

trasse.ch

trasse schweiz ag

sillon suisse sa

traccia svizzera sa

swiss train paths ltd

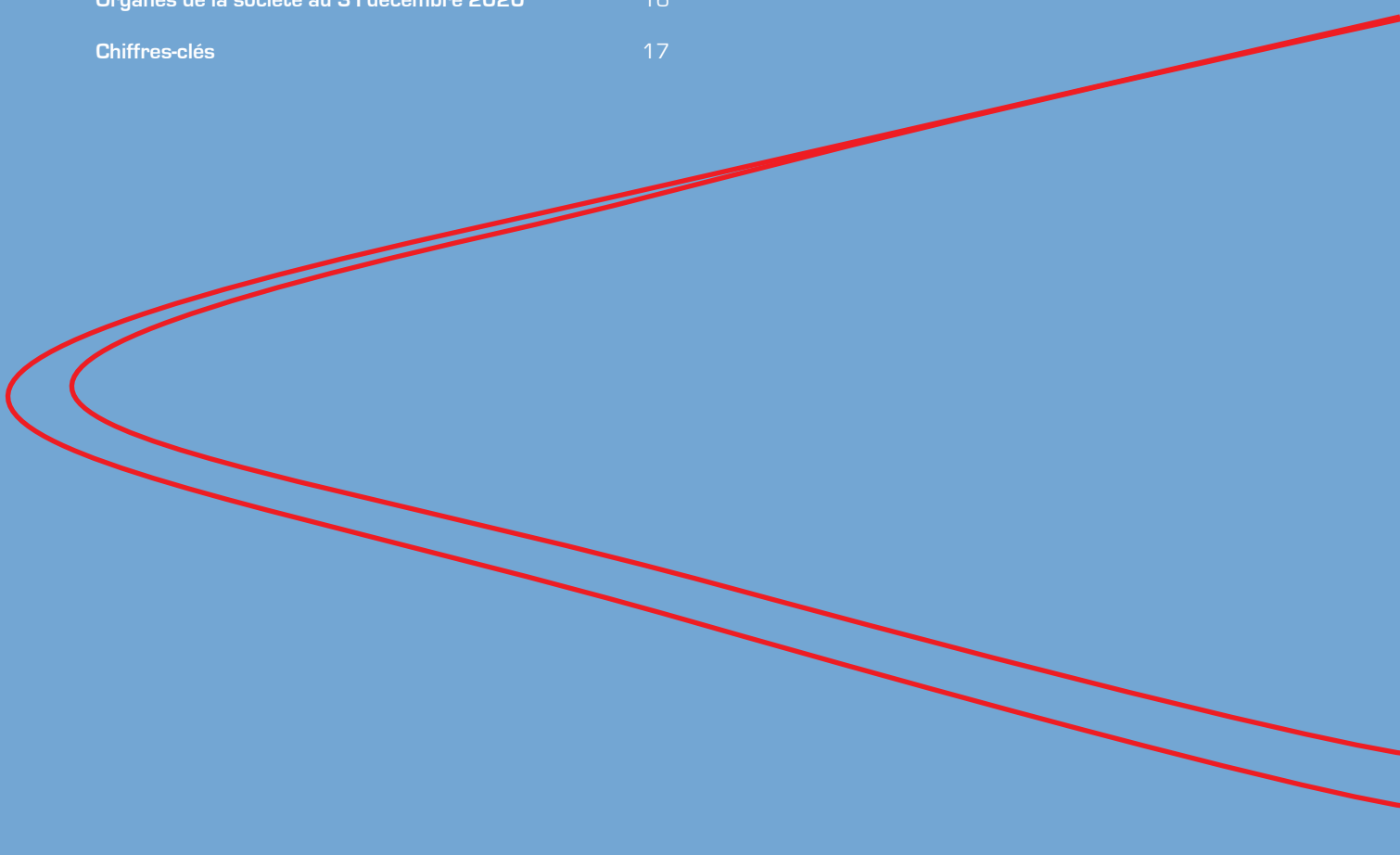
# Rapport annuel 2020

Sillon Suisse SA



## Table des matières

Avant-propos	3
<b>Rétrospective</b> Exercice 2020	4
<b>Thème prioritaire</b> Sillon Suisse SA : rétrospective de 15 années d'activité	7
<b>Comptes annuels</b> Bilan	10
Compte de résultat	11
Annexe aux comptes annuels 2020	12
Proposition du Conseil d'administration à l'Assemblée générale concernant l'affectation du résultat du bilan	14
<b>Rapport de l'organe de révision</b>	15
<b>Organes de la société au 31 décembre 2020</b>	16
<b>Chiffres-clés</b>	17



# Avant-propos

## Année 2020 : entre planification de l'avenir et gestion des impondérables

A l'aube du dernier exercice de Sillon Suisse SA (ci-après « sillon.ch »), avant que celle-ci soit transformée en un établissement fédéral de droit public, les travaux de préparation du futur Service suisse d'attribution des sillons (SAS) occupaient le devant de la scène. Ceux-ci ont été réalisés en sus des affaires courantes qui devaient continuer d'être menées avec l'excellence habituelle. Fin 2020, grâce à l'engagement du personnel et à une planification rigoureuse, plus rien ne s'opposait au lancement opérationnel du SAS, même si tout début ne saurait être parfait. L'année 2020 a cependant démontré qu'une préparation exhaustive ne protégeait pas des surprises. Bien que les offices centraux aient été impliqués de manière précoce, l'approbation par le Conseil fédéral de l'ordonnance sur le personnel prévue par la loi a, en particulier, nécessité plusieurs démarches supplémentaires. Conjuguée à la flexibilité indispensable, la planification minutieuse a toutefois permis de gérer ces impondérables avec brio.

