

Service suisse d'attribution des sillons SAS

Rapport de gestion 2024



Table des matières

1. Avant-propos du président du conseil d'administration et du directeur.....	3
2. Rapport annuel	4
2.1 Mission et compétences	4
2.2 Activités commerciales au cours de l'année 2024.....	5
2.2.1 Etablissement de l'horaire	5
2.2.2 Attribution des sillons	6
2.2.3 Evolution du processus d'attribution des sillons	7
2.2.4 Contribution aux nouvelles mesures européennes en matière de gestion des capacités ..	8
2.2.5 Corridors de fret	8
2.2.6 Encaissement des émoluments d'utilisation des sillons	9
2.2.7 Tenue du registre de l'infrastructure ferroviaire	10
2.2.8 Analyse de la réglementation.....	11
2.3 Gouvernance d'entreprise	12
2.3.1 Organes et financement du SAS.....	12
2.3.2 Conseil d'administration	12
2.3.3 Direction	15
2.3.4 Personnel et organisation	16
2.3.5 Contacts avec les partenaires sociaux.....	19
2.3.6 Systèmes de gestion	19
2.3.7 Objectifs stratégiques et indicateurs	20
3. Glossaire.....	21
4. Comptes annuels 2024 du SAS	23
4.1 Bilan	23
4.2 Compte de résultat.....	24
4.3 Etat des flux de trésorerie	25
4.4 Etat du capital propre.....	25
4.5 Annexe aux comptes annuels.....	26
4.5.1 Informations générales	26
4.5.2 Principes de présentation des comptes	26
4.5.3 Explications concernant les comptes annuels au 31 décembre 2024	28
4.5.4 Autres informations relatives à l'annexe	31
4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice	32
4.5.6 Rapport de l'organe de révision Gfeller + Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral	33
Mentions légales.....	35

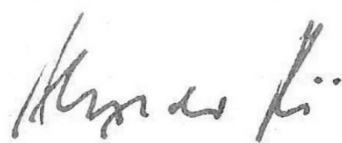
1. Avant-propos du président du conseil d'administration et du directeur

Démonstration des compétences du SAS

La fermeture partielle du tunnel de base du Saint-Gothard d'août 2023 à septembre 2024 a mis en lumière le rôle crucial que le SAS joue dans le système de transports publics suisse ainsi que sa compétence et son engagement. Après l'accident, le SAS a élaboré une offre de sillons alternatifs en collaboration avec CFF Infrastructure et a coordonné les besoins de transport des entreprises de transport ferroviaire (ETF) afin d'optimiser l'utilisation du peu de capacités disponibles. Ces mesures ont pu être mises en œuvre grâce à une priorisation efficace et se sont traduites par une valeur ajoutée pour le système global des transports publics.

Le savoir-faire professionnel du SAS est aussi très prisé lorsqu'il s'agit d'analyser des solutions d'optimisation des transports publics suisses. Comptant sur son expertise et son indépendance, l'Office fédéral des transports (OFT) fait régulièrement appel au SAS pour réaliser les évaluations requises.

En 2024, le conseil d'administration a connu des changements avec le départ de deux de ses membres. Durant quatre ans, Urs Hany a dirigé l'organe suprême du SAS avec discernement et clairvoyance. On se souviendra en particulier de son action remarquable pour transformer Sillon Suisse SA, qu'il a dirigée pendant huit ans, en l'actuel Service suisse d'attribution des sillons. Isabelle Oberson Clementi a, quant à elle, siégé quatre ans au conseil d'administration du SAS. Nous les remercions tous deux pour leur engagement exceptionnel et leur adressons tous nos vœux de réussite dans leurs nouvelles activités.



Alexander Stüssi
Président du conseil d'administration

Garantie d'une attribution des sillons maîtrisée et de qualité

Les utilisateurs des réseaux saluent l'attribution impartiale des sillons. Ils apprécient notamment d'être impliqués dès le début du processus de coordination des conflits. En 2023, la charge de travail pour la coordination des conflits était très élevée en raison de nombreux chantiers limitant la capacité sur les axes nord-sud lors de l'horaire 2024.

Dans les années à venir, de nombreux travaux de construction seront également nécessaires. Le SAS s'est donc préparé aux importants travaux de construction prévus dans les années à venir. A la demande des ETF, des gestionnaires d'infrastructure (GI) et de l'OFT, il s'est attaché, avec CFF Infrastructure, à repenser les processus afin de garder la maîtrise de l'attribution des sillons sans porter atteinte à son niveau de qualité. Les propositions ainsi élaborées ont été bien accueillies par les commanditaires.

