

Activités commerciales au cours de l'année 2022

2.2.1 Établissement de l'horaire

Exercice de la responsabilité de la planification de l'horaire

Le SAS est chargé de l'établissement de l'horaire du réseau. En vertu de l'art. 9f, al. 3 à 5 LCdF, il peut demander aux GI relevant de sa compétence d'établir des projets d'horaire pour leurs réseaux ferroviaires. À cette fin, il établit des mandats pour quatre ans avec chaque GI. Cette durée de validité correspond à celle des conventions de prestations passées entre la Confédération et les GI pour le financement de l'exploitation de l'infrastructure et du maintien de la substance.

Dans le cadre de ces mandats, le SAS demeure responsable de l'établissement de l'horaire et doit être en mesure de garantir à tout moment le respect du principe de non-discrimination. Il suit l'exécution des mandats et garantit l'adéquation des résultats de la planification aux prescriptions légales et celle des livrables convenus aux accords contractuels. Il accorde une attention particulière à la prise en compte équivalente de tous les besoins dans des conditions identiques.

Travail préliminaire à l'établissement de l'horaire

L'horaire annuel du réseau repose sur la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) et les plans annuels d'utilisation du réseau (PLUR) qui en découlent. Le SAS est impliqué dans l'élaboration des PLUR et apporte sa contribution aux organes correspondants. Dans le cadre de l'examen technique préalable, il prend en outre position sur les projets de PLUR. Les définitions et les procédures ont pu être affinées en collaboration avec les GI et l'OFT en 2022. Les défis liés aux processus ont été identifiés et traités. Ce travail sera poursuivi conjointement avec les partenaires en 2023.

Suivi de l'établissement de l'horaire

Dans le cadre du suivi de l'établissement de l'horaire, le SAS se concentre, compte tenu des ressources limitées, sur les domaines dans lesquels les résultats ne sont que partiellement prédéfinis ou dans lesquels le potentiel de discrimination et la nécessité d'agir sont plus importants. Cela concerne notamment l'établissement d'horaires de remplacement en cas de restrictions temporaires de capacité. Voilà pourquoi le SAS prend part aux réunions de pilotage conjointes sur la gestion des capacités et aux ateliers importants d'établissement de l'horaire des grands GI. Il s'assure ainsi que les procédures convenues et communiquées sont respectées et que la participation des commanditaires et des GI concernés est rendue possible (art. 9f, al. 3 LCdF).

Au sein du comité de gestion Horaire, auquel participent tous les GI mandatés, les GI rendent compte de la manière dont ils mettent en œuvre leurs mandats d'horaire et des défis à relever. Le comité de gestion permet en outre la coordination et la clarification des questions qui concernent tous les GI mandatés. En 2022, le SAS a organisé deux réunions du comité de gestion. Il a en outre abordé des thèmes spécifiques individuellement avec les GI concernés dans le cadre d'un entretien direct.

Travail préliminaire à la négociation des mandats d'horaire SAS-GI 2025-2028

Le renouvellement des mandats d'horaire en cours sera l'une des activités principales en 2023. Ils n'arriveront certes à échéance que fin 2024 mais leur élaboration nécessite de nombreuses clarifications ainsi que des préparatifs et des négociations de grande envergure. Le SAS a donc commencé à se pencher sur le sujet dès 2022.

Adaptation du processus de financement de l'établissement de l'horaire

En sa qualité de mandant, le SAS indemnise les GI pour les charges liées à l'établissement de l'horaire. Les montants des indemnités sont actuellement prévus à moyen terme. Ils sont ensuite fixés et acquièrent force obligatoire à l'automne pour l'année suivante et sont versés par le SAS aux GI.

Suite aux expériences vécues en 2021, première année d'exploitation, le SAS a mis en place, durant l'exercice 2022, un groupe de travail réunissant des représentants des GI et de l'OFT afin de réduire la charge administrative du processus de financement et d'augmenter la sécurité de la planification pour toutes les parties. Les optimisations convenues prévoient de définir les charges financières liées à l'établissement de l'horaire pour toute la période contractuelle de quatre ans. Cette mesure sera mise en œuvre sur la période 2025-2028 du mandat d'horaire et de la convention de prestations. Les mesures mineures aux retombées rapides – p. ex. facturer les sillons-kilomètres aux différents GI sur la base des prestations de transport qu'ils ont réalisées l'année précédente (sillons-kilomètres) – seront mises en œuvre dès le prochain exercice.