Dès le mois d'avril 2020, la flexibilité a été mise à l'épreuve d'un autre événement imprévisible, la pandémie de coronavirus, qui a également perturbé la procédure d'attribution des sillons. L'interruption des travaux sur certains chantiers de grande envergure augurait en effet que les augmentations de capacités requises dans le cadre de l'offre 2021 ne seraient pas encore toutes opérationnelles lors du changement d'horaire de décembre 2020. A la date du lancement du processus d'attribution des sillons, il était encore impossible de déterminer quelles seraient les extensions disponibles et à quelle échéance. Bien que les entreprises de transport ferroviaire aient commandé les sillons sur la base du plan d'utilisation du réseau 2021, la pertinence d'un changement d'horaire en décembre a de fait été sujette à discussion.

Forte de son expérience, sillon.ch a proposé une marche à suivre qui, malgré le scepticisme qu'elle a d'abord suscité, a finalement été appliquée. Les sillons nécessaires à la réalisation de la conception cible 2021 ont ainsi été attribués en premier lieu, indépendamment de la date de mise en service des différentes augmentations de capacités prévues. Des horaires de transition – comparables aux horaires de remplacement instaurés en cas de chantiers impliquant des restrictions de capacités dans l'horaire en cours – ont ensuite été établis et coordonnés à la mise en service des différents projets d'infrastructure, de manière à ajuster au mieux l'attribution des sillons à ces différentes phases.

Cette procédure judicieuse a permis de mener à bien l'attribution des sillons. Dans ce contexte, la stratégie de sillon.ch, qui s'est toujours efforcée d'associer les commanditaires de sillons à l'élaboration des meilleures offres possibles, a révélé toute son efficacité.



**Urs Hany**  
Président du conseil  
d'administration



**Dr Thomas Isenmann**  
Directeur

# Exercice 2020

## Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2021 marquée par la pandémie de coronavirus

La situation initiale semblait prometteuse. En effet, à partir du changement d'horaire de décembre 2020, l'offre ferroviaire devait gagner nettement en attractivité à la faveur du lancement du nouveau corridor de quatre mètres sur l'axe du Saint-Gothard, de la mise en service du tunnel de base du Ceneri et du tunnel de l'Eppenberg, de l'achèvement de l'aménagement à double voie à Walchwil, ainsi que des nouveaux concepts d'offre sur le Léman et en direction de Munich.

En mars 2020, CFF Infrastructure a cependant dû suspendre les chantiers sur l'ensemble du réseau en raison de la pandémie de coronavirus. Le calendrier prévu pour l'achèvement des travaux s'est trouvé ainsi sérieusement compromis, d'autant qu'à cette date, la durée de la mesure ne pouvait être estimée. Même après la reprise des chantiers, il est apparu qu'il ne serait pas possible de rattraper l'ensemble des retards accumulés avant le changement d'horaire. Les gestionnaires d'infrastructure ont ainsi été amenés à définir des priorités en matière de travaux. A cet égard, la reprogrammation incessante des chantiers a aussi affecté directement la planification de l'horaire.

Si les gestionnaires d'infrastructure ont rattrapé une grande partie des retards occasionnés par la pandémie en déployant

des efforts exceptionnels pour mener à bien les travaux de maintien et d'extension de l'infrastructure, toutes les mesures d'optimisation de l'horaire n'ont toutefois pas pu être mises en œuvre lors du changement d'horaire de décembre. En trafic marchandises, la capacité sur l'axe du Saint-Gothard a certes augmenté au changement d'horaire, mais pour la circulation des trains marchandises d'une longueur maximale de 750 mètres elle restera limitée aussi longtemps que dureront les travaux à Chiasso. En trafic voyageurs, le concept cible n'a pas encore entièrement été réalisé dans le canton du Tessin. Un horaire de transition a donc été élaboré pour la période du 13 décembre 2020 au 4 avril 2021.

Le processus d'attribution des sillons a dû être adapté à cette situation très fluctuante pour intégrer les augmentations de capacités au fur et à mesure de leur mise en service. De plus, les ressources en personnel des gestionnaires d'infrastructure affectées à la planification de l'horaire ont été fortement sollicitées durant cette même période. Il était par conséquent important de limiter au minimum nécessaire le nombre de dates retenues pour la mise en service des augmentations de capacités, et partant, des concepts d'offres à planifier.

sillon.ch a décidé de planifier tout d'abord l'attribution des sillons en intégrant toutes les augmentations de capacités prévues dans le concept cible 2021. Dans un second temps,



© Photo : Turbo



des concepts de remplacement – à l’image de ceux instaurés lors des chantiers impliquant des restrictions de capacités dans l’horaire en cours – ont été élaborés pour la période s’échelonnant du changement d’horaire de décembre 2020 à la mise en service des aménagements visés, avant d’attribuer les sillons en conséquence.

### Attribution des sillons en temps utile en dépit d’une conjoncture difficile

Si la procédure retenue a fortement mis à contribution les parties prenantes, elle s’est toutefois révélée efficace. Le calendrier d’attribution harmonisé à l’échelle européenne a pu être respecté grâce à une gestion rigoureuse du processus ainsi qu’à la participation active des commanditaires de sillons et des planificateurs de l’horaire.

Tous les pays ne peuvent pas se prévaloir d’un tel succès. La crise due au coronavirus a ainsi asséné un coup rude à un gestionnaire d’infrastructure d’un pays voisin. Et pour cause, son système de planification de l’horaire ne pouvant être géré à distance, le travail de planification a été suspendu pendant toute la période de télétravail imposée par les autorités. Conséquence : l’horaire et l’attribution des sillons ont été achevés avec plusieurs semaines de retard. Ce délai ayant tout de même été communiqué suffisamment tôt, les problèmes liés à la coordination des horaires aux frontières ont toutefois pu être résolus de manière satisfaisante dans le cadre d’un échange bilatéral.

### Changements également nécessaires dans l’horaire en cours

La pandémie a également imposé un nombre important de changements dans l’horaire en cours 2020. Il a fallu planifier la réduction progressive de l’offre durant le confinement en mars/avril, puis son rétablissement. De plus, les chantiers ont dû être suspendus temporairement avant d’être reprogrammés, ce qui a occasionné de nouvelles modifications de l’horaire. Dans ce contexte exigeant, sillon.ch a siégé au sein de l’état-major de crise dirigé par CFF Exploitation et accompagné les ajustements de l’offre opérationnelle.

