

2.2.1 Etablissement de l'horaire

Compétence en matière de planification de l'horaire

Le SAS est responsable de la planification des sillons et de l'établissement de l'horaire sur le réseau ferroviaire interopérable à voie normale en Suisse. Cependant, il n'établit pas lui-même les horaires, mais mandate les GI relevant de son domaine de compétence pour planifier l'horaire sur leurs réseaux. Le SAS confie en outre aux deux principaux GI de Suisse, à savoir CFF Infrastructure et BLS Netz, des missions spécifiques sur les différents réseaux. Chacun des GI est au bénéfice d'un contrat spécifique et indemnisé à hauteur des prestations accomplies.

Le SAS assume sa responsabilité en matière d'établissement de l'horaire en accompagnant les GI dans l'exécution de leur mandat ainsi qu'en évaluant et en validant les résultats intermédiaires. Il approuve les horaires du réseau pour l'année d'horaire suivante et attribue les sillons aux ETF.

Renouvellement des mandats d'horaire

En 2024, le travail en matière d'établissement de l'horaire a essentiellement porté sur le renouvellement des douze mandats d'horaire établis pour les GI relevant de la compétence du SAS^[1]. Les contrats étant alignés sur la durée des conventions sur les prestations conclues entre la Confédération et les GI, ceux-ci ont fait l'objet de nouvelles négociations avec les GI pour la période 2025-2028. Les contrats de la période précédente ont été reconsidérés afin d'actualiser et de concrétiser les compétences, mais aussi de redéfinir le financement des prestations pour l'harmoniser avec les flux financiers prévus dans les conventions sur les prestations. Les contrats sont publiés sur le site Internet du SAS.

Réglementation des restrictions de capacité

Le suivi de l'établissement de l'horaire consiste notamment à planifier la gestion du trafic en cas de restrictions temporaires de capacité. Aussi les GI, les ETF et le SAS se réunissent-ils pour étudier et, le cas échéant, optimiser les concepts établis pour l'exécution des travaux de construction et d'entretien qui occasionnent des restrictions de capacité significatives. Organisées une fois par mois sous la direction de CFF Infrastructure, ces réunions de pilotage sur la gestion des capacités permettent au SAS, à CFF Infrastructure et aux commanditaires de sillons d'évoquer l'impact des projets de construction et d'entretien ainsi que la gestion du trafic durant les phases de travaux. Selon la durée des restrictions de capacité et leur impact sur la gestion du trafic, les concepts coordonnés sont intégrés aux plans d'utilisation du réseau et fixent les conditions-cadres à respecter pour les planifications détaillées consécutives.

2.2.2 Attribution des sillons

Attribution des sillons au Saint-Gothard

Le premier semestre 2024 a été largement consacré à la gestion des conséquences du déraillement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard en août 2023. Il a ainsi fallu réaliser des analyses spécifiques pour gérer les différentes phases de chantiers sur les axes nord-sud qui ont impacté le trafic marchandises de transit, la hausse de la demande en trafic voyageurs les week-ends et jours fériés ainsi que le trafic pendulaire entre le Tessin et la Suisse alémanique. Les planifications ont fait l'objet d'une coordination avec les ETF concernées. Le SAS a défini les conditions-cadres à l'intention des planificateurs d'horaires et dirigé les concertations visant un optimum global de tous les besoins. Il a approuvé les concepts d'horaires pour les différentes phases et a attribué les sillons aux ETF.

Le 2 septembre 2024, le tube ouest du tunnel de base du Saint-Gothard a été rouvert à la circulation, marquant ainsi la fin d'un travail colossal de planification et de coordination qui a fortement mobilisé l'ensemble des parties prenantes durant plus d'un an.

Attribution des sillons pour l'horaire annuel 2025

Les commandes de sillons pour l'horaire annuel 2025 ont donné lieu à 281 conflits, du fait de demandes des entreprises de transport qui s'entraient voire s'excluaient mutuellement. Le SAS assure la coordination de ces conflits en recherchant systématiquement à concilier au mieux les besoins des ETF et les contraintes des GI afin de proposer des solutions optimales qui permettent, dans l'idéal, de satisfaire toutes les demandes d'utilisation du réseau à des conditions acceptables pour les ETF concernées. Une telle démarche ne saurait aboutir sans l'implication de l'ensemble des parties prenantes dans la planification et leur disposition à renoncer parfois à leur solution idéale au profit d'un optimum global. Le SAS encourage cette culture de la concertation en impliquant les commanditaires de sillons et les GI concernés à un stade précoce de la planification, en privilégiant une communication transparente sur les défis à relever et les solutions possibles et en exigeant une participation constructive.

