



Service suisse d'attribution des sillons SAS

Rapport de gestion 2021



Table des matières

1.	Avant-propos du président du conseil d'administration et du directeur	4
2.	Rapport annuel	5
2.1	Objet social, mission et compétences.....	5
2.2	Activités commerciales au cours de l'année 2021	7
2.2.1	Établissement de l'horaire.....	7
2.2.2	Attribution de sillons et de prestations complémentaires.....	9
2.2.3	Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons	11
2.2.4	Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire	12
2.3	Gouvernance d'entreprise	14
2.3.1	Organisation.....	14
2.3.2	Conseil d'administration	15
2.3.3	Direction	17
2.3.4	Personnel	18
2.3.5	Partenariats et affiliations	19
2.3.6	Gestion des risques et situation en matière de risque.....	21
2.3.7	Objectifs stratégiques et indicateurs.....	21
3.	Glossaire.....	23
4.	Comptes annuels 2021 du SAS.....	24
4.1	Bilan	24
4.2	Compte de résultat.....	25
4.3	Tableau des flux de trésorerie.....	26
4.4	Tableau des fonds propres	26
4.5	Annexe aux comptes annuels.....	27
4.5.1	Informations générales.....	27
4.5.2	Principes de présentation des comptes	27
4.5.3	Explications concernant les comptes annuels.....	29
4.5.4	Autres informations relatives aux annexes	34
4.5.5	Proposition concernant l'affectation du bénéfice.....	34
4.5.6	Rapport de l'organe de révision Gfeller und Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral	35
	Impressum.....	37

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

Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) nouvellement créé a débuté son activité opérationnelle le 1^{er} janvier 2021. En tant qu'établissement fédéral de droit public indépendant, il lui incombe d'assurer un accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse à voie normale, puisqu'il reprend les missions essentielles auparavant dévolues aux gestionnaires d'infrastructure (GI) à cet égard. Pour que la concurrence en matière d'utilisation du réseau ferroviaire visée par le libre accès au réseau puisse déployer ses effets et peser sur la politique de la Suisse en matière de climat et de transfert du trafic, il apparaît nécessaire de confier les fonctions essentielles régissant l'accès au réseau à un organe n'exerçant lui-même aucune activité d'exploitation ferroviaire.

Le premier exercice du SAS a été marqué par la consolidation des travaux de développement, en particulier dans les nouveaux domaines d'activité, mais également par la persistance de la pandémie de coronavirus et ses recommandations ou obligations de télétravail.

Pour répondre à l'élargissement des domaines d'activité, l'effectif a progressé d'un tiers, atteignant ainsi 15 collaboratrices et collaborateurs. L'intégration de ces derniers ainsi que le développement de la culture d'entreprise dans un contexte de télétravail ont été autant de défis à relever. De même, l'ensemble des discussions visant à régler les conflits de commande de sillons ont dû se dérouler sous une forme virtuelle, qui convient assez bien pour régler des conflits peu complexes. Les commanditaires de sillons ont apprécié le fait de ne pas avoir à se déplacer spécialement pour l'occasion. En revanche, dans les situations conflictuelles complexes, les négociations virtuelles se sont avérées particulièrement difficiles. Les réunions en présentiel sont plus propices aux discussions bilatérales entre les différentes parties prenantes et permettent de parvenir plus rapidement à un consensus. Le SAS peut donc se féliciter d'avoir trouvé une solution à l'amiable à l'ensemble des conflits de commande liés au processus d'établissement de l'horaire annuel et d'avoir ainsi permis à tous les trains prévus de circuler dans des conditions satisfaisantes.

Nous devons ce résultat en grande partie à l'esprit de coopération et à la flexibilité affichée de la part des commanditaires de sillons mais aussi grâce à la collaboration efficace entre le SAS et les planificateurs de l'horaire des GI. En outre, les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ont souligné la qualité élevée de la gestion commerciale assurée par le SAS et ont salué non seulement son engagement remarquable pour résoudre les conflits de commande de sillons, mais également son sens du service.

L'année écoulée a été riche en labeur et pas toujours simple. Nous avons la satisfaction d'avoir pu atteindre une grande partie des objectifs fixés pour ce premier exercice, malgré quelques retards dans la réalisation de certains d'entre eux.

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 'Thomas Isenmann', written in a cursive style.

Dr Thomas Isenmann
Directeur

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 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 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, SR 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

¹ Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ; RS 0.740.72.

² Directive 91/440/CEE du Conseil, du 29.7.1991, relative au développement de chemins de fer communautaires ; Journal officiel L 237 du 24.8.1991, p. 25.

³ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26.2.2001, concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ; Journal officiel L 75 du 15.3.2001, p. 29 ; telle que modifiée par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil, du 21.11.2012, établissant un espace ferroviaire unique européen ; Journal officiel L 343 du 14.12.2012, p. 32.

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 :

<u>Abrév.</u>	<u>Dénomination</u>	<u>Lignes relevant de la compétence du SAS</u>
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses	Ensemble du réseau, y c. Sentalbahn
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	
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix S.A.	Travers–Buttes 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.

Négociation de contrats visant à mandater les GI pour planifier l'horaire

Le SAS a négocié et signé avec l'ensemble des GI relevant de son domaine de compétence des contrats visant à leur confier l'établissement de l'horaire. Le mandat attribué à la société Chemin de fer portuaire suisse SA a été intégré au contrat des CFF, ces derniers étant chargés de l'exploitation de l'infrastructure et donc de toute la planification de l'horaire pour le compte de celle-ci. Les contrats définissent les prestations incombant au mandataire, les droits et obligations réciproques, les responsabilités, la prise en compte des commanditaires, la rémunération mais aussi la sécurité des informations, la confidentialité et la protection des données.

Avant que la planification de l'horaire soit dévolue au SAS, l'OFT avait été amené à confier aux CFF, en tant que gestionnaire de système et sur la base de l'article 37 de la LCdF, certaines tâches relevant de la planification de l'horaire pour des sociétés similaires telles que le BLS et la SOB. Le SAS poursuit cette pratique en prévoyant, dans les contrats conclus avec ces GI, les modalités d'implication du BLS et de la SOB. Cette méthode génère des économies d'échelle et des gains d'efficacité, ce qui réduit les coûts.

Règles concernant la rémunération de l'établissement de l'horaire

Le SAS dédommage les GI lorsqu'il leur confie des activités aux fins de l'établissement de l'horaire. Le SAS finance les coûts liés à l'accomplissement de l'ensemble de ses tâches ainsi qu'au dédommagement versé pour la planification de l'horaire au moyen d'émoluments qu'il facture aux GI proportionnellement aux sillons-kilomètres attribués sur leurs réseaux respectifs (art. 9o LCdF). Les GI peuvent faire valoir ces frais comme coûts d'exploitation dans les conventions sur les prestations passées avec la Confédération.

Cette tarification basée sur les sillons-kilomètres attribués a provoqué des décalages dans les flux financiers par rapport à la précédente méthode de financement direct applicable aux conventions sur les prestations. Lors de la négociation des conventions sur les prestations 2021–2024, cette nouvelle règle n'était toutefois que partiellement prévisible. Certains GI sont avantagés par cette répartition des émoluments, tandis que d'autres doivent ainsi supporter une charge plus élevée, sans avoir pu pour autant la faire valoir dans le cadre de la négociation de la convention sur les prestations. En 2021, le SAS a ainsi joué un rôle de coordination entre les parties prenantes, favorisé la transparence et fait en sorte que l'OFT puisse adapter les différentes enveloppes financières aux conventions sur les prestations conclues avec les GI, ce qui permet d'atténuer les turbulences sans entraîner globalement un excédent de frais.

Mise en place d'un comité de gestion de l'exécution des mandats

Un organe spécifique, le comité de gestion « Horaire », a été créé pour gérer et coordonner la planification de l'horaire par les douze mandataires ainsi que pour garantir la participation de l'ensemble des GI dans l'établissement de l'horaire national. Les douze GI mandataires ainsi que l'OFT sont représentés au sein de ce comité, dont le SAS assure la présidence.

Le comité se réunit deux fois par an. La première réunion a eu lieu le 5 octobre 2021. A cette occasion, le comité a été constitué et les modalités de financement ont été définies ; il a enfin et surtout été question des répercussions du futur système de production et de planification des sillons, le Traffic Management System (TMS), sur les différents GI.