Cependant, les événements survenus en 2020 n’étaient pas tous imputables à la pandémie. D’autres imprévus ont aussi nécessité de modifier à court terme les sillons attribués. A titre d’exemple, citons les fortes infiltrations d’eau dans le tunnel

de base du Lötschberg qui ont réduit les capacités sur cet axe. Par ailleurs, la fermeture complète de la ligne de Luino en décembre annoncée dans un court délai a nécessité la planification de sillons de détournement par Chiasso et la ligne du Simplon pour les trains de marchandises. De plus, l’aménagement de la partie est de la gare de Berne, qui comportait plusieurs étapes de travaux a mis au défi les personnes impliquées dans la planification de l’horaire et dans l’attribution des sillons. Dans ce type de cas, il est du devoir de sillon.ch de garantir la mise en œuvre conforme des adaptations d’horaire, tout en conciliant les souhaits et exigences des commanditaires de sillons avec les possibilités et contraintes des gestionnaires d’infrastructure, afin d’élaborer des solutions optimales pour l’ensemble des acteurs.

### Mise en œuvre du nouveau processus d’horaire européen

La refonte du processus européen de planification de l’horaire et d’attribution des sillons dans le cadre du projet « Time-table & Capacity Redesign (TTR) » est menée conjointement par les entreprises de transport ferroviaire, les gestionnaires d’infrastructure et les organes d’attribution des sillons européens. La Commission européenne pose elle aussi des exigences élevées au projet TTR dans la perspective du « green deal », que vise la politique climatique européenne.

La mise en œuvre du projet TTR a débuté en 2020. Chaque Etat participant au projet a mis au point une organisation nationale destinée au déploiement de celui-ci. A l’échelle européenne, c’est l’Association européenne des gestionnaires d’infrastructure RailNetEurope (RNE) qui coordonne les projets de mise en œuvre nationaux et élabore des procédures communes.

sillon.ch s’engage à la fois à l’échelle nationale et au niveau européen. Elle participe au projet suisse, fruit d’une concertation entre les gestionnaires d’infrastructure des CFF, du BLS et du SOB, qui structure les différentes étapes du processus de manière à répondre au mieux aux spécificités du paysage ferroviaire suisse. En outre, sillon.ch s’implique dans la conduite d’un sous-projet européen, dont la mission est d’analyser les enseignements tirés des lignes pilotes afin de les intégrer ultérieurement dans le nouveau processus d’horaire et d’attribution des sillons.



Le calendrier actuel prévoit l'entrée en vigueur du projet TTR au cours de l'année d'horaire 2025. Les premiers ajustements interviendront toutefois dès 2021 dans le cadre de l'élaboration du modèle de capacités.

#### **Participation à l'élaboration du futur système suisse de gestion des capacités**

Désireux d'exploiter les opportunités offertes par le numérique, le secteur ferroviaire développe un nouvel outil, baptisé Traffic Management System (TMS), qui vise à automatiser au maximum la gestion des capacités et la planification de l'horaire.

sillon.ch s'implique dans les travaux de développement correspondants. Elle participe à la fois aux réunions du comité de pilotage et à différents groupes de travail du projet. Au second semestre 2020, un collaborateur de sillon.ch a dirigé un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions pour l'utilisation future du TMS.

#### **Procédure de participation à la révision du règlement européen sur les corridors**

Au printemps 2020, la Commission européenne a réalisé une nouvelle analyse du règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif sur la base des valeurs de référence du TTR et mené une enquête auprès des parties prenantes. La Commission européenne a sollicité le concours de sillon.ch, en plus de celui d'autres experts, pour rédiger un questionnaire très détaillé qui aborde les problématiques essentielles dans une forme parfaitement adaptée à chacun des destinataires.

sillon.ch s'est impliquée à la fois directement dans la procédure de participation et dans l'élaboration de la position des deux corridors de fret ferroviaires Rhin-Alpes et Mer du

Nord-Mer méditerranée. En outre, elle a aidé la Communauté européenne du rail (CER) à répondre au questionnaire susmentionné. Dans ce contexte, sillon.ch a prôné sans relâche une harmonisation transfrontalière des offres, des procédures ainsi que des conditions régissant la commande de capacités et l'attribution des sillons.

#### **Lancement du nouveau Service suisse d'attribution des sillons**

Le 28 septembre 2018, le Parlement avait adopté à l'unanimité les adaptations du projet de loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Le 13 mai 2020, le Conseil fédéral a approuvé les adaptations complémentaires d'ordonnances ainsi que la nouvelle ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS).

Le 13 mai 2020, le Conseil fédéral a également désigné les personnes indépendantes appelées à siéger au sein du conseil d'administration du SAS. En nommant Urs Hany à la présidence du conseil d'administration, le Conseil fédéral a exprimé sa volonté de s'inscrire dans la continuité. Le conseil d'administration du SAS s'est réuni à quatre reprises en 2020. Après avoir procédé à la constitution du SAS, il a nommé les membres de la direction, défini les objectifs stratégiques pour les années 2021-2024 et édicté l'ordonnance sur le personnel. Le 18 novembre 2020, le Conseil fédéral a approuvé la nomination de Thomas Isenmann au poste de directeur du nouveau SAS, les objectifs stratégiques définis et l'ordonnance sur le personnel du service suisse d'attribution des sillons.

# Sillon Suisse SA : rétrospective de 15 années d'activité

**Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, sillon.ch a été transformée en un organe fédéral de droit public. Le thème prioritaire retrace les raisons sous-jacentes à la fondation de sillon.ch ainsi que les ambitions et objectifs poursuivis au cours de ses 15 années d'activité.**

## Un service d'attribution des sillons indépendant, gage d'un accès non discriminatoire au réseau

Confrontée au déclin constant des parts de marché du rail en trafic marchandises, l'Union européenne a décidé en 1991 d'instaurer le principe de libre accès au réseau, et partant, la concurrence dans l'utilisation du réseau ferroviaire.