2.2.2 Attribution de sillons et de prestations complémentaires

Coordination des demandes d'utilisation du réseau en cas de conflits liés aux commandes de sillons et de prestations complémentaires

En trafic ferroviaire, chaque course est planifiée en amont selon des procédures imposées. Un nouvel horaire annuel est élaboré tous les ans. Chaque année, les ETF et les tiers habilités au titre de l'article 9a, alinéa 4 de la LCdF déposent leurs demandes de sillons en avril pour les trains prévus sur l'année d'horaire suivante. Correspondant à un droit de circulation, le sillon permet à un train d'emprunter une certaine ligne à un moment donné. Les ETF demandent en outre des prestations complémentaires liées à l'utilisation des sillons, par exemple des capacités de voies destinées au garage de matériel roulant.

Le SAS prend en compte l'ensemble de ces demandes et charge les GI de les intégrer à un projet d'horaire. Il y a conflit de sillons ou de prestations complémentaires lorsque des demandes d'utilisation du réseau s'entravent mutuellement ou s'avèrent incompatibles. Le SAS coordonne ces conflits avec le concours des GI et des commanditaires impliqués en leur proposant des alternatives sur les itinéraires ou le garage de matériel roulant. Si trouver une solution amiable s'avère impossible, il appartient alors au SAS de décider à quelles demandes donner la primauté en tenant compte de l'ordre de priorité en vigueur.

Une fois passée la date de commande pour l'horaire annuel, les ETF peuvent encore déposer des demandes de sillons et de prestations complémentaires auprès du SAS pour des trains circulant à titre exceptionnel ou régulier. Elles seront mises en œuvre le mieux possible, dans l'ordre d'arrivée (first come, first served) et dans la limite de la capacité restante encore disponible.

Coordination des conflits liés aux commandes de sillons

En 2022, tous les conflits de sillons ont pu être réglés à l'amiable. Toutes les demandes d'utilisation du réseau des commanditaires ont pu être mises en œuvre conformément au souhait du client ou à des conditions acceptées par les ETF. Le SAS se félicite de ce résultat qui n'allait pas de soi. Le fait que les restrictions de capacité dues aux chantiers, notamment sur les axes nord-sud, aient été de moindre ampleur que les années précédentes, a été très utile. La marge de manœuvre était alors plus grande pour définir des itinéraires alternatifs. Mais l'extrême flexibilité dont ont parfois fait preuve les ETF a également contribué de manière déterminante à la résolution de tous les conflits liés aux commandes.

Attribution toujours délicate des capacités de garage de matériel roulant

L'attribution des capacités de voies destinées au garage de matériel roulant, première prestation complémentaire, s'est révélée très délicate durant l'exercice 2022. La demande devient de plus en plus exigeante, notamment pour le garage des véhicules moteurs.

L'augmentation du nombre d'ETF, réjouissante du point de vue de la concurrence, renforce cette pression de la demande. Chaque ETF demande des voies de garage praticables à titre individuel pour chaque type de locomotive et chaque équipement spécifique. En théorie, la longueur de toutes les voies de garage suffirait pour garer le matériel roulant. Cependant, les voies accessibles à titre individuel sont une denrée rare, en particulier dans les gares-frontières. L'attribution des capacités souhaitées s'avère donc d'autant plus difficile qu'elle est longue. Il en résulte des concepts d'utilisation non optimaux de la part des ETF, avec des temps de trajet plus longs pour le personnel, des transferts de matériel roulant plus importants et donc des coûts de production plus élevés.

En 2022, tous les conflits liés aux commandes de capacités de garage ont pu être réglés à l'amiable. Mais c'était le fruit d'un processus de longue haleine pour toutes les parties et seule l'extrême flexibilité de certaines ETF a permis d'obtenir ce résultat. Le SAS a donc discuté de la problématique de la rareté des possibilités de garage de matériel roulant, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises, avec des représentants de l'OFT, compétent en la matière, dans le but d'obtenir une amélioration à moyen terme.

Travail préliminaire au processus difficile d'attribution des sillons 2023

Plusieurs chantiers en Suisse et dans les pays voisins limitent dans une large mesure la capacité disponible pour l'année d'horaire 2024 (sillons attribués en 2023). Cela entrave la circulation des trains et ne complique pas seulement la planification, la résolution des conflits et l'attribution des sillons. Les ETF doivent également adapter leurs concepts de production en conséquence durant ces phases. Voilà pourquoi, en guise de préparation au processus d'attribution 2023, le SAS a analysé, en collaboration avec les ETF et les GI concernés, les restrictions de capacités et les alternatives possibles pour les horaires de remplacement dans le cadre des réunions de pilotage sur la gestion des capacités et des ateliers d'établissement de l'horaire. Il a également élaboré des prescriptions pour la commande de sillons durant ces phases de chantier, concrétisé la procédure de résolution des conflits et clarifié la question de l'impact des trains ne circulant pas pendant la restriction temporaire de capacité selon la règle des priorités en exploitation normale.