Au niveau européen, le SAS contribue à la mise en œuvre opérationnelle de la proposition de règlement de la Commission européenne en faveur d'une gestion des capacités mieux adaptée au marché. Membre d'un groupe de travail au sein de l'Association européenne des GI et des organes d'attribution des sillons (RailNetEurope), il élabore les solutions concrètes voulues en Europe pour garantir l'attribution des capacités aux différents types de transport. Il s'inspire, pour ce faire, des instruments qui existent déjà en Suisse, à savoir la stratégie d'utilisation du réseau et le plan d'utilisation du réseau, afin de s'assurer à l'international les avantages du processus suisse de planification et d'attribution des capacités.



Dr Thomas Isenmann
Directeur

2. Rapport annuel

2.1 Mission et compétences

Mission

Le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) est un établissement fédéral de droit public à but non lucratif doté de sa propre personnalité juridique. Il est autonome dans son organisation et sa gestion et tient sa propre comptabilité.

Conformément à l'article 9e de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)¹, au travers du SAS, la Confédération a pour buts de fournir l'accès au réseau de manière non discriminatoire et transparente, de contribuer à l'évolution saine de la concurrence dans le transport ferroviaire et d'inciter à l'utilisation optimale des capacités ferroviaires. Cette dernière finalité présuppose que tous les acteurs du marché bénéficient des mêmes conditions d'accès au réseau ferroviaire suisse.

Le SAS effectue les fonctions de gestion de l'infrastructure essentielles pour l'accès au réseau de manière impartiale et indépendante des utilisateurs du réseau suisse à voie normale. A ce titre, il répond notamment de la planification et de l'attribution des sillons, de l'établissement de l'horaire du réseau et de l'encaissement des émoluments d'utilisation

des sillons. Il tient en outre le registre suisse de l'infrastructure ferroviaire, lequel contient les informations relatives à l'infrastructure nécessaires à l'accès au réseau, et publie les plans d'investissement des GI en concertation avec l'Office fédéral des transports (OFT) (art. 7, al. 2 OCPF²).

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 figurant dans le tableau ci-après relèvent de cette compétence. Les réseaux à voie métrique et à voie étroite, où le principe de libre accès n'entre actuellement que très peu 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 (art. 15f, al. 3 OCF³).



¹ Loi fédérale sur les chemins de fer ; RS 742.101

² Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire ; RS 742.120

³ Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, ordonnance sur les chemins de fer ; RS 742.141.1

Domaine de compétence du SAS en matière de planification de l'horaire, d'attribution des sillons et d'encaissement des émoluments d'utilisation des sillons

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. (ensemble du réseau)
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal (ensemble du réseau)
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma ; Sursee–Triengen–Winikon (ensemble du réseau)
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–Broc-Chocolaterie ; Givisiez–Murten/Morat ; Muntelier–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

2.2 Activités commerciales au cours de l'année 2024

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 SAS⁴. 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.

⁴ 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.

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 pilo-

tage 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'horaire et dirigé les concertations visant un optimum global de tous les besoins. Il a approuvé les concepts d'horaire 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'entravaient 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 de-

mandes 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 européen⁵. 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 2024⁶ prévoit de réunir les deux corridors actuels Rhin–Alpes (RALP) et Mer du Nord–Méditerranée (NSMED),

⁵ 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) n° 913/2010 ; COM(2023) 443.

⁶ 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) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013; JO L, 2024/1679.

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 OServAS⁷). 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 OARF⁸), 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.

⁷ Ordonnance sur le service d'attribution des sillons ; RS 742.123

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

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-CH⁹. 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) 2023/1694¹⁰, 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

⁹ Art. 9u, al. 1 LCdF (RS 742.101) et art. 15f, al. 2 OCF (RS 741.101.1)

¹⁰ Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission, du 10 août 2023, modifiant les règlements (UE) n° 321/2013,

(UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 ; JO 2023, L 222, p. 88.

toutefois pas encore atteint. Il est nécessaire de consolider les données du réseau pour pouvoir collecter les 50 % de paramètres tech-

niques 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 ferroviaire¹¹ et de l'ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire¹² ainsi qu'à la révision totale de l'ordonnance sur les horaires¹³. 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.



¹¹ Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS **742.122**

¹² Ordonnance de l'OFT sur l'accès au réseau ferroviaire ; RS **742.122.4**

¹³ Ordonnance sur les horaires ; RS **745.13**

2.3 Gouvernance d'entreprise

2.3.1 Organes et financement du SAS

Le SAS est rattaché au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en tant qu'organe administratif décentralisé¹⁴. Ses organes sont le conseil d'administration, la direction et l'organe de révision¹⁵. Le Conseil fédéral nomme les membres du conseil d'administration et désigne sa présidente ou son président. L'organe de révision est également choisi par le Conseil fédéral¹⁶.