En adoptant l'accord sur les transports terrestres, la Suisse a intégré la directive 91/440/CEE correspondante et s'est engagée à rapprocher sa législation nationale des réglementations européennes. Le 1<sup>er</sup> janvier 1999, elle a instauré l'accès non discriminatoire au réseau dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Depuis cette date, les ETF peuvent faire circuler des trains en régie propre sur des chemins de fer étrangers. La garantie du libre accès au réseau repose sur l'application du principe de non-discrimination quant aux fonctions essentielles régissant l'accès au réseau, à savoir la planification et l'attribution des sillons.

## Fondation de Sillon Suisse SA, une solution transitoire

Les premières années suivant l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 1, les ETF n'ont guère fait valoir leur droit d'accès au réseau. Chacun des gestionnaires d'infrastructure a donc continué d'assurer directement l'attribution des sillons. En 2001, le BLS a commencé à faire circuler de manière autonome des trains de marchandises sur le réseau CFF. Soucieux de garantir une totale impartialité dans l'attribution des sillons, les CFF et le BLS ont regroupé des collaborateurs des deux entreprises dans une même unité d'organisation. A partir de 2004, l'arrivée d'autres ETF sur le marché du fret ferroviaire a incité le Conseil fédéral à proposer la création d'un service indépendant d'attribution des sillons sous la forme d'un établissement de droit public dans son message sur la réforme des chemins de fer 2 élaboré en février 2005.

Suite au rejet, à l'automne 2005, du message par le Parlement en raison de propositions contestées sur le financement de l'infrastructure, les CFF, le BLS et le SOB ont délégué les travaux relatifs à l'attribution des sillons à une société com-

mune et travaillant en toute indépendance. Début 2006, ils ont fondé sillon.ch avec l'Union des transports publics afin de recueillir des expériences dans la perspective du projet de réforme des chemins de fer 2.

## Exploitation optimale du nombre limité de sillons disponibles grâce à l'implication des commanditaires dans la planification de l'offre

La mission principale d'un service d'attribution des sillons consiste en la planification et l'attribution des sillons. Le processus et le calendrier sont harmonisés à l'échelle internationale. Chaque année, avant la fin juin, les planificateurs de l'horaire élaborent des offres de sillons à partir des demandes qui leur ont été soumises en avril. Les commanditaires disposent ensuite d'un mois pour émettre d'éventuelles réserves. L'attribution définitive des sillons pour l'année d'horaire suivante intervient une semaine après cette date butoir.

Sur un réseau aussi sollicité que celui de la Suisse, les prochains sillons pouvant être attribués en cas de conflit ne sont souvent disponibles que plusieurs heures avant ou après le créneau demandé. Sachant que des offres inappropriées au concept de production économique des ETF renchérissent le coût du trafic ferroviaire, sillon.ch fait le choix d'impliquer les commanditaires dès le développement des offres alternatives afin de résoudre de manière satisfaisante les demandes conflictuelles. Cette stratégie s'inscrit à contre-courant de la pratique usuelle dans les autres pays d'Europe qui ne sollicitent les commanditaires qu'au moment de la consultation, autrement dit à partir du mois de juillet.

Les commanditaires apprécient cette démarche qui leur permet d'organiser leurs transports par ordre de priorité. Qui plus est, l'offre de sillons élaborée conjointement garantit une affectation efficace des ressources. Enfin, l'implication des commanditaires dans la résolution des conflits permet également aux ETF d'ajuster leur concept de production. Cette stratégie élargit le champ des possibles et, portée par la recherche de l'optimum global, favorise l'émergence de solutions plus économiques.

### Engagement de sillon.ch en faveur de l'harmonisation internationale

Le trafic marchandises, en particulier, dépend fortement des conditions en vigueur au plan international. En effet, près de deux tiers des tonnes transportées sur le réseau ferroviaire suisse franchissent au moins une fois la frontière nationale. Le trafic voyageurs international est lui aussi tributaire de conditions d'accès au réseau harmonisées et d'offres de sillons ininterrompus.

C'est la raison pour laquelle sillon.ch a fait de la coordination internationale son fer de lance. En sa qualité de membre de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons (RNE), elle prône dès 2006 la mise en place de systèmes et de processus harmonisés à l'échelle internationale pour gérer la planification de l'horaire et l'attribution des sillons. D'août 2008 à septembre 2011, sillon.ch a détaché par ailleurs l'un de ses collaborateurs pour assurer la direction du groupe de travail « Sales and Timetabling » constitué par la RNE. Durant cette période, la priorité a plus particulièrement été donnée à l'harmonisation des processus d'attribution dans l'horaire en cours à l'échelle européenne et au développement du programme européen de commande et d'attribution des sillons Pathfinder/PCS.

### Collaboration internationale le long des flux de marchandises

Les directives élaborées par l'UE ou la RNE ne constituent pas en soi un gage de compétitivité pour l'exploitation ferroviaire. Trop souvent, celles-ci font l'objet d'interprétations et d'applications diverses par les ministères des Transports et les gestionnaires d'infrastructure, ce qui porte atteinte à la continuité du trafic ferroviaire transfrontalier.

Pour pallier cette lacune, l'UE a adopté le règlement 913/2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Ce règlement engage les gestionnaires d'infrastructure et les services d'attribution des sillons à coopérer sur onze corridors de fret ferroviaire dans l'objectif de garantir la continuité et la compétitivité des sillons et de simplifier le processus de commande. Depuis 2011, sillon.ch est membre de l'organe directeur de chacun des deux corridors de fret ferroviaire touchant la Suisse, à savoir Rhin-Alpes et Mer du Nord-Mer méditerranée. Dans ce cadre, elle s'attache à l'harmonisation des conditions d'utilisation du réseau et de commande de sillons ainsi qu'à la création d'offres parfaitement coordonnées.







### Développement d'une procédure complémentaire à l'ordre de priorité

Si des conflits ne peuvent être résolus par la concertation, sillon.ch attribue les sillons concernés par ordre de priorité. Jusqu'à fin 2016, le trafic voyageurs cadencé avait la priorité absolue. Au sein de la même catégorie de transport, la demande justifiant la contribution de couverture la plus élevée était prioritaire.