2.2.3 Corridors de fret

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

Le règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (R 913/2010/UE)[1] impose aux GI et aux organes d'attribution des sillons de proposer des offres de sillons harmonisées à l'échelle internationale et adaptées au marché et de simplifier la commande transfrontalière de sillons. Le SAS est impliqué dans les deux corridors qui concernent la Suisse : le corridor Rhin-Alpes et le corridor Mer du Nord-Méditerranée.

Activités principales en 2022

Outre les activités récurrentes chaque année, comme par exemple la préparation de sillons-corridors préétablis (pre-arranged paths) pour l'horaire 2024, la gestion de la qualité du trafic et la participation à l'établissement d'itinéraires alternatifs en cas d'interruptions de tronçons majeures, les thèmes ci-après ont notamment été traités en 2022.

Corridor Rhin–Alpes :

- réalisation d'une étude de cas sur l'application des règles de priorité dans un cas de perturbation majeure,
- analyse des répercussions de la gestion réorganisée des chantiers de DB Netz AG, avec un regroupement des travaux par axe et les interruptions totales de plusieurs mois qui en découlent, sur les flux de trafic marchandises internationaux,
- analyse des procédures optimisées pour l'enquête de satisfaction auprès de la clientèle.

Corridor Mer du Nord–Mer Méditerranée :

- adaptation des statuts, contrats et conventions en raison du départ de Network Rail et d'Eurotunnel suite au Brexit,
- lancement d'une étude afin de mieux visualiser les capacités disponibles,
- analyse des besoins pour que le corridor Mer du Nord–Mer Méditerranée puisse effectivement servir d'itinéraire de déviation pendant l'interruption totale de trois semaines prévue pour l'été 2024 à Rastatt sur le corridor Rhin–Alpes.

2.2.4 Refonte au niveau européen du processus de planification de l'horaire et d'attribution des sillons

Avec l'initiative « TTR for Smart Capacity Management »[2], le secteur ferroviaire aspire à une refonte au niveau européen du processus de planification de l'horaire et d'attribution des sillons. L'objectif est de renforcer encore l'attractivité et la compétitivité du transport ferroviaire grâce à un processus davantage axé sur les besoins divergents du marché qui simplifie et uniformise les procédures tout en mettant en place des améliorations continues dans les systèmes d'horaire européens.

Le SAS est membre de l'organisation des gestionnaires d'infrastructure européens RailNetEurope sous la direction de laquelle est placée l'initiative TTR. Il prend part à des sous-projets et groupes de travail dans le cadre desquels sont élaborées les prescriptions européennes de mise en œuvre de l'initiative TTR, notamment dans les sous-domaines du développement des processus et des conditions-cadres commerciales. En 2022, le sous-projet « TTR Process Group », dirigé par un collaborateur du SAS, a permis de concrétiser les descriptions de processus pour les différentes composantes TTR. De plus, l'engagement de ce collaborateur en faveur de la mise en place de l'initiative TTR a été récompensé en décembre 2022 par le RNE Award, décerné pour la première fois.

Au niveau national, le SAS participe au projet de mise en œuvre de l'initiative TTR en Suisse. Ce projet permet de déterminer comment reprendre et intégrer judicieusement les directives européennes dans le paysage ferroviaire suisse. La stratégie de capacité suisse pour l'année d'horaire 2025, élaborée par les GI des CFF, du BLS et du SOB avec le concours de l'OFT et du SAS, a été publiée au cours de l'été 2022. Elle sert de base aux travaux d'élaboration des modèles de capacité pour l'année d'horaire 2025 (comparables aux PLUR en Suisse) qui dureront jusqu'à l'été 2023.

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 sur facture et au nom des GI (art. 2, let. I OServAS). Afin de déterminer les obligations et responsabilités de chacun, le SAS avait déjà conclu des accords de coopération avec l'ensemble des GI en 2021. Ces accords définissent notamment les tâches concrètes incombant aux parties, les données à

fournir assorties des échéances correspondantes, les activités de contrôle et les responsabilités.