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 LCdF, il se compose de cinq à sept membres nommés par le Conseil fédéral. Ce dernier désigne également la présidente ou le président. Chaque nomination vaut pour une durée de quatre ans, le mandat étant renouvelable deux fois¹⁸.

Le conseil d'administration du SAS a exercé son premier mandat de quatre ans du 1^{er} juillet 2020 au 30 juin 2024. Deux de ses membres ont renoncé à se présenter pour un second mandat : Urs Hany a quitté la présidence du conseil d'administration en raison de son âge. Quant à Isabelle Oberson Clementi, elle vit en

Le SAS est un établissement à but non lucratif. Il est financé par des émoluments qui couvrent les dépenses inscrites à son budget et qui sont facturés aux GI relevant de son domaine de compétences au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs¹⁷. Selon l'article 9v, alinéa 4 LCdF, la Confédération peut confier d'autres tâches au SAS, moyennant une indemnisation, mais ne l'a pas encore fait à ce jour.

Asie orientale depuis l'automne 2023. La distance a compliqué l'exercice de son mandat d'administratrice.

Urs Hany était déjà président du conseil d'administration de Sillon Suisse SA, l'organisation de droit privé qui a précédé le SAS, depuis avril 2012. A ce titre, il a accompagné la transformation de celle-ci en un établissement fédéral de droit public, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS).

Le 15 mai 2024, le Conseil fédéral a nommé en Emilie Brandt et Corinne Ribeli deux nouveaux membres du conseil d'administration et réélu les trois autres membres pour un second mandat. Il a en outre désigné Alexander Stüssi comme nouveau président du conseil d'administration.

¹⁴ Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA), Annexe 3 ; RS **172.010.1**

¹⁵ Art. 9g LCdF ; RS **742.101**

¹⁶ Art. 9k, al. 1 LCdF ; RS **742.101**

¹⁷ Art. 9o en lien avec l'art. 9f LCdF ; RS **742.101**

¹⁸ Art. 9h al. 3 Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ; RS **742.101**

Le conseil d'administration du SAS jusqu'au 30 juin 2024



De gauche à droite :

Claudio Blotti	Economiste, directeur de Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)
Claudia Demel	Diplômée en économie des transports, cheffe de projet <i>trireno</i> (association Agglo Bâle)
Isabelle Oberson Clementi	Diplômée en droit, master Droit européen
Urs Hany (président)	Ingénieur civil diplômé ETS/SIA, ancien conseiller national
Alexander Stüssi (vice-président)	Diplômé en droit, directeur de la paroisse catholique romaine de Berne

Le conseil d'administration du SAS à partir du 1 juillet 2024

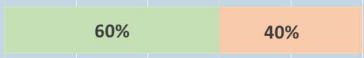
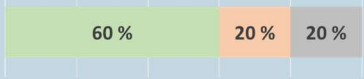


De gauche à droite :

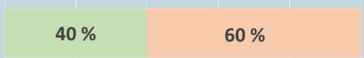
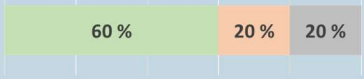
Alexander Stüssi (second mandat, nouveau président)	Diplômé en droit, directeur de la paroisse catholique romaine de Berne
Emilie Brandt (premier mandat)	Économiste d'entreprise, responsable RH et RSE chez Legrand Suisse SA
Claudia Demel (second mandat)	Diplômée en économie des transports, cheffe de projet <i>trireno</i> (association Agglo Bâle)
Corinne Ribeli (premier mandat)	Ingénieure ETS, titulaire d'un EMBA, responsable de la technique chez Bernmobil
Claudio Blotti (second mandat)	Economiste, directeur de Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)

Chiffres clés du conseil d'administration

Situation au 30 juin 2024

Nombre de membres		5			
Répartition selon le sexe	Hommes	3		Hommes	Femmes
	Femmes	2			
Première langue	Allemand	3		Allemand	Français
	Français	1			
	Italien	1			
Âge moyen des membres du CA au 30 juin 2024		56,1 ans			

Situation au 31 décembre 2024

Nombre de membres		5			
Répartition selon le sexe	Hommes	2		Hommes	Femmes
	Femmes	3			
Première langue	Allemand	3		Allemand	Français
	Français	1			
	Italien	1			
Âge moyen des membres du CA au 31 décembre 2024		51,5 ans			

Priorités du conseil d'administration en 2024

Les tâches du conseil d'administration sont définies à l'article 9*i* 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, supervise la direction et approuve le budget du SAS.