En 2011, il a fallu statuer pour la première fois sur des conflits qui ne pouvaient être résolus par la concertation et pour lesquels la règle de priorité était inapplicable, aucune contribution de couverture n'étant prélevée en trafic marchandises. En accord avec les commanditaires, sillon.ch a développé une procédure d'appel d'offres qui a été intégrée dans la révision consécutive de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.

### Refonte du processus européen d'attribution des sillons TTR

La commande des sillons intervenant tôt dans l'année, soit huit mois avant le changement d'horaire, elle n'est pas adaptée au fonctionnement du marché, notamment en ce qui concerne le trafic marchandises. Les entreprises de fret se voient contraintes de commander aussi des sillons pour des concepts qui ne sont encore qu'en phase d'offre. L'attribution de sillons pour ces transports hypothétiques empêche une utilisation efficace des capacités, ce qui augmente les coûts de production des entreprises de chemin de fer.

Le nouveau processus de planification et d'attribution des sillons « Timetabling & Capacity Redesign » (TTR) élaboré conjointement par les entreprises de chemin de fer et les gestionnaires d'infrastructure européens, s'efforce précisément d'apporter une réponse à cette problématique en scindant le processus d'attribution en deux phases. La commande et l'attribution de sillons nécessaires à la réalisation des transports stables (essentiellement ceux relevant du trafic voyageurs) dans l'horaire annuel interviennent à une date antérieure à celle appliquée aujourd'hui. En revanche, pour les demandes de transports à court terme (en particulier celles relevant du trafic marchandises), les ETF peuvent réserver à tout moment des capacités à l'intérieur d'une fourchette prédéfinie, et ce pour une durée maximale de trois ans. Les demandes de sillons y afférentes peuvent être soumises au plus tôt quatre mois avant la première date de circulation. Afin

que les ETF concernées respectent ce délai pour procéder à leurs demandes de sillons, les capacités disponibles sont réparties et garanties entre les deux processus de commande. Cette procédure se fonde sur une planification prévisionnelle qui intègre à la fois des stratégies d'horaires et des modèles de capacités parfaitement coordonnés à l'échelle internationale et les restrictions de capacités prévues pour les travaux d'aménagement et d'entretien.

Dès le début, sillon.ch s'est engagée activement dans le projet TTR et, en particulier, pour l'instauration de processus de commande distincts et la garantie des capacités, à l'image des instruments suisses que sont la stratégie d'utilisation du réseau et le plan d'utilisation du réseau. Depuis octobre 2014, un collaborateur de sillon.ch a ainsi participé au développement du projet TTR dans le cadre d'un temps partiel auprès de la RNE et dirigé un sous-projet de mise en œuvre européenne.

### Transformation en un établissement de droit public, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS)

Dès sa fondation, sillon.ch était conçue comme une solution transitoire. En 2010, le Conseil fédéral a décidé de reporter la réorganisation du nouveau service d'attribution des sillons dans l'attente des directives du premier paquet ferroviaire en cours d'élaboration par l'UE. Le DETEC a alors formé un groupe d'experts pour examiner différentes approches en intégrant les nouveaux développements du droit européen. En mai 2013, le groupe d'experts a proposé de transformer sillon.ch en un établissement fédéral de droit public afin que le service d'attribution des sillons puisse assumer une fonction de coordination en toute impartialité. Il a par ailleurs recommandé d'attribuer à sillon.ch un mandat légal légitimant son activité ainsi que la compétence de définir, outre les attributions et les rôles, les modalités de financement et l'obligation d'informer et de fournir des renseignements des ETF.

Le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire adopté par le Conseil fédéral en novembre 2016 et approuvé à l'unanimité par le Parlement en septembre 2018 a repris en grande partie les recommandations formulées par le groupe d'experts. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, sillon.ch poursuivra ainsi son activité éprouvée en toute indépendance, avec une nouvelle dénomination et sous une nouvelle forme juridique.

## Bilan au 31 décembre

	2020 CHF	2019 CHF
<b>Actifs circulants</b>		
Liquidités	305 912	805 980
Créances résultant de ventes et de prestations de services	3 317	18 662
Autres créances à court terme	0	0
Actifs de régularisation	19 881	21 387
<b>Total des actifs circulants</b>	<b>329 110</b>	<b>846 029</b>
<b>Immobilisations</b>		
Mobilier et équipements	1	1
Machines de bureau, équipements informatiques	1	1
<b>Total des immobilisations</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Total des actifs</b>	<b>329 112</b>	<b>846 031</b>
<b>Capital étranger</b>		
<b>Capital étranger à court terme</b>		
Dettes résultant d'achats et de prestations envers des tiers	42 774	40 419
envers des gestionnaires d'infrastructure	0	0
Autres dettes à court terme	0	39 062
Passifs de régularisation	23 730	39 216
Provisions	160 466	117 933
<b>Capital étranger à long terme</b>		
Autres dettes	0	0
Provisions	0	0
<b>Total du capital étranger</b>	<b>226 970</b>	<b>236 630</b>
<b>Capital propre</b>		
Capital-actions	100 000	100 000
Réserves légales	50 000	50 000
Réserves facultatives	200 000	200 000
<b>Résultat inscrit au bilan</b>		
Report de l'année précédente	259 400	220 401
Résultat annuel	-507 258	38 999
<b>Total du capital propre</b>	<b>102 142</b>	<b>609 400</b>
<b>Total des passifs</b>	<b>329 112</b>	<b>846 031</b>

## Compte de résultat

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
	CHF	CHF
<b>Produits nets</b>		
Honoraires pour prestations CFF	1 417 661	1 896 519
Honoraires pour prestations BLS	101 200	147 452
Honoraires pour prestations SOB	33 166	44 029
Autres produits	38 577	48 587
<b>Total des produits nets</b>	<b>1 590 604</b>	<b>2 136 587</b>
<b>Charges d'exploitation</b>		
<b>Personnel</b>		
Salaires et charges sociales	1 832 000	1 792 783
Autres charges de personnel	48 788	66 133
<b>Administration</b>		
Frais de locaux	64 072	64 874
Entretien et réparation	0	272
Assurances de choses	12 726	13 511
Electricité et taxes d'élimination	1 408	1 977
Autres frais d'administration	65 442	71 042
<b>Informatique</b>		
Frais d'informatique	42 777	50 451
<b>Exploitation</b>		
Frais de représentation	3 736	7 344
Autres charges d'exploitation	25 933	21 212
<b>Amortissements</b>	0	0
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>2 096 882</b>	<b>2 089 597</b>
<b>Résultat d'exploitation avant intérêts et impôts</b>	<b>-506 278</b>	<b>46 990</b>
Résultat financier	0	0
Charges financières	-980	-7 990
Bénéfice financier	0	0
Dépenses/produits extraordinaires	0	0
Impôts directs	0	0
<b>Résultat annuel</b>	<b>-507 258</b>	<b>38 999</b>

## Annexe aux comptes annuels 2020

**Principes appliqués en matière de présentation des comptes et d'évaluation**

Les principes appliqués pour l'établissement des présents comptes annuels satisfont aux exigences du droit comptable suisse.

