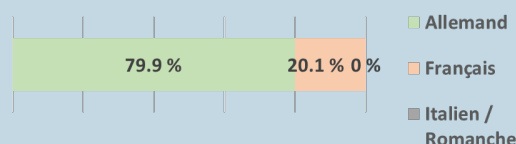
Répartition selon le sexe, moyenne annuelle

- Hommes 79,9 %
- Femmes 20,1 %



Première langue, moyenne annuelle

- Allemand 79,9 %
- Français 20,1 %
- Italien, Romanche 0,0 %



Âge moyen au 31 décembre 2025

- Hommes 54,0 ans
- Femmes 40,5 ans
- Moyenne des deux sexes 51,5 ans

²⁴ Feuille fédérale 2024 3234.

2.3.5 Contacts avec les partenaires sociaux

Le SAS opère dans le secteur ferroviaire et entretient par conséquent le partenariat social²⁵ 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).

2.3.6 Systèmes de gestion

Gestion de la qualité et des risques

Le système de gestion de la qualité du SAS est certifié selon la norme ISO 9001:2015. Le 15 janvier 2025 le SAS a passé l'audit de suivi avec succès.

La gestion des risques et des opportunités fait partie intégrante du système de gestion de la qualité. En 2025, le conseil d'administration et la direction ont à nouveau élaboré des mesures appropriées après avoir analysé les opportunités et les risques stratégiques et opérationnels. Il est principalement nécessaire de développer la stratégie d'entreprise et de préserver l'attractivité du SAS en tant qu'employeur sur le marché du travail visé, à savoir celui du secteur ferroviaire suisse.

Evaluation par les ETF

Comme les années précédentes, le SAS a demandé aux ETF commanditaires d'évaluer, en 2025, le processus d'attribution des sillons et de soumettre leurs suggestions d'amélioration dans le cadre du dialogue avec la clientèle. Le

La rencontre annuelle avec les partenaires sociaux n'a eu lieu que le 12 janvier 2026 en raison d'une incompatibilité de calendrier. Parmi les thèmes abordés figuraient l'évolution salariale, y compris la compensation de l'inflation, les changements dans l'effectif, ainsi que les résultats de l'enquête auprès du personnel 2025.

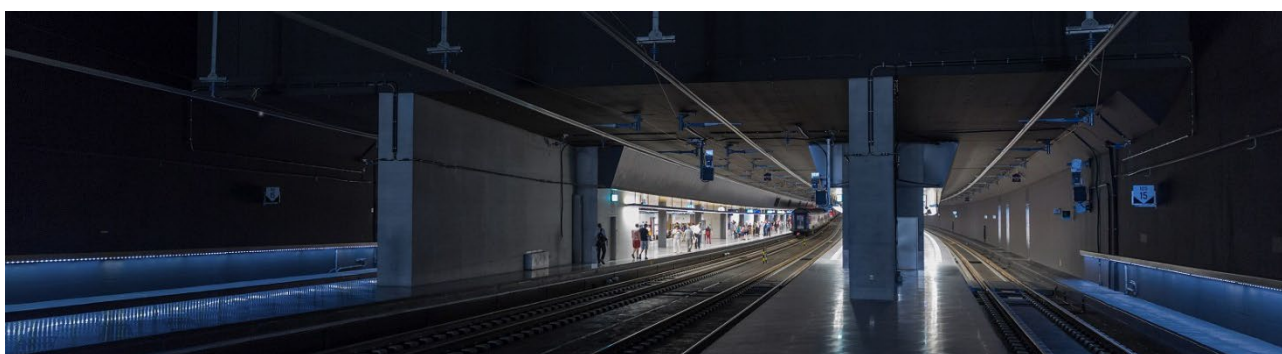
SAS a reçu 36 réponses au total, soit un taux de retour de 65 %. A l'instar de l'année précédente, l'évaluation générale du processus d'attribution des sillons se maintient à un bon niveau. La qualité du service proposé par le SAS est particulièrement appréciée.

Les commanditaires de sillons ont par ailleurs proposé des mesures d'amélioration opérationnelles, que le SAS a examinées. Quatre propositions jugées pertinentes seront mises en œuvre.

