

2. Rapport annuel

2.1 Objet social, mission et compétences

Objet social et mission

Si l'infrastructure ferroviaire constitue un monopole naturel classique, l'utilisation du réseau ferroviaire suisse a en revanche été ouverte à la concurrence en 1999. Depuis l'introduction du libre accès au réseau dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1, les entreprises de transport ferroviaire (ETF) peuvent faire circuler des trains en régie propre sur des réseaux ferroviaires appartenant à des tiers. Auparavant, chaque entreprise ferroviaire était responsable de la circulation de l'ensemble des trains sur son réseau, que ces trains lui appartiennent ou non.

L'Union européenne, confrontée au déclin constant des parts de marché du rail, a décidé dès 1991 d'instaurer un régime de libre accès. En adoptant l'accord sur les transports terrestres¹, la Suisse a repris la directive² correspondante et s'est engagée à rapprocher sa législation nationale des réglementations européennes.

Pour que cette concurrence en matière d'utilisation du réseau ferroviaire soit à même de répondre aux objectifs d'efficacité et d'innovation visés, tous les acteurs du marché doivent bénéficier des mêmes conditions d'accès au réseau. Le premier paquet ferroviaire européen³ exige que les fonctions essentielles régissant l'accès non discriminatoire au réseau soient confiées à un organe indépendant n'exerçant lui-même aucune activité d'exploitation ferroviaire. Etant donné que la plupart des entreprises ferroviaires suisses sont à la fois des GI et des ETF, le législateur a décidé de créer une structure indépendante sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel : le Service suisse d'attribution des sillons (SAS). Ce dernier a remplacé la société Sillon Suisse SA qui avait été créée par les entreprises ferroviaires (EF) CFF, BLS, SOB et l'Union des transports publics (UTP) suite au renvoi du message sur la réforme des chemins de fer 2 de février 2005. Le SAS n'est pas une autorité de surveillance, mais il exerce et se porte garant de certaines fonctions qui étaient initialement attribuées aux GI et ce, de manière indépendante et en s'appuyant sur un principe de non-discrimination.

Les fonctions essentielles régissant l'accès au réseau sont constituées de la planification des sillons (élaboration de l'horaire) et de leur attribution. Le SAS n'établit pas lui-même l'horaire, mais charge les GI d'élaborer des projets d'horaire. Cette possibilité est explicitement prévue par l'article 9f de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101). Dans le cadre de ces mandats, le SAS demeure néanmoins responsable de la planification de l'horaire et doit être capable de garantir à tout moment que les planifications de l'horaire effectuées en son nom garantissent une utilisation non discriminatoire du réseau.

La détermination de la redevance d'utilisation des sillons (prix du sillon) et sa perception constituent également des fonctions essentielles régissant l'accès au réseau selon le premier paquet ferroviaire de l'UE. En Suisse, le système de tarification des sillons étant établi par la Confédération, le Conseil fédéral s'est contenté de charger le SAS d'encaisser les émoluments d'utilisation des sillons.

La Confédération a par ailleurs délégué au SAS la tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire qui incombait auparavant à l'Office fédéral des transports (OFT). Par cette mesure, la Confédération a contribué à améliorer la gouvernance en attribuant les tâches à deux entités distinctes : l'adoption de directives en matière de tenue du registre incombe à l'OFT tandis que la tenue du registre elle-même est confiée au SAS.

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 ci-après relèvent de cette compétence :

Abrév.	Dénomination	Lignes relevant de la compétence du SAS
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses	Ensemble du réseau, y c. Sensetalbahn
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.
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma ; Sursee–Triengen-Winikon
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–Bulle; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Löwenberg–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

Les réseaux à voie métrique et à voie étroite, où le principe de libre accès n'entre actuellement pas 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 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.

Réseau ferroviaire relevant de la compétence du SAS