Au cours de l'exercice 2024, le conseil d'administration s'est réuni quatre fois et a pris une décision par voie de circulaire. En plus des affaires courantes, comme l'approbation du budget, des comptes annuels, du rapport de gestion et du rapport concernant la réalisation des objectifs stratégiques pour l'année 2023, le conseil d'administration a adopté les objectifs stratégiques du SAS pour les années 2025-2028, que le Conseil fédéral a approuvés. Il a en outre discuté avec la direction des futurs enjeux stratégiques, approuvé le rapport sur les risques et les opportunités 2024 ainsi que le

système de gestion de la continuité des activités. Enfin, il a pris connaissance de l'évaluation des risques pour la continuité des activités.

Lors de la séance à huis clos qui s'est déroulée en septembre 2024, le conseil d'administration a décidé de se doter de deux comités, l'un chargé de la stratégie et l'autre des thèmes relatifs au personnel. Il souhaite ainsi faire face aux enjeux stratégiques à venir ainsi qu'au vieillissement du personnel du SAS, qui se traduira par plusieurs départs à la retraite consécutifs. Chaque comité est composé du président du conseil d'administration et de deux autres membres. Il est informé par la direction des travaux en cours dans son domaine thématique et discute avec celle-ci des questions à traiter.

Liens d'intérêts

Selon l'article 9*i*, lettre c, LCdF, le conseil d'administration prend les mesures préventives qui s'imposent afin de préserver les intérêts du service d'attribution des sillons et d'éviter les conflits d'intérêts. Cela concerne également les membres du conseil d'administration eux-mêmes. Selon l'article 9*h*, alinéa 5, LCdF, les membres du conseil d'administration ne doivent ni exercer d'activité, économique ou autre,

ni être chargés d'une fonction qui pourrait porter préjudice à leur indépendance. Ils doivent en particulier être indépendants des entreprises ferroviaires relevant de la compétence du service d'attribution des sillons. Les membres du conseil d'administration et de la direction doivent se récuser lorsqu'ils sont concernés par des affaires touchant à leurs propres intérêts ou aux intérêts de personnes physiques ou morales qui leur sont proches.

Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration et de tous les collaborateurs sont recensés chaque année par le secrétaire du conseil d'administration ; la dernière fois en septembre 2024. A cette occasion, les membres du conseil d'administration et le personnel du SAS

sont également sensibilisés à la gestion des liens d'intérêts. Il n'existe pas d'activités annexes pour lesquelles des conflits d'intérêts ne peuvent pas être exclus ou qui atteignent une ampleur telle qu'elles réduisent leur capacité à travailler pour le SAS. Les liens d'intérêts des membres du conseil d'administration sont publiés dans le [registre de la Chancellerie fédérale](#), conformément à l'article 8k OLOGA¹⁹.

Le code de comportement du SAS sert à entretenir les valeurs et principes clairs auxquels le SAS s'est engagé pour garantir l'exécution en toute indépendance de ses tâches, est publié sur son site Internet. Le respect des consignes de comportement est soumis à un contrôle périodique.

Liens d'intérêt des membres du conseil d'administration

Nom	Lien d'intérêt	Forme juridique	Organe	Fonction
Alexander Stüssi (président)	Commune bourgeoise de Berne	Commune	Parlement, commission des finances	Membre
	Berner Münster Stiftung	Fondation	Conseil de fondation	Membre
Claudio Blotti	Centro Sociale Onsernonese	Fondation	Conseil de fondation	Membre
	Raiffeisenbank Locarno	Coopérative	Conseil d'administration	Membre
Emilie Brandt	Aucun lien d'intérêts enregistré			
Claudia Demel	Aucun lien d'intérêts enregistré			
Corinne Ribeli	Stiftung Berner Fachhochschule, Bienne	Fondation	Conseil de fondation	Trésorière

2.3.3 Direction

La direction est l'organe exécutif du SAS. Elle remplit les tâches et assume les responsabilités définies à l'article 9j, alinéa 2 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.

La direction par intérim des Services centraux étant assurée par le directeur Thomas Isenmann.

Chiffres clé de la direction



¹⁹ Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration ; RS 172.010.1



De gauche à droite :

Thomas Isenmann	Directeur ; Responsable a.i. Services centraux
Thomas Hösli	Responsable Horaire et attribution des sillons
Manfred Gross	Responsable Digitalisation et RINF ; soutien à la direction et droit

2.3.4 Personnel et organisation

Bases juridiques

Les rapports de travail entre la direction et les autres membres du personnel sont régis par la loi sur le personnel de la Confédération²⁰ ainsi que l'ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons²¹ et, à titre subsidiaire, l'ordonnance sur le personnel de la Confédération²². Les collaboratrices et colla-

borateurs sont soumis à des contrats de droit public.