Autres systèmes de gestion

Le réviseur externe n'a émis aucune réserve vis-à-vis du système de contrôle interne (SCI).

En plus des systèmes en place de gestion de la conformité et de la continuité des activités, le SAS a instauré, en 2025, un système de gestion des archives, dont le classement a été autorisé par les Archives fédérales suisses (AFS). Le SAS a par ailleurs conçu le système de gestion de la sécurité de l'information, qui sera mis en œuvre l'année prochaine.



²⁵ Article 33 Loi sur le personnel de la Confédération (LPers) ; RS 172.220.1, ainsi que l'article 20 de l'ordonnance sur le

personnel du Service suisse d'attribution des sillons (OPers-ServAS) ; RS 742.101.21

2.3.7 Objectifs stratégiques et indicateurs

Les objectifs stratégiques 2025-2028 approuvés par le Conseil fédéral ont été atteints en 2025.

Le SAS avait budgétisé, pour l'exercice 2025, un déficit de 500 000 francs par le biais d'un ajustement approprié des émoluments afin de réduire progressivement les réserves à un million de francs maximum d'ici fin 2028, comme convenu avec la Confédération. Il clôture donc l'exercice 2025 sur un déficit de 548 918 francs.

L'enquête auprès du personnel 2025 a de nouveau été menée sur la base du questionnaire de la Confédération. Le taux de réponse de 100 % constitue en lui-même une source de satisfaction. L'enquête 2025 a confirmé le bon résultat de l'année précédente. La satisfaction atteint un niveau comparable à celui de l'administration fédérale centrale. L'objectif d'obtenir une évaluation au moins « positive »²⁶ pour l'ensemble des thématiques abordées a été atteint à hauteur de 91 %. Les thèmes du travail mobile et de la conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée ont notamment été très bien évalués. L'évaluation de la direction confirme la ten-



dance positive observée les années précédentes. La réalisation des objectifs stratégiques des entités autonomes de la Confédération est publiée chaque année par le Conseil fédéral (site web de l'administration fédérale des finances AFF).



²⁶ ≥ 65 points sur une échelle de 0 à 100 points.

Indicateurs

| Indicateurs sur les finances et la politique du personnel | 2025 | 2024 |
|---|-------------|-------------|
| Charges d'exploitation (en milliers de francs) | 63 343,2 | 74 481,8 |
| Résultat annuel (bénéfice/déficit en milliers de francs) | -548,9 | 659,9 |
| Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre (en milliers de francs) | 2 359,3 | 2 908,2 |
| Résultat inscrit au bilan (en milliers de francs) | 2 656,6 | 3 188,6 |
| Effectif (nombre d'équivalents temps plein, moyenne annuelle) | 13,7 | 11,9 |
| Indicateurs sur l'établissement | | |
| Nombre de conflits de sillons traités dans le processus d'horaire annuel | 427 | 281 |
| Nombre de demandes de sillons refusées | | |
| - Horaire annuel | 0 | 1 |
| - Horaire en cours | 0 | 3 |
| Nombre de procédures perdues auprès de la Commission du rail (RailCom) | 0 | 0 |
| Degré de couverture réglementaire PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en % | 107,1 | 103,7 |
| Degré de couverture économique PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en % | 95,5 | 91,3 |
| Emoluments et autres produits | | |
| Recettes des émoluments des gestionnaires d'infrastructure dans les domaines relevant de la compétence du SAS (en milliers de francs) | 62 781,7 | 75 125,6 |
| Autres produits (en milliers de francs) | 9,4 | 9,4 |



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'horaire annuel suivant. 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 (UE) 913/2010 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 principalement concernée par le corridor de fret ferroviaire Mer du Nord–Rhin–Méditerranée (NSRM). |
| 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. |
| 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. |
| 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. |
| RailCom | La RailCom est une autorité de surveillance et une juridiction spécialisée. En tant que commission décisionnelle indépendante, elle garantit l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, aux installations de transbordement du trafic combiné cofinancées par la Confédération ainsi qu'aux prestations fret de proximité. Elle surveille l'exécution non discriminatoire des tâches systémiques et de l'exercice du droit de participation (art. 40a ^{ter} LTC). |
| 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. |
| Stratégie et plans d'utilisation du réseau | La stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et les plans d'utilisation du réseau (PLUR) servent à garantir les droits de passage (sillons) de manière équitable pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises sur le réseau ferré suisse et, à long terme, à permettre aux deux types de transport de fournir une offre attrayante. |