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

CFF Infrastructure détermine le prix des sillons pour les prestations demandées par chacune des ETF sur leur propre réseau et sur ceux de BLS Netz, des CFF, du SOB, du HBS et du STB à l'aide du système de facturation I-Prix qui a fait ses preuves. Début 2021, il a été convenu avec ces GI d'une phase de transition au cours de laquelle ils procéderaient encore eux-mêmes à la facturation. Les factures correspondantes sont systématiquement contrôlées et validées par le SAS, lequel effectue des vérifications mensuelles dans les systèmes de ces GI, surveille les rappels et assure le suivi des réactions des clients afin de garantir le respect du principe de non-discrimination et l'exactitude des indications fournies. Par ailleurs, les premières clarifications ont été réalisées en 2022, en vue de la future exécution pleine et entière de l'encaissement de ces GI par le SAS.

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

Depuis le 1^{er} janvier 2022, le SAS procède en toute autonomie tant à la facturation qu'à l'encaissement pour tous les autres GI relevant de sa compétence. Il contrôle à cette occasion les données de facturation fournies par les GI et vérifie par échantillonnage si chacune des prestations reçues par les ETF a été correctement saisie. En outre, il met en demeure les mauvais payeurs et analyse toutes les réactions des clients se rapportant à l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons. Aucun problème lié aux processus n'a été signalé en 2022. Les réactions des clients se sont limitées à des demandes de renseignements sur les détails des différentes utilisations des sillons.

2.2.6 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire

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

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

Etablissement des processus, optimisation et développement de l'outil

Une fois l'outil RINF-CH de l'OFT pris en charge par le SAS en 2021, 2022 a surtout été placée sous le signe de l'établissement des processus avec les différentes parties prenantes. L'institutionnalisation de la collaboration et de l'échange avec l'OFT dans son rôle d'autorité nationale de sécurité (ANS) a également revêtu une importance particulière. En parallèle, l'outil a été optimisé et perfectionné en permanence.

Collaboration européenne

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

l'international.

Voilà pourquoi le RINF-CH et RINF-ERA offrent une description uniforme des aspects techniques et opérationnels. Et pour qu'il reste au même niveau, le SAS a adapté le RINF-CH aux nouvelles exigences du règlement d'exécution (UE) 2019/777[3]. Dans l'intervalle, les adaptations requises ont pour la plupart été apportées au système et sont passées en phase de production. Certains paramètres manquant encore à l'appel doivent y être ajoutés.

L'évolution au niveau européen est très dynamique. L'ERA travaille déjà aux nouvelles prescriptions pour les registres de l'infrastructure ferroviaire, lesquelles déboucheront sur un nouveau règlement d'exécution. La Suisse devra également les adopter pour rester compatible. Le SAS participe donc activement aux réunions des autorités nationales chargées des registres au niveau de l'ERA afin d'anticiper ces évolutions. Trois réunions de ce type ont eu lieu durant l'exercice 2022.

2.2.7 Publication des plans d'investissement

Les plans d'investissement établis par les GI détaillent les projets de maintien de la qualité du réseau et d'aménagement prévus au cours des cinq prochaines années. Ils constituent une source d'information permettant aux ETF d'exercer leur droit de participation[4] lors de la planification des projets d'investissement des GI. La publication des plans d'investissement est l'une des tâches incombant au SAS en vertu de l'art. 9f LCdF.

Les GI fournissent à l'OFT les plans d'investissement pour le controlling de la convention de prestations via l'interface de données « Web(-Interface) Données Infrastructure » (WDI). L'OFT est également tenu, en vertu de l'art. 7, al. 2 OCPF[5] de rendre les plans d'investissement accessibles au public. Le SAS et l'OFT se sont déjà mis d'accord en 2020 pour que les GI transmettent les plans d'investissement uniquement à l'OFT. Le SAS remplit son obligation de publication en créant sur son site Internet un lien vers la publication de l'OFT. Cette possibilité a été intégrée à l'art. 7, al. 2 OCPF au 1^{er} janvier 2021.

Au troisième trimestre 2022, le SAS a participé à la phase de test de l'outil de publication mis au point par l'OFT. Mi-janvier 2023, il a créé sur son site Internet un lien vers les plans d'investissement publiés par l'OFT.

[1] Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Journal officiel de l'Union européenne, L 276/22, 20 octobre 2022.

[2] TTR est l'abréviation de Timetabling Redesign.

[3] Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 139I, 27 mai 2019, p. 312 à 355.

[4] Art. 37a LCdF, RS 742.101.

[5] Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, RS 742.120.