Organisation

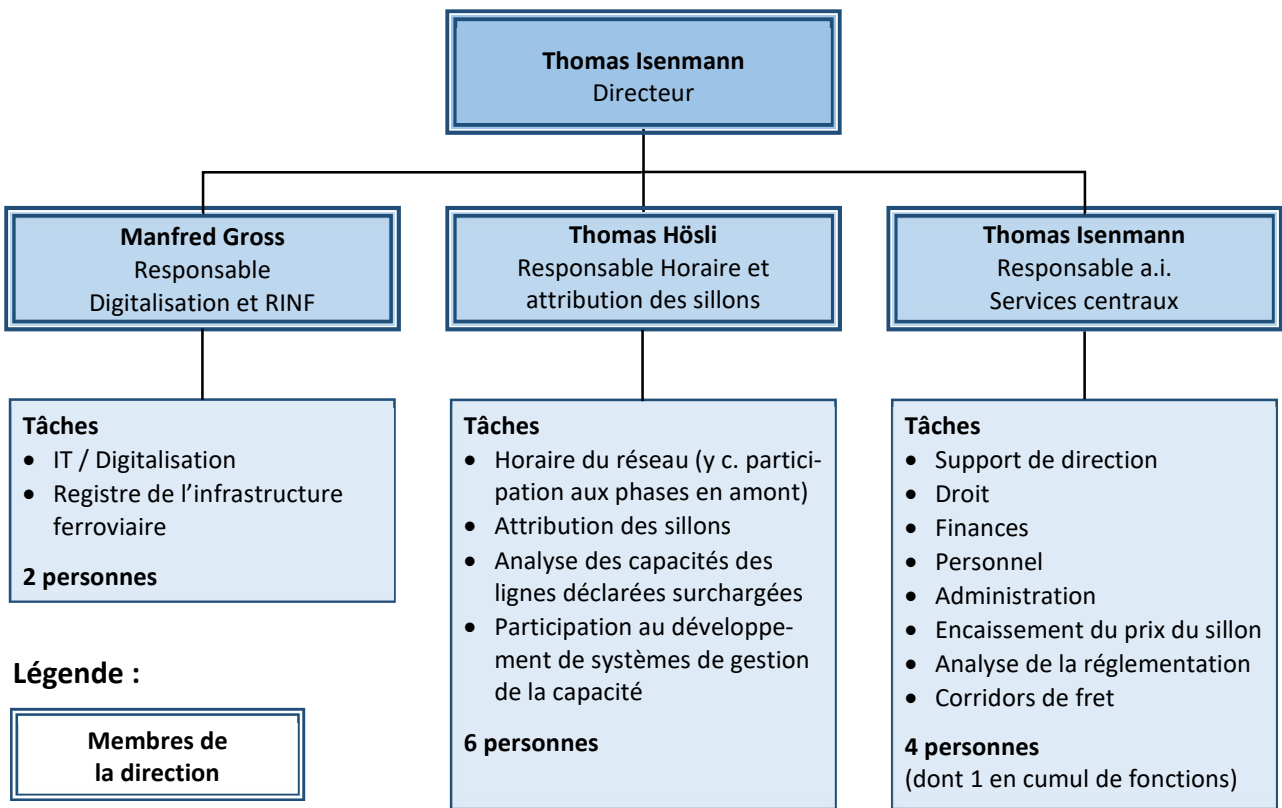
Le SAS s'organise en trois secteurs d'activité, à savoir " Horaire et attribution des sillons ", " Digitalisation et RINF " et " Services centraux ".

²⁰ Loi sur le personnel de la Confédération (LPers) ; RS **172.220.1**

²¹ Ordonnance sur le personnel du Service suisse d'attribution des sillons (OPers-ServAS) ; RS **742.101.21**

²² Ordonnance sur le personnel de la Confédération (OPers) ; RS **172.220.111.3**

Organigramme du SAS en 2024



Le personnel du SAS fin 2024



Chiffres clés du personnel

Fin 2024, le SAS employait 13 personnes, soit 12,1 équivalents temps plein. Deux postes vacants seront pourvus respectivement à partir de début janvier et mai 2025.

Le SAS requiert la présence de spécialistes chevronnés et accorde une grande importance à la promotion des jeunes membres de son personnel. L'âge moyen du personnel (membres de la direction inclus) a baissé de deux ans par rapport à l'année dernière. Fin 2024, il s'établissait à 47,8 ans.

La part du personnel féminin s'élevait à 22,7 % en moyenne annuelle. Ce chiffre est certes inférieur aux valeurs cibles fixées par la Confédération, mais il est toutefois supérieur à celui des entreprises ferroviaires suisses actives sur le marché du travail visé pour le recrutement du personnel. La part du personnel dont la première langue est le français (en moyenne annuelle) a diminué de plus d'un point pour s'établir à 20,1 % en raison d'un poste temporairement vacant.