Les avoirs en euro sont valorisés au cours de CHF 1.084/euro.

**Bilan**

Les liquidités ont légèrement diminué par rapport à l'exercice précédente du fait de la réduction prévue des liquidités inscrites au résultat de l'entreprise.

**Compte de résultats****Résultat de l'entreprise**

sillon.ch clôture l'exercice 2020 sur une perte planifiée de CHF 507 258.

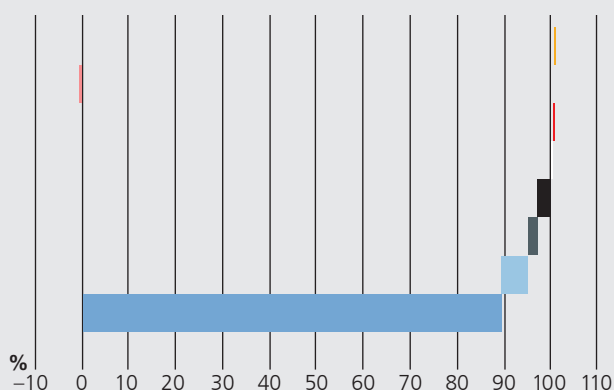
En tant qu'entreprise à but non lucratif, sillon.ch se finance grâce aux honoraires versés par CFF Infrastructure, BLS Netz et SOB Infrastructure. Ceux-ci couvrent les charges pré-

sionnelles, telles qu'approuvées dans le budget par le conseil d'administration. Eu égard au niveau élevé des liquidités observé durant le dernier exercice, le conseil d'administration a décidé de renoncer à la quatrième tranche trimestrielle due par les gestionnaires d'infrastructure. Cette correction s'élève à un montant de CHF 517 340 (hors TVA). sillon.ch a sciemment clôturé l'exercice 2020 sur un déficit. Les liquidités non perçues sont ainsi disponibles pour l'exploitation de l'infrastructure, ce qui diminue par là même les indemnités requises.

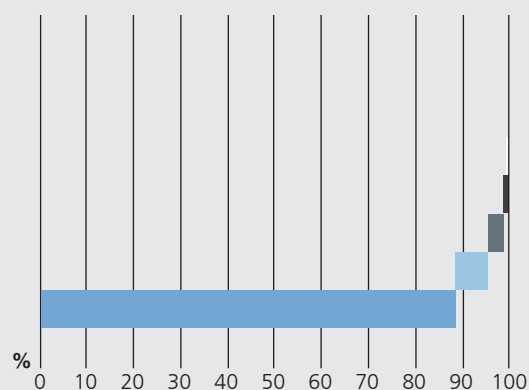
**Produits nets**

**Honoraires** : n'ayant exigé que trois des quatre tranches trimestrielles (cf. ci-dessus) au cours de l'exercice sous revue, sillon.ch enregistre volontairement un résultat déficitaire.

Les autres produits correspondent aux indemnités perçues au titre des travaux effectués par sillon.ch au profit de la RNE et du corridor de fret ferroviaire Rhin-Alpes. L'indemnité perçue au titre de l'affectation d'un collaborateur à la direction d'un projet auprès de la RNE a diminué. Les réunions s'étant principalement tenues en visioconférence, le temps d'absence

**Produits**

■ CFF	1 417 661
■ BLS	101 200
■ SOB	33 166
■ Autres	38 577
■ Bénéfice financier	0
■ Résultat financier	0
■ Charges financières	-980
■ Dépenses extraordinaires	0

**Charges**

■ Personnel	1 880 788
■ Administration	143 648
■ Informatique	42 777
■ Exploitation	29 669
■ Amortissements	0

à indemniser est inférieur à celui des années précédentes du fait de la suppression des trajets. De plus, les réunions organisées sur une journée entière ont été limitées et compensées par un plus grand nombre de brèves séances en ligne.

En raison de la situation actuelle des taux d'intérêt, aucun **résultat financier** n'a été dégagé en 2020.

L'évolution du cours de l'euro, qui est passé de CHF 1.87/euro à CHF 1.084/euro, a généré une **charge financière** d'environ CHF 980.–.

### Charges d'exploitation

Les **charges d'exploitation** ont augmenté de 0,35% par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse s'explique par les évolutions suivantes, en partie contraires :

- La constitution de provisions au titre des jours de vacances et de prime de fidélité a entraîné une hausse des **charges de personnel** de CHF 42 000 par rapport à l'exercice précédent. D'une part, plusieurs collaborateurs de longue date ont bénéficié de primes de fidélité plus importantes, qu'ils ont fait valoir sous forme d'avois en temps. D'autre part, certains collaborateurs n'ont pas pu prendre tous leurs jours de vacances en 2020 en raison du surcroît de travail imputable au développement du nouveau service

suisse d'attribution des sillons de droit public et de la pandémie de coronavirus.