Suivi de l'exécution des mandats

Le SAS, en tant que mandant des GI chargés des tronçons à voie normale, doit veiller à la transparence et à l'utilisation efficace des ressources. Au début de la collaboration avec les neuf GI qui ne

dépendaient pas de la précédente organisation (Sillon Suisse SA), il s'agissait pour l'essentiel de préciser les activités et le niveau de qualité attendus mais aussi les coûts pouvant légitimement être facturés. Il convient, à moyen terme, d'améliorer la transparence et la comparabilité des prestations afin de réaliser des évaluations croisées entre les prestataires, mais aussi d'établir et de surveiller l'évolution des coûts.

Catalogues de sillons pour le trafic marchandises transalpin et sillons préétablis pour les corridors de fret

Sur mandat du SAS, les GI que sont les CFF et le BLS élaborent chaque année des catalogues de sillons pour le trafic marchandises de transit Nord-Sud. Ces catalogues, qui correspondent aux axes du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon, font apparaître la capacité maximale des sillons disponibles pour le trafic marchandises de transit. Une partie de ces sillons-catalogue prend la forme de « sillons préétablis » pour les corridors de fret Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée. Ils font partie de sillons internationaux longue distance sur des corridors, qui sont attribués sur mandat des GI concernés ou des organes d'attribution des sillons par le biais d'un guichet unique (One-Stop-Shop) dédié aux corridors de fret.

Défis actuels de la planification de l'horaire

L'élaboration d'horaires de qualité constitue chaque année un défi important en raison de la forte sollicitation du réseau suisse à voie normale. La multiplication des restrictions de capacités dues à des chantiers et la création d'horaires de remplacement temporaires, mais aussi les exigences de plus en plus fortes qui pèsent sur les CFF quant à la fiabilité des horaires, rendent la tâche encore plus ardue pour les planificateurs de l'horaire. L'accroissement de la concurrence relative à l'utilisation de la capacité des voies pour le dépôt de matériel roulant a également pesé sur les planificateurs de l'horaire dans leurs tâches d'attribution de sillons.

Participation à la refonte au niveau européen du processus de planification de l'horaire et d'attribution des sillons

Les politiques de transport suisse et européenne poursuivent le même objectif, à savoir le transfert du trafic de la route vers le rail. Pour réaliser cet objectif, il sera nécessaire d'instaurer des capacités supplémentaires, de recourir à la numérisation et de supprimer les obstacles techniques propres à chaque pays, mais aussi d'élaborer des processus et procédures plus harmonisés et plus adaptés aux besoins du marché. C'est justement sur ce point que se concentre le projet européen TTR («TTR for smart capacity Management», anciennement intitulé «Timetabling Redesign»). Le SAS participe activement à ce projet. L'un des collaborateurs du SAS est même chargé de piloter, au niveau européen, le sous-projet «TTR Process Group», qui élabore en détail les nouveaux processus et prépare leur mise en œuvre. Au niveau national, le SAS apporte par ailleurs sa contribution au projet TTR@CH, qui permettra de préparer et de mettre en œuvre les différentes étapes du processus.

2.2.2 Attribution de sillons et de prestations complémentaires

Elargissement des compétences en matière d'attribution des sillons

L'utilisation du réseau ferroviaire repose sur la commande et l'attribution de droits d'utilisation définis dans le temps et l'espace, à savoir les sillons. En sus des sillons, les ETF ainsi que les tiers autorisés à demander des sillons conformément à l'article 9a, alinéa 4, de la LCdF commandent des prestations complémentaires liées à l'utilisation de ces sillons, notamment des capacités de voies

destinées au dépôt de matériel roulant et à l'utilisation de voies et d'installations de chargement en trafic marchandises.

La gestion du processus de commande/d'attribution de sillons et de prestations complémentaires constituait déjà le cœur des activités de l'organisation à laquelle a succédé le SAS, Sillon Suisse SA. Ce domaine a toutefois connu une certaine évolution. La compétence du SAS ne se limite plus aux trois grands GI (CFF, BLS, SOB), mais s'étend désormais à l'ensemble du réseau ferroviaire interopérable de la Suisse (cf. carte synoptique p. 7). Le SAS a vu ses compétences élargies au niveau des délais également, étant désormais la porte d'entrée et de sortie pour l'ensemble des commandes et des attributions de sillons/prestations complémentaires dans une grande partie de l'horaire en cours. Ce n'est que dans les cas de commandes de trains spéciaux et de commandes passées à très brève échéance, c'est-à-dire à partir de 8h la veille (des prestations opérationnelles), que le contact s'établit directement entre les ETF et les GI par manque de temps ; dans ce cas, le SAS vérifie a posteriori que le processus se soit déroulé correctement.

Recherche d'alternatives en cas de conflits concernant la commande de sillons et de prestations complémentaires

L'une des fonctions essentielles du SAS dans le processus de commande et d'attribution de sillons et de prestations complémentaires consiste à coordonner les conflits de commandes dans l'horaire annuel. On peut parler de conflits lorsqu'au moins deux demandes d'utilisation du réseau s'entravent mutuellement ou s'avèrent incompatibles. Les conflits sont constatés et appréhendés par les planificateurs des GI sur mandat du SAS, puis sont transmis à ce dernier pour être traités. Le SAS sert de médiateur entre les besoins des ETF d'une part et les possibilités de planification/les contraintes des GI d'autre part, puis s'efforce d'appliquer la solution globalement la plus pertinente pour l'ensemble des acteurs, de manière à satisfaire, dans la mesure du possible, les besoins de transport de tous les commanditaires. A cette fin, il propose des alternatives sur les itinéraires, les capacités de garage ou les possibilités de chargement et attend aussi de la part des personnes impliquées une certaine flexibilité pour accepter ces alternatives, sous réserve que les stratégies de transport puissent continuer à être mises en œuvre à des conditions commerciales acceptables.

En ce qui concerne les nouveaux GI qui entrent dans le giron du SAS, les conflits de commande de sillons sont pour l'heure quasi nuls. Mais la pression concurrentielle grandit sur ces réseaux également. Au vu de la multiplication des acteurs et des réserves de capacités qui devraient aller en s'amenuisant, ces conflits ne devraient pas tarder à déborder des réseaux des trois grands GI (CFF, BLS et SOB).

Chaque année, au cours de l'horaire annuel, le SAS doit coordonner environ 300 à 400 conflits de sillons ; en 2021, le nombre de ces conflits s'est élevé à 275. Idéalement, ces conflits doivent intégralement être réglés à l'amiable. Il est heureux de constater que cet objectif a pu être atteint au cours de l'exercice. Aucune demande d'utilisation du réseau n'a dû être refusée. Ce n'est pas toujours le cas, et le SAS s'est fixé pour objectif de parvenir à une solution amiable dans plus de 95 % des cas. Si, malgré les efforts de coordination, certains conflits restent irrésolus, il appartient au SAS de décider à quelles demandes donner gain de cause, en tenant compte des règles de priorité juridiques⁶.

⁶ Art. 12 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS 742.122); art. 8 à 10 de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF-OFT ; RS 742.122.4).

2.2.3 Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons

Bases juridiques

Conformément à l'article 9f, alinéa 1, lettre b, de la LCdF, le SAS assure l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons pour les prestations de base et complémentaires et verse les recettes aux GI. Conformément à l'article 2, lettre l, de l'OServAS, le SAS encaisse les émoluments d'utilisation des sillons et la redevance d'annulation, sur facture et au nom des GI. Ces derniers permettent dans ce but au SAS d'accéder à tout moment à leurs données (art. 9f, al. 2, LCdF ; art. 4, al. 1, OServAS).

Accords réglant les tâches et les livrables

La compétence générale du SAS en matière d'encaissement du prix du sillon est régie par la loi. Afin de déterminer les obligations et responsabilités de chacun, des accords de coopération ont été conclus avec l'ensemble des 13 GI pour le compte desquels le SAS perçoit les émoluments d'utilisation des sillons. 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.