4. Comptes annuels 2025 du SAS

4.1 Bilan

| | Annexe | 31.12.2025 | 31.12.2024 |
|---|--------|------------------|------------------|
| En francs | | | |
| Liquidités | 1 | 2 573 693 | 3 020 763 |
| Comptes de régularisation actifs | | 34 221 | 113 688 |
| Total de l'actif circulant | | 2 607 914 | 3 134 451 |
| | | | |
| Immobilisations corporelles | 2, 13 | 48 723 | 37 380 |
| Immobilisations incorporelles | 3, 13 | 1 | 16 803 |
| Total de l'actif immobilisé | | 48 724 | 54 183 |
| | | | |
| TOTAL ACTIF | | 2 656 638 | 3 188 634 |
| | | | |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 4 | 72 484 | 113 070 |
| Comptes de régularisation passifs | 5 | 183 498 | 91 190 |
| Total des capitaux étrangers à court terme | | 255 982 | 204 260 |
| | | | |
| Provisions à long terme | 6 | 41 400 | 76 200 |
| Total des capitaux étrangers à long terme | | 41 400 | 76 200 |
| | | | |
| Réserves issues de bénéfices ou de déficits cumulés | | 2 908 174 | 2 248 284 |
| Résultat annuel (déficit/bénéfice) | | -548 918 | 659 890 |
| Total des fonds propres | | 2 359 256 | 2 908 174 |
| | | | |
| TOTAL PASSIF | | 2 656 638 | 3 188 634 |

4.2 Compte de résultat

| | Annexe | 2025 | 2024 |
|--|--------|--------------------|--------------------|
| En francs | | | |
| Produits nets résultant de livraisons et de prestations | 7 | 62 791 188 | 75 135 003 |
| Total des produits nets résultant de livraisons et de prestations | | 62 791 188 | 75 135 003 |
| Charges pour achat de prestations | 8 | -59 565 464 | -71 326 635 |
| Charges de personnel | 9 | -2 726 316 | -2 318 086 |
| Charges de locaux | 10 | -93 983 | -101 255 |
| Entretien, réparations | | -395 | 0 |
| Charges administratives | 11 | -131 250 | -104 853 |
| Frais d'informatique | 12 | -778 574 | -592 142 |
| Autres charges d'exploitation | | -24 557 | -16 758 |
| Amortissement de l'actif immobilisé | 13 | -22 638 | -22 030 |
| Charges d'exploitation | | -63 343 176 | -74 481 759 |
| Résultat d'exploitation | | -551 988 | 653 244 |
| Résultat financier | 14 | 3 071 | 6 646 |
| Résultat annuel | | -548 918 | 659 890 |

4.3 Etat des flux de trésorerie

| | Annexe | 2025 | 2024 |
|---|--------|-----------------|----------------|
| En francs | | | |
| Flux de trésorerie provenant de l'activité commerciale | | | |
| Résultat annuel (déficit) | | -548 918 | 659 890 |
| Amortissements | 13 | 22 638 | 22 030 |
| Variation des provisions | 6 | -34 800 | -5 900 |
| Variation des créances résultant de livraisons et de prestations | | | |
| Variation des autres créances à court terme et des comptes de régularisation actifs | | 79 467 | -60 999 |
| Variation des dettes résultant de livraisons et de prestations | 4 | -40 586 | 50 899 |
| Variation des autres dettes à court terme et des comptes de régularisation passifs | 5 | 92 308 | 23 172 |
| Flux de trésorerie provenant de l'activité d'exploitation | | -429 890 | 689 092 |
| Versements pour investissements en immobilisations corporelles | 2 | -17 180 | -15 065 |
| Flux de trésorerie provenant de l'activité d'investissement | | -17 180 | -15 065 |
| Variation nette des liquidités | | -447 070 | 674 027 |
| Justification | | | |
| Liquidités au 1 ^{er} janvier | | 3 020 763 | 2 236 736 |
| Liquidités au 31 décembre | 1 | 2 573 693 | 3 020 763 |
| Variation des liquidités | | -447 070 | 674 027 |

4.4 Etat du capital propre

| | | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|---|--|------------------|------------------|
| En francs | | | |
| Réserves provenant de bénéfices ou de déficits cumulés au 1^{er} janvier | | 2 908 174 | 2 248 284 |
| Résultat annuel (déficit/bénéfice) | | -548 918 | 659 890 |
| Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre | | 2 359 256 | 2 908 174 |

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 sur les chemins de fer²⁷ et par l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons²⁸.