- Les **autres charges de personnel** ont diminué de 26,2% par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est attribuable à la pandémie de coronavirus. Durant cette période, les réunions ont principalement été organisées sous forme de visioconférences, ce qui a réduit nettement les déplacements professionnels de l'ensemble du personnel. Le renoncement à des formations continues et à des séminaires a également contribué à ce résultat.
- Les autres **frais d'administration** s'inscrivent à la hausse pour certains, à la baisse pour d'autres par rapport à 2019. A noter que la légère baisse du taux de change par rapport à 2019 a allégé les cotisations de membre dues en euros.
- En 2020, sillon.ch n'a pas réalisé d'investissements de remplacement, d'où la baisse de 15,2% des **frais d'informatique** par rapport à 2019.
- Le recul de 49,1% des **frais de représentation** s'explique par le petit nombre de réunions tenues en présentiel en raison du coronavirus.

### Impôts

sillon.ch étant exonérée d'impôt, aucune charge fiscale ne figure dans les comptes.

### Autres indications

Nombre de postes à temps plein
Engagements envers institutions de prévoyance
Explications relatives aux postes exceptionnels, uniques ou limités dans le temps
Évènements ultérieurs à la clôture du bilan

2020	2019
10	10
35 175	31 169
aucun	aucun
cf. remarque ci-après	aucun

Sillon Suisse SA a cessé son activité opérationnelle le 31 décembre 2020 conformément au projet fédéral sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire pour être transformée en un établissement de droit public, le service suisse d'attribution des sillons. Sillon Suisse SA sera mise en liquidation au printemps 2021.

**Evaluation des risques:** sillon.ch a mis en place un processus de gestion des risques. Le conseil d'administration et la direction ont procédé à l'analyse des risques stratégiques et opérationnels, et en ont déduit les mesures appropriées. En 2020, comme ce fut déjà le cas en 2019, aucune action n'a été engagée auprès de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer ou auprès de RailCom depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020. Il n'a été procédé d'office à aucune nouvelle analyse.

# Proposition du Conseil d'administration à l'Assemblée générale concernant l'affectation du résultat du bilan

## Récapitulation du résultat reporté

Report de l'année précédente
Résultat annuel
<b>Total à disposition de l'Assemblée générale</b>

2020 CHF	2019 CHF
259 400	220 401
-507 258	38 999
<b>-247 858</b>	<b>259 400</b>

## Affectation proposée

Affectation aux réserves légales générales
Affectation à/Dissolution d'autres réserves
Report à nouveau
<b>Total du bénéfice affecté</b>

2020 CHF	2019 CHF
0	0
0	0
-247 858	259 400
<b>-247 858</b>	<b>259 400</b>



# Rapport de l'organe de révision

RÖTHLISBERGER



Dr Röthlisberger AG  
Schönburgstrasse 41  
Case postale 561  
3000 Berne 22  
T +41 (0)31 336 14 14  
www.roethlisbergerag.ch

Société partenaire de

G+S Société fiduciaire SA  
Berne

Membre d'EXPERTSuisse

Membre de  
cpaai

Rapport de l'organe de révision sur la révision  
restreinte à l'intention de l'Assemblée générale de

**Sillon Suisse SA, Berne**

En notre qualité d'organe de contrôle, nous avons vérifié les comptes annuels (bilan, compte de résultats et annexe) de Sillon Suisse SA pour l'exercice clôturé le 31 décembre 2020.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au Conseil d'administration, notre mission consistant à les vérifier. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les normes suisses de contrôle restreint, qui requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies notoires dans les comptes annuels puissent être constatées. Une révision restreinte comprend principalement les auditions et les opérations de contrôle analytiques, ainsi que les vérifications détaillées et appropriées aux circonstances des documents à disposition de l'entreprise contrôlée. En revanche, la vérification des processus d'exploitation et du système de contrôle interne ainsi que les auditions et les opérations de contrôle analytique supplémentaires en vue de détecter des actions délictueuses ou d'autres infractions à la loi ne relèvent pas de cette révision.

Lors de notre révision, nous n'avons constaté aucun fait dont il résulterait que les comptes annuels ou la proposition d'affectation du bénéfice inscrit au bilan ne seraient pas conformes à la loi ou aux statuts.

Berne, le 4 février 2021 gr/gb  
111300RB\_eR\_2020

Dr Röthlisberger AG

**Peter Graf**  
Expert-comptable dipl.  
Expert en révision  
(réviseur en chef)

**Rene Peterhans dipl.**  
Expert-comptable dipl.  
Expert en révision

- Comptes annuels (bilan, compte de résultats et annexes)  
Bilan : CHF 329 112 / perte annuelle CHF -507 258
- Proposition concernant l'affectation du bilan

# Organes de la société au 31 décembre 2020

## Conseil d'administration

Président :

Urs Hany, ancien conseiller national

Membres :

Klaus Bischof, responsable Exploitation, SOB Infrastructure

Rudolf Büchi, responsable des processus et de la transformation, CFF Infrastructure

Roland Pfaffen, responsable Exploitation, BLS Netz SA

Daniela Walker, collaboratrice scientifique, UTP

## Organe de révision

D<sup>r</sup> Röthlisberger SA, Berne

## Direction

Directeur :

D<sup>r</sup> Thomas Isenmann

Membres :