Vérification et validation des factures pour le compte de BLS, des CFF, de la SOB et du Chemin de fer portuaire suisse SA à compter de janvier 2021

Les GI que sont BLS Netz, CFF, HBS et SOB facturent les prix des sillons à l'aide du système de facturation I-Prix, qui a fait ses preuves. La solution pour intégrer les nouveaux développements touchant aux systèmes (notamment TMS, voir p. 20) tout en maintenant le haut niveau d'efficacité des processus antérieurs d'encaissement du prix du sillon a été de convenir avec ces GI d'une phase de transition. Dans le cadre d'une mission de contrôle bien définie, le SAS surveille depuis le début de l'année 2021, en procédant à des vérifications ponctuelles dans les systèmes de ces GI, la saisie des utilisations des sillons (prestations de base et prestations complémentaires), la facturation correspondante des émoluments d'utilisation des sillons ainsi que le règlement des factures et les procédures de relance. Le SAS assure également un suivi des éventuelles réclamations des clients concernant l'encaissement ainsi que leur traitement par les GI. Il peut ainsi s'assurer que les prestations de base et complémentaires sont bien facturées intégralement, correctement et sans discrimination aux utilisateurs du réseau.

Continuité de l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons pour les autres gestionnaires d'infrastructure

En ce qui concerne les GI qui n'utilisent pas le système de facturation I-Prix, le SAS encaisse auprès des EFT les émoluments d'utilisation des sillons et la redevance d'annulation à titre fiduciaire, sur facture et au nom de ces GI, puis verse les recettes à ces derniers. Afin de séparer clairement les différents flux financiers, il a mis en place au cours du premier semestre 2021 une comptabilité client distincte. Les paiements afférents sont également effectués sur un compte séparé.

Afin de soumettre ce système de comptabilité distinct à un test pratique, la facturation de l'utilisation des sillons a débuté au troisième trimestre 2021 sur le réseau d'Emmentalbahn (ETB). Au vu des résultats positifs, l'expérience a été renouvelée avec les clients de Sursee-Triengen-Bahn (ST), qui ont reçu du SAS leurs décomptes du prix du sillon avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2021. Les questions de transmission des données et de décompte ont également été travaillées avec les autres GI de sorte qu'à compter du 1^{er} janvier 2022, la facturation des sillons utilisés sur leurs réseaux se fasse également par l'intermédiaire du SAS.

La facturation et l'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons pour le compte de ces GI reposent sur les données transmises par leurs soins au SAS au sujet de l'utilisation de leurs installations par les utilisateurs du réseau. Le SAS contrôle ces données au moyen de vérifications ponctuelles et s'appuie sur celles-ci pour calculer les émoluments d'utilisation des sillons. Il contrôle également les paiements entrants correspondants ainsi que les éventuelles réclamations des clients concernant l'encaissement.

Mise à disposition d'outils d'aide à l'encaissement à d'autres gestionnaires d'infrastructure dans le contexte de l'évolution des systèmes

Certains GI ont exprimé le souhait d'être connectés à I-Prix, ce qui permettrait un décompte largement automatisé des prestations de base. Pour pouvoir installer I-Prix, il faut toutefois utiliser NeTS, le système de planification des sillons de CFF Infrastructure pour le réseau entier, ainsi que les données de topologie actuelles du système UNO (également géré par CFF Infrastructure) sur les différentes lignes.

UNO a toutefois atteint la fin de son cycle de vie technique et aucune autre ligne ne peut y être ajoutée. Jusqu'à la mise en service des nouveaux systèmes, à savoir ITOP (en remplacement d'UNO) et TMS (en remplacement de NeTS), le SAS sera contraint de jongler avec deux systèmes de facturation du prix du sillon. L'intégration complète de ces GI intéressés par I-Prix pourra être envisagée une fois TMS et le nouvel outil de topologie ITOP finalisés, soit au plus tôt en 2024.

Soutien aux gestionnaires d'infrastructure concernant le prix du sillon

Lors de la négociation des conventions de coopération, il s'est avéré que certains GI avaient par le passé éprouvé des difficultés à facturer le prix du sillon en raison d'incertitudes quant aux valeurs et prix les plus récents à appliquer. Ils ont également parfois eu du mal à produire dans les délais les données de facturation relatives à l'utilisation des sillons. Le SAS a pu leur apporter à cet égard un précieux soutien qu'ils n'ont pas manqué d'apprécier.

2.2.4 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire

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

Conformément à l'article 9f, alinéa 1, lettre d, de la LCdF, à l'article 2, lettre m, de l'OServAS et à l'article 15f, alinéa 1, de l'OCF⁷, le SAS tient un registre contenant les indications nécessaires à l'accès au réseau. Le registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF-CH) comporte des données spatiales et techniques (données SIG et données techniques sur l'infrastructure) qui décrivent l'infrastructure ferroviaire en Suisse. Les exploitants de lignes interopérables en Suisse sont tenus de saisir et d'actualiser leurs données SIG et leurs données techniques sur l'infrastructure dans le RINF-CH et répondent de l'exactitude de ces données. Ces dernières doivent permettre aux ETF de garantir la compatibilité de leur matériel roulant avec les tronçons à parcourir. Le contrôle de la compatibilité technique des véhicules avec les tronçons à parcourir relève de la responsabilité des ETF.

Correction des erreurs et finalisation de l'outil retenu

L'OFT a travaillé au développement de l'outil RINF-CH entre 2016 et 2020 de concert avec une société externe. En juin/juillet 2021, l'OFT a cédé le système ainsi que l'ensemble des logiciels, licen-

⁷ Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, Ordonnance sur les chemins de fer ; RS 742.141.1.

ses et documents au SAS. Dans un premier temps, le SAS s'est attaché à remédier aux problèmes techniques constatés, en concertation avec le développeur de l'outil et les GI. Il a également fait développer un environnement de test d'acceptation qui faisait jusque-là défaut, mais qui était absolument nécessaire pour télécharger des données en toute sécurité. Celui-ci permet aux GI et au SAS de vérifier dans un premier temps les données avant de les télécharger dans l'environnement de production. Par ailleurs, un site a été spécialement créé (www.rinf-ch.ch) pour accéder à des informations utiles sur le RINF, demander un compte d'utilisateur et permettre aux GI de télécharger leurs données.

Adaptation de l'outil aux nouvelles prescriptions européennes

Le registre suisse RINF fait partie d'un système européen global. Etant compatible avec le registre de l'infrastructure ferroviaire de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), il permet à l'ERA de délivrer des immatriculations de véhicules à l'échelle européenne qui sont également valables en Suisse. Cette procédure permet d'économiser le temps et les coûts liés à l'homologation du matériel roulant utilisé à l'international.

Le système RINF-CH se base toutefois encore sur la décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission européenne⁸. Pour qu'il demeure compatible avec le système européen tel qu'il a été remanié, il doit être adapté aux exigences du nouveau règlement d'exécution (UE) 2019/777⁹. Le SAS s'y est attelé conjointement avec le fournisseur externe du système. La nouvelle version du RINF-CH devrait être testée au printemps 2022 avant d'être opérationnelle.

La qualité insuffisante des données de topologie des gestionnaires d'infrastructure réduit pour l'heure l'intérêt du RINF

La production des données requises relatives à l'infrastructure représente un véritable défi pour les GI. Le SAS a constaté que les fichiers fournis par CFF Infrastructure au format xtf¹⁰ généraient des messages d'erreur empêchant en partie le téléchargement de données dans le RINF-CH. Certaines données disponibles dans le registre RINF sont obsolètes et lacunaires mais ne peuvent pour l'instant être actualisées. Le SAS s'attache, avec CFF Infrastructure et le fournisseur externe du système, à déterminer la cause de ces erreurs et à les supprimer.

Autre problème plus important encore : les GI ne disposent généralement pas, dans leurs systèmes informatiques, de l'ensemble des données de topologie valables actuellement ou à moyen terme dans la qualité requise. Dans les systèmes qu'ils utilisaient précédemment, la qualité et l'actualité des données étaient adaptées à chaque situation et n'avaient pas vocation à être transférées vers un système centralisé doté d'un cadre plus exigeant. Tant que les GI n'auront pas collecté la totalité de ces données sur leurs réseaux pour les saisir dans le RINF-CH, l'intérêt d'un contrôle de compatibilité du matériel roulant des ETF avec les exigences des lignes dans le RINF-CH sera limité.

Dans le cadre du TMS, l'OFT apporte donc un soutien financier au développement d'une plateforme topologique intégrée (ITOP) placée sous la houlette des CFF. Le SAS soutient les efforts des

⁸ Décision d'exécution 2014/880 de la Commission, du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE [notifiée sous le numéro C(2014) 8784] ; JO L 356 du 12.12.2014, p. 489.