Politique relative au personnel

La politique du SAS en matière de personnel se fonde sur les prescriptions légales, les enjeux stratégiques et la convention d'objectifs signée avec le propriétaire. 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 2021-2024²³. L'objectif principal consiste à positionner le SAS comme un employeur progressiste et socialement responsable qui propose sur le marché du travail visé des conditions attrayantes, concurrentielles et modernes permettant d'attirer et de fidéliser un personnel qualifié et motivé.

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

Chiffres clés du personnel

Effectif du personnel, moyenne annuelle

• Nombre de collaborateurs (membres de la direction inclus)	13
• Postes à temps plein	11,9

Travail à temps partiel, taux d'occupation < 90 %, moyenne annuelle

• Hommes	0,0 %
• Femmes	65,3 %
• Moyenne des deux sexes	14,9 %

Répartition selon le sexe, moyenne annuelle

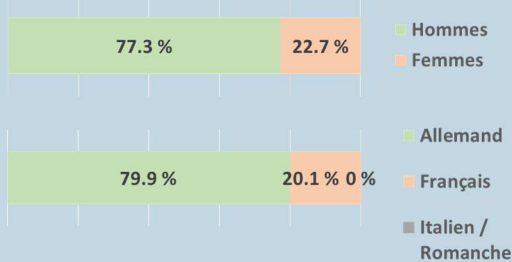
• Hommes	77,3 %
• Femmes	22,7 %

Première langue, moyenne annuelle

• Allemand	79,9 %
• Français	20,1 %
• Italien, Romanche	0,0 %

Âge moyen au 31 décembre 2024

• Hommes	54,0 ans
• Femmes	39,5 ans
• Moyenne des deux sexes	47,8 ans



²³ Feuille fédérale 2020, p. 9331 et suiv.

Enquête auprès du personnel

L'enquête auprès du personnel 2024 a à nouveau été menée sur la base du questionnaire de la Confédération. De manière générale, les résultats se sont encore améliorés. Parmi les domaines thématiques considérés, trois ont reçu

une évaluation très positive (de 85 à 100 points) et 21 une évaluation positive (de 65 à 84 points). L'attractivité en tant qu'employeur et la direction ont reçu une évaluation « satisfaisante » (50 à 64 points).

2.3.5 Contacts avec les partenaires sociaux

Le SAS agit dans le secteur ferroviaire et entretient par conséquent un partenariat social conformément à l'article 33 LPers avec les organisations du personnel des transports, à savoir le Syndicat du personnel des transports (SEV), le syndicat pour le Service public Suisse (transfair) ainsi que l'Association des cadres des transports publics (ACTP).

La rencontre annuelle avec les partenaires sociaux n'a eu lieu que le 27 janvier 2025 en raison d'une incompatibilité de calendrier. Parmi les thèmes abordés figuraient l'évolution salariale, y compris la compensation de l'inflation, les changements dans l'effectif, ainsi que les résultats de l'enquête auprès du personnel 2024.

2.3.6 Systèmes de gestion

Gestion de la qualité et des risques

Le système de gestion de la qualité du SAS est certifié selon la norme ISO 9001:2015. Le 10 janvier 2024, le SAS a passé l'audit de suivi avec succès. L'auditeur a constaté que la direction faisait preuve d'un engagement maximal vis-à-vis du système de gestion de la qualité et que l'ensemble des responsables de processus plaçaient les risques liés aux processus au centre de leurs préoccupations. Il a relevé que le principal objectif qualité du SAS était de garantir un niveau élevé d'accompagnement et de satisfaction des commanditaires.

La gestion des risques et des opportunités fait partie intégrante du système de gestion de la qualité. En 2024, le conseil d'administration et la direction ont à nouveau élaboré des mesures appropriées après avoir analysé les opportunités et les risques stratégiques et opérationnels. Il est principalement nécessaire de préserver l'attractivité du SAS en tant qu'employeur sur le marché du travail visé, à savoir celui du secteur ferroviaire suisse.

Dans ce contexte, le SAS s'attache à conserver sa bonne réputation d'employeur au sein de la branche ferroviaire et à offrir des conditions de travail attractives, afin que le fait de changer d'employeur au profit du SAS soit considéré

comme une étape enrichissante dans une carrière professionnelle.