Manfred Gross

Daniel Haltner

Thomas Hösli

## Propriétaires

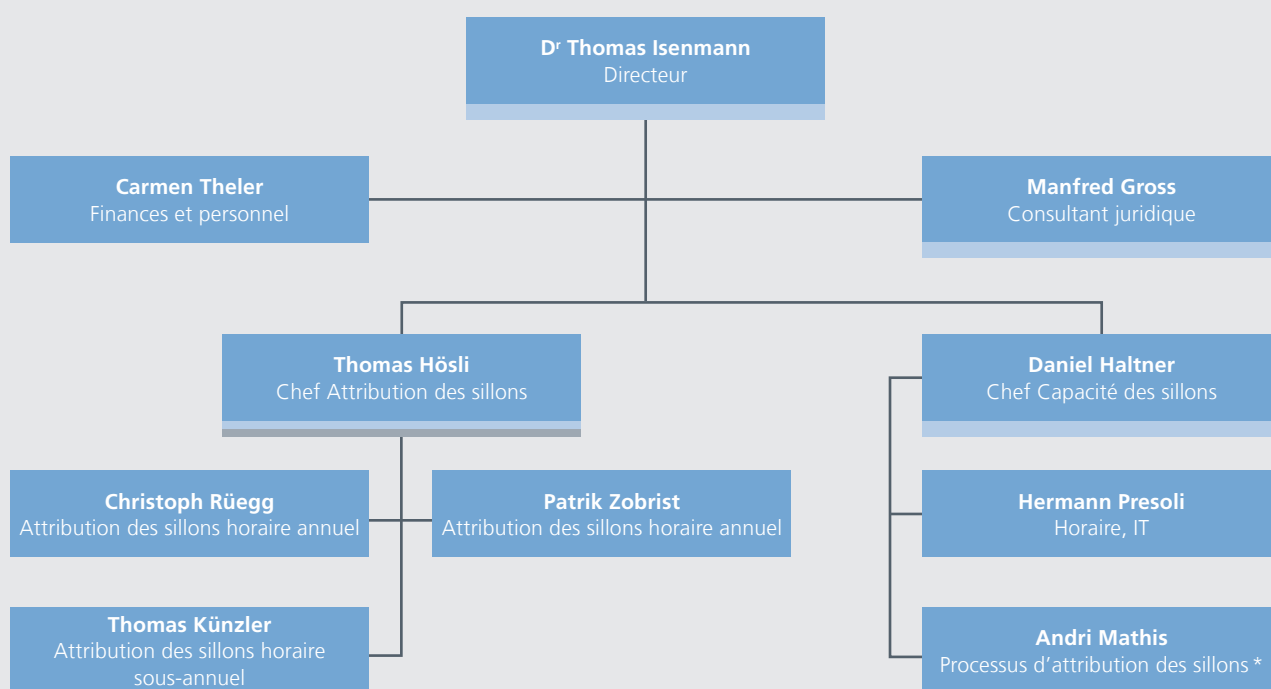
CFF SA 25%

BLS SA 25%

SOB SA 25%

Union des transports publics (UTP) 25%

## Organisation au 31 décembre 2020



Direction d'entreprise

Suppléance

\* Gestion technique par Chef Attribution des sillons



# Chiffres-clés

## Attribution de sillons pour l'horaire annuel de l'année suivante

	2020	2019
Nombre de commanditaires	27	25
dont ETF	26	24
dont tiers habilités à commander	1	1
Demandes de sillons retournées pour des raisons formelles	0	0
Nombre total de sillons attribués	16 995	16 248
dont pour le trafic voyageurs	81%	79%
dont pour le trafic marchandises	19%	21%
Nombre de conflits de sillons traités	361	424
dont résolus par la concertation lors d'une séance de négociation	350	412 <sup>1</sup>
dont doubles commandes	18	12
dont demandes de sillons refusées	10	13 <sup>1</sup>
en raison d'une priorité inférieure s'agissant de l'accès au réseau	6	13
en raison d'une offre inférieure dans le cadre des conflits portant sur des demandes de priorité égale (procédure de mise aux enchères)	4	0
Lignes déclarées surchargées	0	1
Nombre de sillons restitués après attribution définitive	412	447

## Attribution de prestations supplémentaires

Nombre de conflits de commande traités pour des prestations supplémentaires	10	56
dont résolus par la concertation lors d'une séance de négociation	9	46
dont en suspens en fin d'année	1 <sup>2</sup>	4 <sup>3</sup>
dont commandes de prestations supplémentaires refusées	0	0
Nombre de commanditaires de prestations supplémentaires sans prestations de base	7	12

## Attribution de sillons dans l'horaire en cours

	2020	2019
Nombre de commanditaires	36	33
dont trafic à la demande et avec du matériel roulant historique	12	11
Conflits examinés dans le court terme	0	0
dont résolus par concertation	0	0
dont refus de sillon.ch	0	0
Conflits examinés dans le domaine opérationnel	7	5
dont résolus par concertation	7	1
dont refus justifiés des gestionnaires de l'infrastructure	0	4
dont refus injustifiés des gestionnaires de l'infrastructure	0	0

<sup>1</sup> Trois demandes étaient impliquées dans un conflit qui n'a pu être résolu par concertation, ce qui a engendré deux refus.

<sup>2</sup> Un conflit à Dottikon pour le second semestre 2021 était à la fin de l'année 2020 encore en phase de coordination.

<sup>3</sup> Quatre conflits liés aux transports de betteraves sucrières à partir de l'automne 2020 ont été coordonnés au premier trimestre 2020 à la lumière des expériences faites pendant la campagne 2019.

### Attribution de sillons sur les corridors de fret Rhin-Alpes et Mer du Nord-Mer Méditerranée (concernant la Suisse)

#### Horaire annuel de l'année suivante

Offre de sillons catalogue (sillons-jours par semaine, dans les deux sens de circulation)
Sillons catalogue attribués par le guichet unique des corridors (sillons-jours par semaine, dans les deux sens de circulation)
Demandes perdantes dans les conflits de sillons, transmises à sillon.ch en vue d'une résolution dans le cadre du processus national
Demandes de sillons refusées

	2020	2019
	667	620
	258	323
	34	52
	0	0

#### Horaire en cours

(toutes les valeurs = sillons-jours, dans les deux sens de circulation)

Corridor Rhin-Alpes (Bâle-Domodossola/Luino/Chiasso)	
Offre de sillons-jours	
Demande de sillons-jours	
Corridor Mer du Nord-Mer méditerranée (St-Louis frontière-Bâle gare de triage)	
Offre de sillons-jours	
Demande de sillons-jours	

	730	730
	0	0
	4 748	2 080
	0	0

### Établissement des horaires de manière non discriminatoire : études de faisabilité

Nombre d'études de faisabilité accompagnées ou vérifiées a posteriori
Nombre d'interventions de sillon.ch
Accompagnement de l'élaboration d'horaires de remplacement en cas d'intervalle

	2020	2019
	2	2
	0	0
	-1	-1

<sup>1</sup> Les concepts d'horaires de remplacement pour les principaux intervalles sont élaborés depuis 2019 dans le cadre des réunions de gestion des capacités et accompagnés par sillon.ch.



www.sbbcargo.com

E 484.004 SR

cargo

SBB Cargo