⁹ 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 ; JO L 139 du 27.5.2019, p. 312.

¹⁰ eXtended Triton Format (XTF) est un format de fichier développé par Triton Imaging Inc. pour enregistrer les données des levés hydrographiques.

GI qui cherchent à améliorer le plus rapidement possible la qualité de leurs données. Il participe au système TMS et entretient un contact étroit avec le chef de projet ITOP.

2.3 Gouvernance d'entreprise

2.3.1 Organisation

Le SAS est un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique. Ses missions, la forme de son organisation ainsi que ses organes sont définis au chapitre 2a de la LCdF. Il est autonome dans son organisation et sa gestion et tient sa propre comptabilité. En tant qu'organe décentralisé de l'administration fédérale, il est rattaché au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Les organes prévus par la loi sont le conseil d'administration, la direction et l'organe de révision. L'organe de révision choisi par le Conseil fédéral pour les exercices 2021 à 2024 est la société Gfeller und Partner AG, située à Berne.

Le SAS est un établissement à but non lucratif. Il finance ses activités au moyen d'émoluments versés par les GI, à l'égard desquels il exerce en tant qu'institution indépendante les fonctions essentielles régissant l'accès au réseau de manière non discriminatoire. Ces émoluments couvrent les dépenses inscrites au budget du SAS.

Le SAS est divisé en trois secteurs d'activités :

- Horaire et attribution des sillons
- International et encaissement du prix des sillons
- Registre de l'infrastructure, IT et systèmes

ainsi que de deux services de soutien :

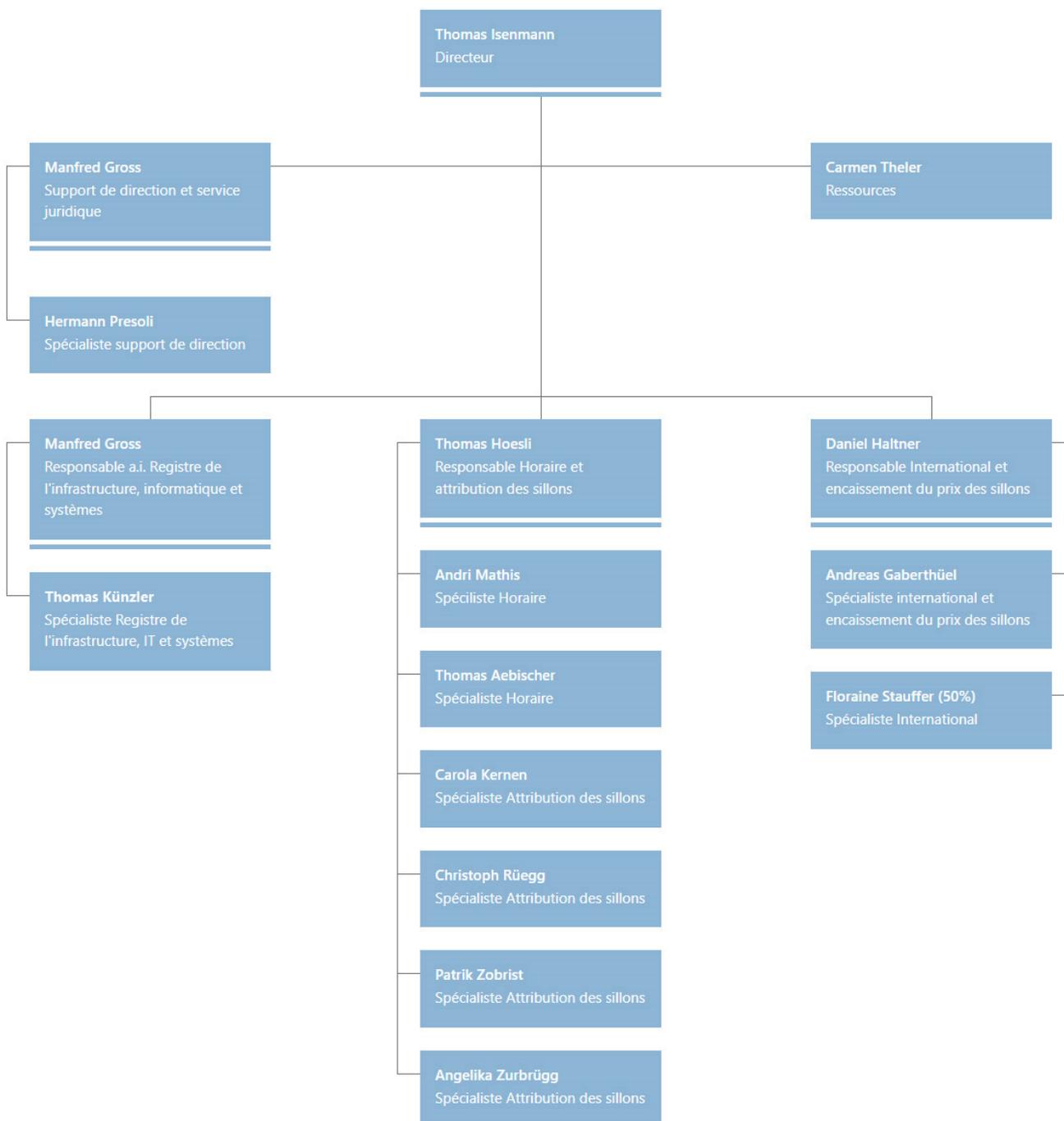
- Support de direction et services juridique
- Ressources¹¹.

Le directeur, les responsables des secteurs « Horaire et attribution des sillons » et « International et encaissement du prix des sillons » ainsi que le responsable du service « Support de direction et services juridique », également responsable par intérim du secteur « Registre de l'infrastructure, IT et systèmes », sont membres de la direction. La responsable du service de soutien « Ressources » participe à l'ensemble des décisions que la direction est amenée à prendre en matière de finances et de personnel.

¹¹ Le service « Ressources » est responsable des finances, de la gestion du personnel ainsi que des tâches administratives.

Organigramme du SAS au 31.12.2021

== membre de la direction



2.3.2 Conseil d'administration

Le conseil d'administration est l'organe de direction et de contrôle suprême du SAS et en assume la gestion stratégique. En vertu de l'article 9h de la LCdF, il se compose de cinq à sept membres nommés par le Conseil fédéral. Ce dernier désigne également la présidente ou le président. La nomination vaut pour une durée de quatre ans, le mandat étant renouvelable deux fois.

Au 31 décembre 2021, le conseil d'administration se compose de cinq membres :



Urs Hany (président)

Ingénieur civil diplômé ETS/SIA

Conseil d'administration Greuter AG, ancien conseiller national



Alexander Stüssi (vice-président)

Diplômé en droit

Directeur de la paroisse catholique romaine de Berne



Claudio Blotti

Économiste

Directeur de Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)



Claudia Demel

Diplômée en économie des transports

Responsable du service des visiteurs du Kunstmuseum Basel



Isabelle Oberson Clementi

Diplômée en droit, master Droit européen

Chiffres clés

Nombre de membres :		5
Pourcentage hommes/femmes :	hommes :	3 (60%)
	femmes :	2 (40%)
Langues nationales :	allemand :	3 (60%)
	français :	1 (20%)
	italien :	1 (20%)
Âge moyen des membres du CA au 31.12.2021 :		53,8 ans

Les tâches du conseil d'administrations sont définies à l'article 9i de la LCdF. Il est notamment chargé de définir les objectifs stratégiques et de les soumettre à l'approbation du Conseil fédéral. Il établit chaque année à l'intention du propriétaire un rapport de gestion comportant le rapport annuel et les comptes annuels révisés, nomme la directrice ou le directeur (sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral) ainsi que les autres membres de la direction sur demande de la directrice ou du directeur, exerce la surveillance sur la direction et approuve le budget du SAS.

Le conseil d'administration s'est constitué dès le mois de mai 2020. Pendant cette période préparatoire de sept mois et demi, il a nommé les membres de la direction, adopté l'ordonnance sur le

personnel du SAS ainsi que les objectifs stratégiques pour les années 2021-2024 avant de les soumettre pour approbation au Conseil fédéral et a édicté le règlement d'organisation ainsi que le code de conduite.

