

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

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

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

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

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

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



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Urs Hany', written in a cursive style.

Urs Hany

Président du conseil d'administration



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'I. Isenmann', written in a cursive style.

Dr Thomas Isenmann
Directeur