Le SAS est géré selon les principes de l'économie d'entreprise. Il 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 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.²⁹ 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.³⁰

Le conseil d'administration a approuvé les comptes annuels du SAS le 10 février 2025, sous réserve de leur approbation par le Conseil fédéral.

Conversion des monnaies étrangères

Les transactions en devises étrangères sont converties aux taux de change en vigueur à la date de la transaction, les actifs et les passifs monétaires libellés en devises étrangères le sont aux taux 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.

²⁷ Art. 9d, 9f al. 1, 9g et 9o Loi sur les chemins de fer (LCdF) ; RS **742.101**

²⁸ Ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS) ; RS **742.123**

²⁹ Art. 5 al. 2 Ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS) ; RS **742.123**

³⁰ Loi sur les finances de la Confédération, Loi sur les finances (LFC) ; RS **611.0**

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.

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.³¹ 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.

³¹ Art. 9n al. 2 Loi sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

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 au 31 décembre 2025

1. Liquidités

| Francs | <u>31.12.2025</u> | <u>31.12.2024</u> |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Banque Migros | 558 337 | 1 258 424 |
| Administration fédérale des finances | 2 015 356 | 1 762 339 |
| Total des liquidités | 2 573 693 | 3 020 763 |

2. Immobilisations corporelles

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

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|--|---------------|---------------|
| <u>Coûts d'acquisition</u> | | |
| 1 ^{er} janvier | 57 739 | 42 674 |
| Entrées | 17 180 | 15 065 |
| Sorties | 0 | 0 |
| 31 décembre | 74 919 | 57 739 |
| <u>Amortissements cumulés</u> | | |
| 1 ^{er} janvier | 20 359 | 15 129 |
| Amortissements | 5 837 | 5 230 |
| Sorties | 0 | 0 |
| 31 décembre | 26 196 | 20 359 |
| Valeur comptable nette au 31 décembre | 48 723 | 37 380 |

3. Immobilisations incorporelles

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

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</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 | 134 347 | 117 548 |
| Amortissements | 16 802 | 16 800 |
| Sorties | 0 | 0 |
| 31 décembre | 151 149 | 134 348 |
| Valeur comptable nette au 31 décembre (arrondie) | 1 | 16 803 |

4. Dettes résultant de livraisons et de prestations

| Francs | <u>31.12.2025</u> | <u>31.12.2024</u> |
|---|-------------------|-------------------|
| Dettes envers des tiers résultant de livraisons et de prestations | 23 105 | 75 905 |
| Dettes envers des entités liées résultant de livraisons et de prestations | 49 379 | 37 165 |
| Total des dettes résultant de livraisons et de prestations | 72 484 | 113 070 |

Les dettes envers des entités liées concernent :

| Francs | <u>31.12.2025</u> | <u>31.12.2024</u> |
|--|-------------------|-------------------|
| Caisse de pensions PUBLICA | 49 314 | 37 165 |
| Swisscom SA | 65 | 0 |
| Total des dettes envers des entités liées | 49 379 | 37 165 |

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 2025 ainsi que des autres transferts de charges au titre de l'exercice 2025.