Le conseil d'administration s'est réuni trois fois dans l'année 2021. Il a par ailleurs adopté trois décisions par voie de circulation. Dans le cadre de ses fonctions en tant qu'organe suprême du SAS, il a notamment autorisé le bilan d'ouverture du SAS et les mandats confiés aux GI en matière d'établissement de l'horaire. Il a en outre édicté le règlement sur les frais, le concept de communication ainsi que les principes de politique du personnel du SAS. Il a approuvé le rapport sur les risques ainsi que le budget 2022, dont le plan à moyen terme 2023-25.

Liens d'intérêts

Le conseil d'administration prend les dispositions organisationnelles visant à éviter les conflits d'intérêts, que ce soit pour lui-même ou pour les collaboratrices et collaborateurs. Le code de conduite du SAS est publié sur la page d'accueil de son site Internet (Documentation / Liens et documents).

Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration nommés par le Conseil fédéral sont publiés dans l'[annuaire de la Chancellerie fédérale](#) conformément à l'article 8k de l'OLOGA¹².

2.3.3 Direction

Conformément à l'article 9i de la LCdF, le conseil d'administration nomme, sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, la directrice ou le directeur du SAS et, sur proposition de la directrice ou du directeur, les autres membres de la direction.

La direction du SAS se compose des quatre membres suivants :



Thomas Isenmann
Directeur



Manfred Gross
Membre



Daniel Haltner
Membre



Thomas Hösli
Membre

¹² Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration ; RS 172.010.1.

La responsable du service « Ressources » doit être impliquée sur tous les points de l'ordre du jour relatifs aux finances et au personnel.

La direction est l'organe exécutif du SAS. Elle remplit les tâches et assume les responsabilités définies à l'article 9j, alinéa 2, de la LCdF : elle dirige les affaires, rend les décisions, élabore la planification commerciale, le budget ainsi que les autres bases de décision à l'intention du conseil d'administration et remplit toutes les tâches qui ne sont pas confiées à un autre organe.

2.3.4 Personnel

Données sur le personnel

Au 31 décembre 2021, le SAS employait 15 collaborateurs pour 14,5 équivalents temps plein.

Les rapports de travail entre la direction et les autres collaborateurs sont régis par la loi sur le personnel de la Confédération (LPers)¹³ ainsi que l'ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons (OPers-ServAS)¹⁴ et, à titre subsidiaire, l'ordonnance sur le personnel de la Confédération (OPers)¹⁵. Les collaborateurs concluent des contrats de travail de droit public.

Le SAS requiert la présence de spécialistes expérimentés. Au 31 décembre 2021, l'âge moyen du personnel s'élève à 49,8 ans.

Le SAS recrute principalement son personnel auprès des entreprises ferroviaires suisses. La part des collaboratrices s'élève à 26,7 %. Si ce taux est inférieur aux valeurs cibles de la Confédération, il devance toutefois celui des entreprises ferroviaires suisses actives sur le marché du travail et visées pour le recrutement du personnel.

Aucun départ de personnel n'a été enregistré en 2021. A la suite d'une résiliation fin janvier 2022, la direction a recruté un collaborateur francophone en remplacement, ce qui porte la part assez faible des collaborateurs francophones de 13,3 à 20 % en février 2022.

Données sur le personnel au 31.12.2021

Nombre de collaborateurs :		15
Équivalents temps plein :		14,5
Pourcentage hommes/femmes :	hommes :	11 (73,3 %)
	femmes :	4 (26,7 %)
Langues nationales :	allemand :	13 (86,7 %)
	français :	2 (13,3 %)
Âge moyen des collaborateurs au 31.12.2021 :		49,8 ans

Politique relative au personnel

La politique du SAS en matière de personnel est dictée par la politique de la Confédération en la matière. Le but en est de renforcer la performance du SAS.

Les objectifs généraux du SAS en matière de personnel sont fixés dans le cadre des objectifs stratégiques approuvés par le Conseil fédéral pour les années 2021-2024. L'objectif principal consiste à

¹³ RS 172.220.1

¹⁴ RS 742.101.21

¹⁵ RS 172.220.111.3

positionner le SAS comme un employeur progressiste et socialement responsable qui propose sur le marché du travail pertinentes des conditions attrayantes, concurrentielles et modernes permettant d'attirer et de retenir un personnel qualifié et motivé.

Le succès du SAS dépend des aptitudes et de l'implication de ses collaborateurs. Le SAS s'efforce donc de les faire évoluer dans un cadre qui les autorise à exprimer librement leurs idées, connaissances et expériences au bénéfice du SAS mais aussi pour leur propre satisfaction au travail, leur permettant ainsi de maintenir et de développer leurs compétences mais aussi de s'adapter continuellement à des exigences qui évoluent. Il encourage ainsi le développement personnel de ses collaborateurs par des mesures durables de formation et de perfectionnement.

Contacts avec les partenaires sociaux

Le SAS emploie des spécialistes qualifiés qui proviennent d'entreprises ferroviaires. Il entretient par conséquent un partenariat social conformément à l'article 33 de la LPers avec les organisations du personnel des transports, à savoir le Syndicat du personnel des transports *SEV*, l'association du personnel des secteurs poste/logistique, communication, transports publics, administration publique *Transfair* ainsi que l'Association des cadres des transports publics *ACTP*.

Le SAS, qui avait discuté en 2020 du projet d'ordonnance sur le personnel avec les organisations représentatives du personnel avant son approbation par le Conseil fédéral, a ensuite organisé en 2021 avec ces organisations une réunion afin de leur expliquer les directives relatives au temps de travail ainsi que le règlement sur les frais. Les organisations du personnel ont par ailleurs sollicité des informations au sujet des répercussions de la pandémie de Covid-19 sur les conditions de travail au sein du SAS et demandé si ce dernier était concerné par l'adaptation des facilités de transport pour les employés des transports publics.

2.3.5 Partenariats et affiliations

Le transport ferroviaire ne connaît pas de frontières. Le trafic marchandises notamment est fortement tourné vers l'international : deux tiers des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse franchissent au moins une fois la frontière nationale. Le transport international de voyageurs est lui aussi tributaire de conditions d'utilisation du réseau harmonisées et d'offres de sillons ininterrompues.

Le conseil d'administration a donc tenu à rappeler dans les objectifs stratégiques que le SAS coopère avec d'autres institutions et qu'il siège dans des organes internationaux réunissant les GI, dans la mesure nécessaire à la réalisation des objectifs stratégiques.

Participation à des organes

Le SAS participe aux organes internationaux suivants, que ce soit en tant que membre ou non :

<u>Organe</u>	<u>But de l'adhésion/nature de la participation</u>
PRIME , plateforme d'information entre le service Mobilité et transports de la Commission européenne et les GI et organes d'attributions des sillons européens (membre). CER , Communauté européenne du rail (partenaire).	Information sur l'évolution européenne dans les secteurs politiques et juridiques présentant un intérêt pour le SAS.
ERA , Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.	Participation aux groupes de travail des autorités nationales sur la gestion du registre de l'infrastructure ferroviaire.
RailNetEurope (RNE) , association européenne des GI et des organes d'attribution des sillons (membre).	Elaboration d'une harmonisation à l'échelle européenne des processus, des conditions de commande et d'attribution des sillons et développement de nouveaux systèmes IT dans cet objectif.
Corridors de fret Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée (membre).	Promotion d'offres concertées et attrayantes concernant le trafic marchandises international. Participation aux conseils d'administration (<i>Management Boards</i>) et aux groupes de travail.

Au niveau national, le SAS a la qualité de membre ami de l'Union des transports publics (UTP) et est également membre de la plateforme d'échange « AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT », qui a pour vocation de renforcer le dialogue et le transfert de connaissances entre les acteurs de la politique des transports et de promouvoir la collaboration entre toutes les parties prenantes.

Participation à des projets

Le SAS prend part à deux projets du secteur ferroviaire en Europe et en Suisse.

Dans le cadre du projet « TTR for smart capacity management » (anciennement *Timetabling Redesign*), les GI, les ETF et les organes d'attribution de sillons européens se livrent à une refonte des processus de planification de l'horaire et d'attribution des sillons, afin de mieux les ajuster aux besoins du marché et d'harmoniser davantage les pratiques nationales. Le SAS prend également part au processus de mise en œuvre en Suisse, TTR@CH, dans le cadre duquel les différentes étapes sont prévues de manière à répondre au mieux aux spécificités du paysage ferroviaire suisse.