La coordination des conflits en trafic marchandises de transit, qui se déroule dans le cadre de séances plénières sous la direction du SAS et en présence de l'ensemble des entreprises de transport de marchandises et des GI, en est un bon exemple. Tous les conflits de sillons sur les axes nord-sud ont ainsi trouvé une solution à l'amiable, permettant aux ETF de bénéficier de sillons à la hauteur de leurs attentes.

Le nombre de conflits de sillons liés à l'horaire annuel 2025 a été divisé par trois par rapport à l'année dernière. Cette amélioration vient notamment du fait que les capacités sur l'axe du Saint-Gothard ont pu de nouveau être prises en compte quasi intégralement dans la planification 2025. Même les conflits résultant des demandes de capacités de garage pour les véhicules ferroviaires ont pu être réglés à l'amiable grâce à l'esprit de compromis des ETF.

Un cas de conflit non résolu à l'amiable

Un cas n'a pas pu être résolu par la voie de la concertation. Il s'agit de conflits de sillons entre des trains de la ligne de RER Fribourg/Freiburg–Ins, qui doit être prolongée jusqu'à Neuchâtel, et des trains de marchandises circulant sur le tronçon Neuchâtel–Ins. En l'absence de solution à l'amiable, le SAS est tenu de se conformer aux prescriptions du plan d'utilisation du réseau. Par conséquent, il a attribué les sillons aux trains de marchandises et proposé une offre de sillons limitée aux quatre trains concernés de la ligne de RER Fribourg/Freiburg–Neuchâtel. L'ETF concernée a introduit un recours contre cette décision auprès de la Commission des chemins de fer (RailCom). La procédure est en cours.

2.2.3 Evolution du processus d'attribution des sillons

Table ronde de l'OFT

En 2023, les chantiers menés sur les axes nord-sud ont fortement restreint les capacités, ce qui a compliqué l'attribution des sillons pour l'horaire annuel 2024. Le travail de planification et d'attribution des sillons pour chaque phase, avec une offre de capacité différente, était à la limite du gérable pour toutes les personnes concernées. Si le processus avait été mené de manière classique, cela aurait conduit à des résultats sous-optimaux. Faisant suite à la demande du secteur du fret, le SAS avait alors adapté la procédure à cette situation exceptionnelle, en accord avec l'ensemble des parties prenantes.

La situation s'annonce tout aussi ardue dans les années à venir en raison des nombreux travaux de construction prévus sur les axes nord-sud. Fort de ce constat, l'OFT a organisé une table ronde en février 2024 afin de définir des mesures permettant de pérenniser la fiabilité et l'efficacité du trafic marchandises en dépit des restrictions de capacité prévues.

Mandat au SAS et à CFF Infrastructure

À l'issue de cette table ronde, CFF Infrastructure et le SAS ont été mandatés pour approfondir ensemble les idées proposées, élaborer des optimisations réalistes et efficaces et les soumettre aux autres parties prenantes. Les résultats de ces travaux ont été présentés à l'occasion d'une seconde table ronde en décembre 2024, où ils ont reçu un accueil favorable.

Les optimisations proposées sont principalement axées sur la gestion des horaires de remplacement instaurés pour pallier les restrictions temporaires de capacité. L'idée est de promouvoir une communication transparente auprès des commanditaires afin qu'ils soient informés à un stade précoce des restrictions et des concepts de remplacement et qu'ils puissent s'associer au travail de planification. En cas de restrictions importantes des capacités, il s'agira de déterminer, en amont de la commande, si l'attribution des sillons pour les phases concernées relèvera de l'horaire annuel ou de processus consécutifs. Un consensus existe sur le fait que la procédure ordinaire d'établissement de l'horaire ne peut être mise en œuvre efficacement sur les axes nord-sud que si le nombre de chantiers impliquant des restrictions de capacité est relativement limité. Dans les procédures en aval, les projets individuels d'horaires de remplacement peuvent être traités de manière séquentielle et sont ainsi plus faciles à saisir. De même, au moment ultérieur du règlement des conflits, les besoins effectifs d'utilisation des ETF de marchandises sont convenus avec l'industrie du chargement et sont donc mieux connus. La solution n'est pas exempte d'inconvénients : citons notamment la sécurité de planification plus tardive et la nécessité éventuelle de modifier a posteriori certains sillons pour les trains transfrontaliers en fonction des sillons attribués à l'étranger. Toutefois, les parties intéressées estiment que les avantages l'emportent sur les inconvénients.