Evaluation par les ETF

Comme chaque année, le SAS a demandé aux ETF commanditaires d'évaluer le processus d'attribution des sillons et de soumettre leurs suggestions d'amélioration dans le cadre du dialogue avec la clientèle. Le SAS a reçu 22 réponses au total. A l'instar de l'année précédente, l'évaluation générale du processus d'attribution des sillons se maintient à un bon niveau. Les ETF ont notamment salué le très bon sens du service du SAS. Quoique le nombre de chantiers occasionnant des restrictions de capacité ait été moindre, l'attribution des sillons a tout de même été jugée difficile lors de ces phases de travaux. Les ETF ont notamment relevé la lourde charge de travail pour toutes les parties concernées qu'a nécessité la coordination des conflits concernant le temps d'arrêt à la gare de triage de Bâle, consécutifs à des travaux de construction importants.

Autres systèmes de gestion

En 2024, le conseil d'administration a approuvé le système de gestion de la continuité des activités du SAS et a pris connaissance de l'évaluation des risques pour la continuité des activités.

Le système de gestion de la conformité, approuvé en juin 2023, ainsi que le système de contrôle interne (SCI) ont été appliqués sur l'ensemble de l'année 2024. Le réviseur externe n'a émis aucune réserve vis-à-vis du SCI et a con-

firmé n'avoir constaté, lors de son contrôle, aucun élément susceptible de remettre en cause l'adéquation des systèmes de gestion de la conformité et de la continuité des activités.

2.3.7 Objectifs stratégiques et indicateurs

Les objectifs stratégiques approuvés par le Conseil fédéral ont été atteints. Les résultats de l'enquête auprès du personnel sont par ailleurs nettement meilleurs que l'année passée. L'objectif d'obtenir une évaluation au moins « positive » pour l'ensemble des thématiques abordées a été atteint à hauteur de 92 %.

La réalisation des objectifs stratégiques des entités autonomes de la Confédération est publiée chaque année par le Conseil fédéral (site web de l'administration fédérale des finances AFF).

Indicateurs

Indicateurs sur les finances et la politique du personnel	2024	2023
Charges d'exploitation (en milliers de francs)	74 481,8	72 216,7
Résultat annuel (bénéfice/perte en milliers de francs)	659,9	912,1
Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre (en milliers de francs)	2 908,2	2 248,3
Résultat inscrit au bilan (en milliers de francs)	3 188,6	2 460,6
Effectif (nombre d'équivalents temps plein, moyenne annuelle)	11,9	12,2
Indicateurs sur l'établissement		
Nombre de conflits de sillons traités dans le processus d'horaire annuel	281	908
Nombre de demandes de sillons refusées		
– Horaire annuel	1	0
– Horaire en cours	3	0
Nombre de procédures perdues auprès de la Commission du rail (RailCom)	0*	0
Degré de couverture réglementaire PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en %	103,7	97,5
Degré de couverture économique PUBLICA (caisse de prévoyance de la Confédération), en %	91,3	89,8
Emoluments et autres produits		
Recettes des émoluments des gestionnaires d'infrastructure dans les domaines relevant de la compétence du SAS (en milliers de francs)	75 125,6	73 106,9
Autres produits (en milliers de francs)	9,4	20,7

* Une procédure en cours.

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'horaire annuel suivant. 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 LCdF.
Conflit de commandes	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 (UE) 913/2010 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 sillons	Par « demande de sillons » sont entendues les demandes déposées jusqu'au deuxième lundi du mois d'avril pour l'horaire annuel ainsi que celles soumises par des commanditaires pour l'horaire sous-annuel.
Entreprise de transport ferroviaire (ETF)	Opérateur du trafic voyageurs et/ou marchandises sur sa propre infrastructure ou sur une infrastructure étrangère. En Suisse, de nombreuses entreprises ferroviaires sont à la fois entreprises de transport ferroviaire et gestionnaires d'infrastructure.
Gestionnaire d'infrastructure (GI)	Exploitant et, en règle générale, propriétaire d'infrastructures destinées au trafic ferroviaire (réseau ferroviaire public). La majeure partie des sociétés ferroviaires suisses sont simultanément gestionnaires d'infrastructure et entreprises de transport ferroviaire.
Négociations visant à résoudre les conflits	Procédure visant à éliminer un conflit de commandes. L'organe d'attribution des sillons et les gestionnaires d'infrastructure concernés 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.
Prix du sillon, émoluments d'utilisation des sillons	Prix qu'une entreprise de transport ferroviaire doit payer au gestionnaire d'infrastructure pour pouvoir utiliser un sillon. Il est fixé par la Confédération. Les principes de fixation des prix figurent dans la loi sur les chemins de fer et dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire.
Sillon	Un sillon (comparable à un créneau dans le transport aérien) est une autorisation à faire circuler un train défini sur une ligne donnée du réseau ferroviaire à des horaires précis.