Le SAS participe en outre au développement du futur système de planification et de production, le Traffic Management System (TMS). Dans ce cadre, la branche ferroviaire met au point, sous la direction des CFF, un nouveau système applicable à l'ensemble du processus de production et de planification des sillons, depuis le projet d'horaire à la commande en passant par la gestion du trafic. Grâce aux nouvelles possibilités numériques, la planification et la gestion de l'utilisation du réseau ferroviaire pourront bénéficier d'une automatisation et d'une modernisation accrues et les différentes étapes du processus être reliées les unes aux autres en continu.

2.3.6 Gestion des risques et situation en matière de risque

Le SAS analyse tous les ans les risques stratégiques et opérationnels. La gestion des risques stratégiques évalue, sur la base de 14 domaines de risques stratégiques dans les domaines de la direction, de l'organisation, de l'exercice des activités, des finances, du personnel et des équipements de travail, si le SAS exerce à la date considérée et à moyen terme les activités propices à la réalisation de l'objet social et s'il présente à cet égard les garanties nécessaires en termes de ressources, de connaissances et de liens avec ses partenaires et clients. La gestion des risques opérationnels vise à évaluer la probabilité de survenance de scénarios de risque dans l'exercice des processus de direction, commerciaux et de soutien ainsi que l'ampleur des dommages. En cas de risques jugés dangereux ou indésirables, la direction met en place des mesures de gestion des risques dont elle contrôle en permanence la mise en œuvre et l'efficacité.

Aucun risque majeur n'a été identifié comme nécessitant des mesures concrètes et immédiates. Les risques jugés indésirables sont essentiellement imputables aux travaux de développement de l'établissement, qui ne sont pas encore achevés. Le SAS devra notamment renforcer la relation de confiance voulue avec les nouveaux partenaires commerciaux. Il est également important de renforcer la perception du rôle du SAS. Les autres mesures à moyen terme devront garantir l'attractivité du SAS en tant qu'employeur sur le marché pertinent des chemins de fer mais aussi intégrer les nouvelles compétences requises du fait de la numérisation croissante de la planification des sillons.

Le SAS développe également un système de contrôle interne (SCI) dont le but est d'identifier et d'évaluer les risques financiers opérationnels des processus commerciaux. Celui-ci n'a pas pu être documenté et mis en œuvre avant la fin 2021.

Depuis le début de son activité le 1^{er} janvier 2021, le SAS se finance au moyen d'émoluments facturés aux gestionnaires d'infrastructure relevant de sa compétence. Ces émoluments couvrent les frais prévus et budgétisés par le SAS (art. 9o et 9f LCdF).

2.3.7 Objectifs stratégiques et indicateurs

Le premier exercice a été principalement marqué par la finalisation des travaux de développement de l'établissement. Les objectifs stratégiques approuvés par le Conseil fédéral ont été atteints dans une large mesure. Le développement du système de gestion de la qualité en vue de l'obtention d'une certification, ainsi que la documentation et la mise en œuvre du système de contrôle interne, n'ont cependant pas pu être finalisés fin 2021.

Indicateurs

Finances et personnel	2021
Charges d'exploitation (en milliers de Fr.)	64 875,7
Résultat annuel (en milliers de Fr.)	818,8
Résultat inscrit au bilan (en milliers de Fr.)	667,8
Total du bilan (en milliers de Fr.)	1 882,8
Réserves (en milliers de Fr.)	-151,0
Effectif (nombre d'équivalents temps plein)	14,5
Indicateurs sur l'établissement	
Nombre de conflits de sillons traités dans le processus d'horaire annuel	275
Nombre de demandes de sillons refusées	
- Horaire annuel	0
- Horaire en cours	6
Nombre de procédures perdues auprès de la RailCom	0
Degré de couverture technique PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en %	107,3
Emoluments et autres produits	
Recettes générées par les émoluments des gestionnaires d'infrastructure dans les domaines relevant de la compétence du SAS (en milliers de Fr.)	65 652,4
Autres produits (en milliers de Fr.)	43,2

3. Glossaire

Catalogue de sillons	L'offre de sillons préétablis pour le fret ferroviaire sur les axes nord-sud du Saint-Gothard et du Lötschberg-Simplon est publiée dès le deuxième lundi du mois de janvier pour l'année suivante. Les catalogues de sillons servent de référence pour la commande de sillons.
Commanditaire	Les commanditaires habilités à demander des prestations de base et complémentaires sont les entreprises de transport ferroviaire ainsi que d'autres entreprises intéressées par la réalisation du trafic ferroviaire conformément à l'article 9a, alinéa 4, de la LCdF.
Conflit de commande	Impossibilité d'attribuer simultanément plusieurs demandes de sillons ou de prestations complémentaires incompatibles entre elles.
Corridors de fret	Lignes internationales majeures visées dans le règlement 913/2010/UE relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, sur lequel repose le fret ferroviaire international. Elles ont pour objet de renforcer la coopération entre les gestionnaires d'infrastructure et les organes chargés de l'attribution des sillons dans le cadre de l'offre de capacités et de l'attribution de sillons internationaux destinés aux trains de marchandises. La Suisse est plus particulièrement impliquée dans les deux corridors de fret ferroviaire Rhin-Alpes et Mer du Nord-Mer Méditerranée.
Demande de sillon	Par « demande de sillon », l'on entend les demandes de sillons ayant été déposées jusqu'au deuxième lundi du mois d'avril pour l'horaire annuel ainsi que celles soumises pour l'horaire sous-annuel par des commanditaires. Ces demandes peuvent être émises par les entreprises de transport ferroviaire ainsi que d'autres entreprises intéressées par la réalisation du trafic ferroviaire conformément à l'article 9a, alinéa 4, de la LCdF.
Négociations de résolution des conflits	Procédure visant à éliminer un conflit de sillons. L'organe d'attribution des sillons et le gestionnaire d'infrastructure concerné recherchent des alternatives (sillons) acceptables avec les commanditaires impliqués.
Prestations complémentaires	Prestations proposées par les GI pouvant être commandées par les entreprises ferroviaires en complément des prestations de base dans le cadre de l'exploitation d'un sillon, par exemple : garage de trains ou manœuvre dans les gares de triage.
Sillon	Un sillon (comparable à un créneau dans le transport aérien) est une autorisation à faire circuler un train défini (en termes de longueur, de poids, de profil et de vitesse) sur une ligne donnée du réseau ferroviaire et à des horaires précis.

4. Comptes annuels 2021 du SAS

4.1 Bilan

	Annexe	31.12.2021	01.01.2021
En CHF			
Liquidités	1	1 594 143	294 300
Créances résultant de livraisons et de prestations		127 891	0
Compte de régularisation actifs		24 286	0
Total de l'actif circulant		1 746 320	294 300
Immobilisations corporelles	2, 15	23 872	10 102
Immobilisations incorporelles	3, 15	111 967	151 150
Total de l'actif immobilisé		135 839	161 252
TOTAL ACTIF		1 882 159	455 552
Dettes financières à court terme		0	15
Dettes résultant de livraisons et de prestations	4	440 549	0
Autres dettes à court terme		104 514	0
Provisions à court terme	7	2 142	0
Compte de régularisation passifs	5	85 720	106 466
Total des capitaux étrangers à court terme		632 925	106 481
Dettes financières à long terme	6	500 549	500 053
Provisions à long terme	7	80 888	0
Total des capitaux étrangers à long terme		581 437	550 053
Réserves issues du bénéfice ou pertes cumulées		-150 982	-150 982
Résultat annuel (bénéfice)		818 779	0
Total des fonds propres		667 797	-150 982
TOTAL PASSIF		1 882 159	455 552

4.2 Compte de résultat

	Annexe	2021
En CHF		
Produits nets des livraisons et des prestations	8	65 695 586
Total des produits nets des livraisons et des prestations		65 695 586
Charges pour achat de prestations	9	-61 752 550
Charges de personnel	10	-2 470 820
Frais de locaux	11	-98 265
Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles	12	-5 449
Charges administratives	13	-94 171
Frais d'informatique	14	-372 019
Autres charges d'exploitation		-39 181
Amortissements de l'actif immobilisé	15	-43 243
Charges d'exploitation		-64 875 698
Résultat d'exploitation		819 888
Résultat financier	16	-1 109
Résultat annuel (bénéfice)		818 779