2.2.4 Contribution aux nouvelles mesures européennes en matière de gestion des capacités

Proposition de règlement de la Commission européenne sur la gestion des capacités

Plus de 60 % des marchandises transportées via le réseau ferroviaire suisse (mesurées en tonnes) traversent la frontière au moins une fois. Pour garantir une gestion efficace du transport de marchandises qui soit conforme à la politique de transfert voulue par la Suisse, il est essentiel d'harmoniser les processus avec les pays voisins.

Le 11 juillet 2023, la Commission européenne a publié sa proposition de règlement sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen^[2]. Cette proposition, qui poursuit l'avancée réalisée à la faveur du premier paquet ferroviaire de l'UE, vise à renforcer la coopération internationale et l'harmonisation en matière de gestion des capacités et du trafic. Elle prévoit également de faire évoluer le processus d'attribution des sillons afin de mieux répondre aux besoins du marché. A l'avenir, il existera deux procédures distinctes pour la commande de sillons, l'une dédiée aux demandes stables (principalement en trafic voyageurs), l'autre aux demandes volatiles (principalement en trafic marchandises). Les entreprises de transport de marchandises doivent avoir la possibilité de commander leurs sillons après avoir conclu leurs contrats de transport avec les expéditeurs, afin qu'elles aient connaissance des transports qu'elles devront effectivement assurer. Pour garantir aux ETF des sillons en quantité et en qualité suffisantes malgré une commande tardive, l'Europe doit elle aussi se doter d'instruments garantissant des capacités pour les deux types de trafics (marchandises et voyageurs),

à l'image de la stratégie d'utilisation du réseau et du plan d'utilisation du réseau appliqués en Suisse. Grâce à ces nouvelles règles, les ETF de marchandises devraient uniquement commander les sillons nécessaires pour assurer des contrats fermes, ce qui – sur un réseau aussi sollicité – devrait réduire la charge de travail pour l'ensemble des parties prenantes. Si la proposition de la Commission est approuvée par le Parlement européen et le Conseil, les nouveaux processus pourraient entrer en vigueur au changement d'horaire de décembre 2029.

Participation du SAS à la concrétisation de la coopération entre les GI

Les GI européens sont chargés de définir dans un document-cadre les modalités de mise en œuvre des objectifs de coopération fixés dans la proposition de la Commission. Les GI n'ont pas attendu la version définitive du règlement et ont débuté leurs travaux à l'automne 2024, sous la coordination de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons RailNetEurope (RNE). Membre de la task force spécifiquement chargée d'élaborer le document-cadre régissant la gestion des capacités, le SAS met l'accent sur la planification de l'utilisation des capacités. Il effectue ce travail en concertation avec les gestionnaires d'infrastructure des CFF et du BLS ainsi qu'avec l'OFT.

2.2.5 Corridors de fret

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 2024^[3] prévoit de réunir les deux corridors actuels Rhin-Alpes (RALP) et Mer du Nord-Méditerranée (NSMED), auxquels la Suisse participe, au sein d'un seul et même corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée (MNRM) d'ici décembre 2025.

Grâce à cette fusion, la redondance de la NLFA le long du Rhin supérieur pourra être utilisée de manière optimale, ce qui renforcera l'importance de ce corridor en tant qu'instrument de la politique de transfert. Dans cette optique, l'OFT co-présidera en outre le comité exécutif de la nouvelle structure dès le mois de janvier 2025.

En 2024, le SAS a participé à la mise au point des bases contractuelles qui régiront l'organisation du futur corridor. En coordination avec CFF Infrastructure, BLS Netz et l'OFT, et sous la direction du groupe de travail chargé des questions juridiques, il a élaboré et défendu une position commune pour la Suisse.

Les membres du futur corridor se sont accordés sur une instance juridique octroyant à la représentation suisse au conseil d'administration les mêmes pouvoirs de participation que les partenaires européens.

2.2.6 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^[4]). Le SAS avait déjà conclu des accords de coopération avec l'ensemble des GI concernés en 2021. Ces accords régissent les rapports de coopération, notamment les tâches concrètes de chacune des parties prenantes, les données à fournir et les échéances y relatives, le contrôle de gestion, les compétences et la responsabilité.

Gestion de la facturation pour le compte de BLS Netz AG

Le SAS établit les factures d'émoluments destinées aux ETF pour le compte de neuf petits et moyens GI (prestations de base et complémentaires conformément aux articles 21 et 22 OARF^[5]), encaisse les sommes

correspondantes puis les reverse aux GI. Au titre d'un régime transitoire, quatre GI utilisant le système de facturation I-Prix, qui a fait ses preuves, facturaient jusqu'à présent eux-mêmes leurs émoluments aux ETF. En 2024, BLS Netz AG et le SAS ont convenu qu'à partir de 2025, le SAS se chargerait de la facturation pour le compte du BLS, en plus de l'encaissement.