6. Provisions

| Francs | <u>31.12.2025</u> | <u>31.12.2024</u> |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| Provisions à court terme | 0 | 0 |
| Provisions à long terme | 41 400 | 76 200 |
| Total des provisions | 41 400 | 76 200 |

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>2025</u> | <u>2024</u> |
|--|-------------------|-------------------|
| Emoluments et indemnités | 62 781 703 | 75 125 584 |
| Autres produits d'exploitation | 9 485 | 9 419 |
| Produits résultant d'émoluments et d'indemnités | 62 791 188 | 75 135 003 |

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.³²

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>2025</u> | <u>2024</u> |
|--|-------------------|-------------------|
| Total des charges pour achat de prestations | 59 565 464 | 71 326 635 |

9. Charges de personnel

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|---------------------------------------|------------------|------------------|
| Charges salariales | 2 054 836 | 1 769 840 |
| Charges sociales | 528 776 | 442 120 |
| Autres charges de personnel | 142 704 | 106 126 |
| Total des charges de personnel | 2 726 316 | 2 318 086 |

L'effectif se composait de 14,7 équivalents temps plein au 31 décembre 2025.

10. Charges de locaux

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|------------------------------------|---------------|----------------|
| Loyers | 82 602 | 79 710 |
| Frais accessoires | -730 | 12 496 |
| Nettoyage | 12 111 | 8 606 |
| Entretien | 0 | 443 |
| Total des charges de locaux | 93 983 | 101 255 |

À la demande du SAS, le bailleur a contrôlé la clé de répartition appliquée au poste « Ascenseur » des frais accessoires et procédé en conséquence à un remboursement d'un montant de 11 432,15 francs.

³² Art. 9o en lien avec l'art. 9f Loi sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

11. Charges administratives

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|--|----------------|----------------|
| Assurances | 3 028 | 3 469 |
| Droits, taxes et autorisations | 132 | 263 |
| Electricité et élimination des déchets | 1 155 | 1 336 |
| Charges administratives et de bureau | 126 935 | 99 785 |
| Total des charges administratives | 131 250 | 104 853 |

12. Frais d'informatique

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|--|----------------|----------------|
| Matériel et logiciels informatiques, y c. location | 695 729 | 560 900 |
| Service et support informatique ; conseil | 82 844 | 31 242 |
| Total des frais d'informatique | 778 574 | 592 142 |

13. Amortissements

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|---|---------------|---------------|
| Amortissements des immobilisations corporelles | 5 837 | 5 230 |
| Amortissements des immobilisations incorporelles | 16 802 | 16 800 |
| Total des amortissements des immobilisations | 22 638 | 22 030 |

14. Résultat financier

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| Charges financières | -272 | -520 |
| Produits financiers | 3 343 | 7 166 |
| Total du résultat financier | 3 071 | 6 646 |

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. Celui est prolongé d'un an par tacite reconduction. L'engagement correspondant se chiffre à 82 000 francs.

Engagements conditionnels

Aucun engagement de cette nature n'est constaté au 31 décembre 2025.

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 2025.

Encaissement fiduciaire

Conformément à l'article 9f, alinéa 1, lettre b LCdF³³ et à l'article 2, lettre l OServAS³⁴, 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 2025 et le 10 février 2026, 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 10 février 2026



Alexander Stüssi
Président du conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann
Directeur

4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice

| Francs | <u>2025</u> | <u>2024</u> |
|---|------------------|------------------|
| Résultat inscrit au bilan (bénéfice/déficit) au 1 ^{er} janvier | 2 908 174 | 2 248 284 |
| Résultat annuel (déficit) | -548 918 | 659 890 |
| Résultat inscrit au bilan (bénéfice) au 31 décembre | 2 359 256 | 2 908 174 |
| Bénéfice reporté | 2 359 256 | 2 908 174 |

³³ Loi sur les chemins de fer (LCdF) ; RS 742.101

³⁴ Ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS) ; RS 742.123

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 2025, 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 de la société au 31 décembre 2025 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 13 février 2026

GFELLER + PARTNER AG



Christoph
Andenmatten

Expert-réviser agréé
(Réviser responsable)



Christian
Zwahlen

Expert-réviser agréé

Mentions légales

Le présent rapport donne un aperçu des activités du Service suisse d'attribution des sillons durant l'exercice 2025. Des informations complémentaires peuvent être tirées du rapport sur le salaire des cadres (publié sur www.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, en français et en italien.

Mise en page

SAS

Edition

Avril 2026

Crédit photographique

Photo de couverture, photos de chemins de fer : © David Gubler, <https://bahnbilder.ch/>

Photos des membres du SAS : Service suisse d'attribution des sillons