4.3 Tableau des flux de trésorerie

	Annexe	<u>2021</u>
En CHF		
Flux de trésorerie provenant de l'activité commerciale		
Résultat annuel (bénéfice)		818 779
Amortissements	15	43 243
Variation des provisions	7	83 030
Charges d'intérêts	16	495
Variation des créances résultant de livraisons et de prestations		-127 891
Variation des autres créances à court terme et des comptes de régularisation actifs		-24 286
Variation des dettes résultant de livraisons et de prestations	4	440 550
Variation des autres dettes à court terme et des comptes de régularisation passifs	5	83 768
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'exploitation		1 317 688
Paiements pour investissements d'immobilisations corporelles	2	-17 830
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'investissement		-17 830
Remboursement des dettes financières à court terme		-15
Flux de trésorerie provenant de l'activité de financement		-15
Variation nette des liquidités		1 299 843
Justification :		
Liquidités au 1.1.2021		294 300
Liquidités au 31.12.2021	1	1 594 143
Variation des liquidités		1 299 843

4.4 Tableau des fonds propres

	<u>2021</u>
En CHF	
Réserves provenant de pertes cumulées au 1.1.2021	-150 982
Résultat annuel (bénéfice)	818 779
Réserves provenant de bénéfices cumulés au 31.12.2021	667 797

4.5 Annexe aux comptes annuels

4.5.1 Informations générales

Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) a son siège à Berne (Suisse), Schwarztorstrasse 31.

Le Service suisse d'attribution des sillons est un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique. Il est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2021. L'année 2021 constitue ainsi le premier exercice du SAS. Le bilan d'ouverture du SAS ayant été approuvé par le Conseil fédéral, ces chiffres ont été représentés sous la forme de valeurs de l'exercice précédent dans le bilan. La forme d'organisation, les tâches, les organes et le financement du SAS sont définis dans la loi (art. 9d, 9f, al. 1, 9g et 9o de la loi fédérale sur les chemins de fer [LCdF] du 20 décembre 1957 [RS 742.101]) et dans l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons (OServAS) du 13 mai 2020 (RS 742.123).

Le SAS est géré selon les principes de l'économie d'entreprise, est autonome, doté de sa propre personnalité juridique et est inscrit au registre du commerce. Il tient sa propre comptabilité et est indépendant du budget fédéral.

Afin de couvrir ses coûts non couverts par les comptes prévisionnels, le SAS perçoit des émoluments auprès des GI dont les tronçons font l'objet d'une attribution par ses soins. Il facture les émoluments aux gestionnaires d'infrastructure au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs. Après l'approbation du budget et du plan financier, il informe annuellement les GI et l'OFT des émoluments qui seront facturés l'année suivante et des valeurs planifiées pour les trois années à venir. Dans une moindre mesure, le SAS fournit des prestations à des organisations étrangères telles que RailNetEurope (RNE) ou le corridor de fret ferroviaire 1 (RFC 1 ou corridor « Rhin-Alpes »).

4.5.2 Principes de présentation des comptes

La présentation des comptes du SAS est conforme aux recommandations applicables en la matière (Swiss GAAP RPC – RPC fondamentales) et donne ainsi un aperçu fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats.

Établissement de droit public appartenant à la Confédération, le SAS relève de l'administration fédérale décentralisée. Il est intégré au compte consolidé établi chaque année par le Conseil fédéral, conformément à l'article 55 de la loi sur les finances (LFC, RS 611.0).

Le conseil d'administration a approuvé les comptes annuels du SAS le 4 février 2022, sous réserve de leur approbation par le Conseil fédéral.

Conversion des monnaies étrangères

Les transactions en devises étrangères sont converties aux cours de change en vigueur à la date de la transaction, les actifs et les passifs monétaires libellés en devises étrangères le sont aux cours de change en vigueur à la date du bilan. Les gains ou pertes de change qui en résultent sont comptabilisés dans le compte de résultat.

Liquidités

Les liquidités incluent l'encaisse ainsi que les avoirs en comptes bancaires et postaux, qui sont évalués à leur valeur nominale.

Créances

Les créances sont indiquées à leur valeur nominale. Les créances douteuses sont réévaluées au cas par cas.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées aux coûts d'acquisition ou de revient, déduction faite des amortissements nécessaires et des éventuelles dépréciations de valeur. Les amortissements sont comptabilisés d'une manière linéaire selon la durée d'utilisation prévue.

Catégorie d'immobilisations	Durée d'utilisation (en années)
Mobilier et équipements	10

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent les licences acquises à des tiers sur les coûts activés dans le cadre de l'implémentation de logiciels. Elles sont comptabilisées au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires et des éventuelles dépréciations de valeur. Les amortissements s'effectuent de manière linéaire et systématique sur une durée d'utilisation estimée avec prudence.

Catégorie d'immobilisations	Durée d'utilisation (en années)
Logiciel (essentiellement ABACUS)	3
Licences, savoir-faire, brevets (CI/CD, site web)	5

Dépréciations de valeur

Il convient, au jour du bilan, de vérifier s'il existe des signes que la valeur comptable d'un actif est supérieure à la valeur réalisable (la valeur la plus élevée entre la valeur de marché et la valeur d'usage). On parle alors de dépréciation de valeur ou « impairment ». Si une telle dépréciation est constatée, la valeur comptable est ramenée à la valeur réalisable et la dépréciation est répercutée sur le résultat de l'exercice.

Engagements et provisions

Les engagements sont inscrits à leur valeur nominale. Les provisions sont évaluées sur la base de la valeur attendue des sorties de fonds futures ; elles sont accrues, maintenues ou dissoutes sur la base de la réévaluation à la date de référence.

Comptabilisation des produits

Les produits des prestations de service sont enregistrés pour la période lors de laquelle lesdites prestations ont été fournies. Ils sont comptabilisés après déduction des notes de crédit et des rabais sur les montants facturés au titre des prestations.

Prévoyance en faveur du personnel

Les collaborateurs du SAS sont assurés auprès de la caisse de prévoyance de la Confédération PUBLICA (art. 9n, al. 2 LCdF ; RS 742.101). L'organisme de prévoyance assure les employés contre les conséquences économiques de la vieillesse, de l'invalidité et du décès. Tout employé ayant 17 ans révolus est assuré.

Le patrimoine de la caisse de prévoyance ne figure pas dans les présents comptes annuels. Les cotisations correspondant à la période sous revue sont enregistrées dans les charges de personnel du compte de résultats. Le bilan reprend les ajustements des actifs/des passifs, des créances ou des engagements qui résultent de bases contractuelles, réglementaires ou légales. Chaque année, une analyse est menée afin de savoir si du point de vue de l'organisation, le recours à une institution de prévoyance entraîne un avantage ou un engagement économique. L'analyse repose sur les contrats, les comptes annuels de l'institution de prévoyance établis en Suisse en vertu de la norme Swiss GAAP RPC 26 ainsi que sur les autres calculs qui permettent de rendre compte de la situation financière ainsi que des sur- ou sous-couvertures existantes par rapport aux conditions réelles.

Impôt sur le bénéfice

Le SAS est exonéré de l'ensemble des impôts directs de la Confédération, des cantons et des communes.

Opérations hors bilan

Les engagements éventuels ainsi que les autres engagements qui ne doivent pas être portés au bilan sont évalués et publiés à chaque clôture de bilan. Si ces engagements conduisent à une sortie de fonds sans apport de fonds utilisable et que cette sortie de fonds est vraisemblable et peut être estimée, une provision est constituée. L'évaluation est effectuée sur la base du montant des prestations et coûts unilatéraux futurs, en tenant compte des éventuelles contre-prestations garanties (p. ex. couvertures d'assurances).

4.5.3 Explications concernant les comptes annuels

1. Liquidités

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Caisse	86.70	0.00
PostFinance	1 594 056,16	294 300,39
Total des liquidités	1 594 142,86	294 300,39

2. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles du SAS se composent du mobilier et d'équipements de bureau ainsi que d'installations informatiques.

	<u>2021</u>
<u>Coûts d'acquisition</u>	
1.1.	10 102
Entrées	17 830
Sorties	0
31.12.	27 932
<u>Amortissements cumulés</u>	
1.1.	0
Amortissements	4 060
Sorties	0
31.12.	4 060
Valeur comptable nette au 31.12.2021	23 872

3. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles du SAS se composent des frais activés pour les logiciels, l'identité visuelle, etc.