Ainsi, en 2025, seuls trois GI (HBS, CFF et SOB) factureront eux-mêmes leurs émoluments d'utilisation des sillons aux ETF. Ils devront néanmoins attendre la validation du SAS avant d'envoyer leurs factures. Des discussions sont en cours avec le HBS et le SOB pour organiser la reprise de la facturation par le SAS d'ici à la mi-2026 au plus tard.

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 2024 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.

2.2.7 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 géodonnées et leurs données techniques sur l'infrastructure dans le RINF-CH^[6]. 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.

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

Adaptation du système RINF-CH aux nouvelles exigences européennes

L'année 2024 a été déterminante pour le développement de l'application RINF. Au niveau européen, le guide d'application relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2023/1694^[7], entré en vigueur en septembre 2023, a été remanié. Tous les États membres de l'UE et les États tiers impliqués ont soutenu l'ERA dans sa démarche d'adaptation du guide aux nouvelles prescriptions. La version définitive du guide d'application a été transmise aux diverses parties prenantes en décembre 2024, en attendant sa publication officielle prévue au premier trimestre 2025. A partir de cette date, les États membres comme les États tiers disposeront d'un délai de douze mois pour transposer les nouvelles prescriptions dans leur droit interne.

En 2024, le SAS s'est préparé à adapter le système RINF-CH aux changements annoncés. A cette fin, plusieurs

analyses et développements ont été réalisés afin de faciliter la mise en œuvre des nouvelles spécifications dès le printemps 2025.

Saisie des géodonnées des petits GI opérant sur le réseau interopérable

L'année 2024 a été décisive pour les « petits » GI opérant sur le réseau interopérable. Le SAS a contacté chacun de ces GI afin de s'assurer qu'ils intègrent leurs géodonnées dans le RINF-CH. A la mi-août, l'ensemble des données pertinentes avaient été intégrées dans le RINF-CH. Elles ont ensuite été exportées vers le RINF-ERA. Par ailleurs, une fonction permettant la saisie des paramètres techniques des petits GI a été développée. L'intégration de ces paramètres débutera au premier trimestre 2025.

Amélioration de la qualité des données fournies par les grands GI

La qualité des données fournies par les grands GI (CFF, BLS et SOB) a également fait l'objet d'une attention particulière. Aujourd'hui encore, ces données présentent de nombreuses lacunes. Jusqu'à présent, elles devaient être livrées à l'ERA sans être modifiées et n'étaient pas exploitables en l'état, notamment aux fins du contrôle de conformité des véhicules. Le SAS a apporté son aide pour combler ces lacunes. Si la qualité des données géométriques s'est nettement améliorée, l'objectif n'est toutefois pas encore atteint. Il est nécessaire de consolider les données du réseau pour pouvoir collecter les 50 % de paramètres techniques manquants. Comme dans le cas des petits GI, l'objectif est d'obtenir ces paramètres d'ici à l'automne 2025.

2.2.8 Analyse de la réglementation

Révision de l'OARF, de l'OARF-OFT et de l'OH

En 2023, le SAS avait déjà contribué à l'élaboration du projet de révision de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire^[8] et de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire^[9] ainsi qu'à la révision totale de l'ordonnance sur les horaires^[10]. En août 2024, il a émis un avis favorable à l'entrée en vigueur des nouvelles ordonnances dans le cadre de la procédure de consultation des offices.

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

Le SAS s'est associé au groupe de suivi dans le cadre de l'évaluation externe mandatée par l'OFT en 2023 sur les instruments destinés à garantir les capacités, à savoir la stratégie et les plans d'utilisation du réseau. Lors d'un échange avec les analystes, il a exposé en quoi ces deux instruments ont permis d'atteindre les objectifs visés et comment ils pourraient encore être améliorés.

[1] Le contrat conclu avec CFF Infrastructure inclut également HBS et STB, dont la planification de l'horaire et la gestion sont assurées par CFF Infrastructure.

[2] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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) no 913/2010 ; COM(2023) 443.

[3] 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) no 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) no 1315/2013 ; JO L, 2024/1679.

[4] Ordonnance sur le service d'attribution des sillons ; RS 742.123

[5] Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122

[6] Art. 9u, al. 1 LCdF ; RS 742.101 et art. 15f, al. 2 OCF ; RS 741.101.1

[7] Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission, du 10 août 2023, modifiant les règlements (UE) no 321/2013, (UE) no 1299/2014, (UE) no 1300/2014, (UE) no 1301/2014, (UE) no 1302/2014 et (UE) no 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 ; JO 2023, L 222, p. 88.

[8] Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122

[9] Ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS 742.122.4

[10] Ordonnance sur les horaires ; RS 745.13