	<u>2021</u>
<u>Coûts d'acquisition</u>	
1.1.	151 150
Entrées	0
Sorties	0
31.12.	151 150
<u>Amortissements cumulés</u>	
01.01.	0
Amortissements	39 183
Sorties	0
31.12.	39 183
Valeur comptable nette au 31.12.2021	111 967

4. Dettes résultant de livraisons et de prestations

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>01.01.2021</u>
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
Envers des tiers	391 117	0
<u>Envers des entités liées</u>	<u>49 433</u>	<u>0</u>
Total des dettes résultant de livraisons et de prestations	440 550	0

Les dettes envers des entités liées concernent :

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>1.1.2021</u>
Caisse de pension Publica	40 997	0
SG-DETEC	8 436	0

5. Comptes de régularisation passifs

Les comptes de régularisation passifs se composent des congés et des avoirs en temps (y compris les charges sociales) au 31 décembre 2021 ainsi que des autres transferts de charges au titre de l'exercice 2021.

6. Dettes financières à long terme

Pour financer les travaux de développement préalables à son début d'activité, le SAS a demandé un « prêt » à l'Administration fédérale des finances (AFF), conformément à l'article 9r, alinéa 2, de la LCdF. Celui-ci a été approuvé sous la forme d'un compte de dépôt détenu auprès de la trésorerie de l'AFF et doit être remboursé sur une période de quatre ans.

Si le compte présente un avoir en faveur du SAS, le montant correspondant est intégré aux liquidités.

7. Provisions

CHF	<u>31.12.2021</u>	<u>1.1.2021</u>
Provisions à court terme	2 142	0
<u>Provisions à long terme</u>	<u>80 888</u>	<u>0</u>
Total des provisions	83 030	0

La provision à long terme couvre les obligations du SAS au titre des primes de fidélité et des congés sabbatiques (y compris les charges sociales) au 31 décembre 2021. Conformément à l'alinéa 4 des dispositions transitoires de la modification du 28 septembre 2018 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), les rapports de travail des employés de Sillon Suisse SA ont été transférés au SAS avec tous les droits et obligations qui en découlent (art. 333 du Code des obligations [CO]).

8. Produits nets des livraisons et des prestations

CHF	<u>2021</u>
Emoluments et indemnités	65 652 371
Autres produits d'exploitation	43 215
Total des produits provenant des livraisons et prestations	65 695 586

Depuis le début de son activité le 1^{er} janvier 2021, le SAS se finance au moyen d'émoluments facturés aux GI relevant de sa compétence. Ceux-ci couvrent les coûts prévus et budgétisés par le SAS (art. 9o et 9f LCdF ; RS 742.101).

Les autres produits d'exploitation proviennent des prestations au service de RailNetEurope (RNE) et du corridor de fret ferroviaire 1 (RFC 1 ou corridor « Rhin-Alpes »).

9. Charges pour achat de prestations

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les GI facturent leurs prestations au SAS sur la base des contrats d'ho-raire.

CHF	<u>2021</u>
Total des charges pour achat de prestations	61 752 550

10. Charges de personnel

CHF	<u>2021</u>
Charges salariales	1 928 321
Charges sociales	477 114
Autres charges de personnel	65 385
Total des charges de personnel	2 470 820

Au 31 décembre, les effectifs se composaient de 14,5 équivalents temps plein.

11. Charges de locaux

CHF	<u>2021</u>
Loyers	83 040
Frais accessoires	9 915
Nettoyage	5 157
Entretien	153
Total des charges de locaux	98 265

12. Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles

CHF	<u>2021</u>
Mobilier	4 557
ERR Mobilier et équipements	892

Entretien, réparations, remplacements (ERR) et charges de crédit-bail pour immobilisations corporelles **5 449**

13. Charges administratives

CHF	<u>2021</u>
Assurances	2 365
Droits, taxes et autorisations	1 171
Electricité et taxes d'élimination	1 219
Charges administratives et de bureau	89 416

Total des charges administratives **94 171**

14. Frais d'informatique

CHF	<u>2021</u>
Logiciels informatiques, y c. location	163 917
Service et support informatique	208 102

Total des frais d'informatique **372 019**

15. Amortissements

CHF	<u>2021</u>
Amortissements des immobilisations corporelles	4 060
Amortissements des immobilisations incorporelles	39 183

Total des amortissements des immobilisations **43 243**

16. Résultat financier

CHF	<u>2021</u>
Charges financières	-1 124
Produits financiers	15

Total du résultat financier **-1 109**

4.5.4 Autres informations relatives aux annexes

Obligations futures - Charges de locaux

En 2021, le SAS a conclu un contrat de location de cinq ans portant sur des locaux à usage de bureaux. Après la première année, les charges restant à payer s'élèvent à CHF 332 000.– pour les quatre ans à venir.

Engagements éventuels

Aucun engagement de cette nature n'est constaté au 31 décembre 2021.

Encaissement fiduciaire

Conformément à l'article 9f, alinéa 1, lettre b, de la LCdF (RS 742.101) et à l'article 2, lettre l, de l'OServAS (RS 742.123), le SAS est chargé par la loi de percevoir auprès des utilisateurs des sillons (à savoir les ETF) les émoluments d'utilisation des sillons et la redevance d'annulation, sur facture et au nom des GI, et de verser les recettes à ces derniers.

Une comptabilité distincte a été établie pour cette tâche sous le poste « Encaissement ». Un compte séparé a également été créé auprès de PostFinance aux fins exclusives de ces opérations d'encaissement.

Il n'est pas rendu compte de la comptabilité fiduciaire dans les comptes annuels du SAS.

Evénements postérieurs à la date du bilan

Entre le 31 décembre 2021 et le 4 février 2022, il ne s'est produit aucun événement qui serait susceptible d'entraîner un ajustement des valeurs à l'actif et au passif du SAS ou mériterait d'être mentionné ici.

Berne, le 4 février 2022



Urs Hany
Président du conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann
Directeur

4.5.5 Proposition concernant l'affectation du bénéfice

CHF	<u>2021</u>
Pertes résultant du bilan au 1 ^{er} janvier	-150 982
Résultat annuel (bénéfice)	818 779
Bénéfice résultant du bilan au 31 décembre	667 797
Affectation du bénéfice	667 797



**Rapport de l'organe de révision
Au Conseil Fédérale**
Service suisse d'attribution des sillons, Berne

GFELLER + PARTNER AG

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints du Service suisse d'attribution des sillons comprenant le bilan, le compte de résultat, l'état des variations des capitaux propres, le tableau des flux de trésorerie et l'annexe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux aux RPC fondamentales et aux dispositions légales, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

Un audit inclut la mise en œuvre de procédures d'audit en vue de recueillir des éléments probants concernant les valeurs et les informations fournies dans les comptes annuels. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes annuels puissent contenir des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en compte le système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels pour définir les procédures d'audit adaptées aux circonstances, et non pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci. Un audit comprend, en outre, une évaluation de l'adéquation des méthodes comptables appliquées, du caractère plausible des estimations comptables effectuées ainsi qu'une appréciation de la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour fonder notre opinion d'audit.



Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats en accord avec les RPC fondamentales et sont conformes à la loi suisse

Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Dans le cadre de l'audit que nous avons mené conformément à l'article 728a al. 1 ch. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous avons constaté qu'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration, n'était pas adapté aux risques de l'entreprise selon les critères de taille, de complexité et de profil de risque.

Selon notre appréciation, le système de contrôle interne n'est pas conforme à la loi suisse, ce qui explique que nous ne puissions confirmer l'existence du système de contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des comptes annuels.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Berne, le 9 mars 2022

CA/digital

GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Expert-comptable diplômé
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

Danielle Tschampion
Experte-comptable diplômée
Experte-réviseur agréée

Impressum

Le présent rapport donne un aperçu des activités du service suisse d'attribution des sillons durant l'exercice 2021. Des informations complémentaires peuvent être tirées du rapport sur le salaire des cadres (publié sur www.epa.admin.ch) et du rapport succinct du Conseil fédéral sur la réalisation des objectifs stratégiques des unités autonomes de la Confédération (publié sur www.efv.admin.ch).

Éditeur

Service suisse d'attribution des sillons
Schwarztorstrasse 31
CH-3007 Berne

Téléphone +41 79 928 01 63
info@tvs.ch
www.tvs.ch

Langues

Le présent rapport est publié en allemand, français et italien.

Édition

Avril 2022

Crédit photographique

Service suisse d'attribution des sillons