4. Comptes annuels 2024 du SAS

4.1 Bilan

	Annexe	31.12.2024	31.12.2023
En francs			
Liquidités	1	3 020 763	2 346 736
Autres créances à court terme			2 622
Comptes de régularisation actifs		113 688	50 067
Total de l'actif circulant		3 134 451	2 399 425
Immobilisations corporelles	2, 13	37 380	27 545
Immobilisations incorporelles	3, 13	16 803	33 602
Total de l'actif immobilisé		54 183	61 147
TOTAL ACTIF		3 188 634	2 460 572
Dettes résultant de livraisons et de prestations	4	113 070	62 171
Provisions à court terme	6		3 000
Comptes de régularisation passifs	5	91 190	68 017
Total des capitaux étrangers à court terme		204 260	133 188
Provisions à long terme	6	76 200	79 100
Total des capitaux étrangers à long terme		76 200	79 100
Réserves issues du bénéfice ou de pertes cumulées		2 248 284	1 336 146
Résultat annuel (bénéfice)		659 890	912 138
Total des fonds propres		2 908 174	2 248 284
TOTAL PASSIF		3 188 634	2 460 572

4.2 Compte de résultat

	Annexe	2024	2023
En francs			
Produits nets résultant de livraisons et de prestations	7	75 135 003	73 127 612
Total des produits nets résultant de livraisons et de prestations		75 135 003	73 127 612
Charges pour achat de prestations	8	-71 326 635	-69 294 693
Charges de personnel	9	-2 318 086	-2 309 496
Charges de locaux	10	-101 255	-102 310
Charges administratives	11	-104 853	-75 996
Frais d'informatique	12	-592 142	-368 090
Autres charges d'exploitation		-16 758	-21 445
Amortissement de l'actif immobilisé	13	-22 030	-44 717
Charges d'exploitation		-74 481 759	-72 216 747
Résultat d'exploitation		653 244	910 865
Résultat financier	14	6 646	1 273
Résultat annuel (bénéfice)		659 890	912 138

4.3 Etat des flux de trésorerie

	Annexe	<u>2024</u>	<u>2023</u>
En francs			
Flux de trésorerie provenant de l'activité commerciale			
Résultat annuel (bénéfice)		659 890	912 138
Amortissements	13	22 030	44 717
Variation des provisions	6	-5 900	-12 180
Variation des créances résultant de livraisons et de prestations		-60 999	12 657
Variation des autres créances à court terme et des comptes de régularisation actifs		50 899	8 015
Variation des dettes résultant de livraisons et de prestations	4	23 172	-23 602
Variation des autres dettes à court terme et des comptes de régularisation passifs	5	659 890	-5 726
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'exploitation		689 092	936 019
Versements pour investissements en immobilisations corporelles	2	-15 065	0
Flux de trésorerie provenant de l'activité d'investissement		-15 065	0
Remboursement des dettes financières à long terme		0	0
Remboursement des dettes financières à court terme		0	0
Flux de trésorerie provenant de l'activité de financement		0	0
Variation nette des liquidités		674 027	936 019
Justification			
Liquidités au 1 ^{er} janvier		2 236 736	1 410 717
Liquidités au 31 décembre	1	3 020 763	2 346 736
Variation des liquidités		674 027	936 019

4.4 Etat du capital propre

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
En francs		
Réserves provenant du bénéfice ou de pertes cumulées au 1^{er} janvier	2 248 284	1 336 146
Résultat annuel (bénéfice)	659 890	912 138
Réserves provenant du bénéfice au 31 décembre	2 908 174	2 248 284

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.

Il s'agit d'un établissement fédéral de droit public doté de sa propre personnalité juridique. La forme d'organisation, les tâches, les organes et le financement du SAS sont définis par la loi fédérale (art. 9d, 9f, al. 1, 9g et 9o de la loi sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 [LCdF, RS 742.101]) et par l'ordonnance sur le service d'attribution des sillons du 13 mai 2020 (OServAS, RS 742.123).

Le SAS est géré selon les principes de l'économie d'entreprise. Il est autonome, doté de sa propre personnalité juridique et inscrit au registre du commerce. Il tient sa propre comptabilité et ne dépend pas 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 au GI au prorata des sillons-kilomètres attribués à leurs réseaux respectifs (art. 5, al. 2 OServAS). 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).

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.

Etablissement 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 5 février 2025, sous réserve de leur approbation par le Conseil fédéral.

Conversion des monnaies étrangères

Les transactions en devises étrangères sont converties aux taux de change en vigueur à la date de la transaction, les actifs et les passifs monétaires libellés en devises étrangères le sont aux taux 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 des avoirs en comptes bancaires et un avoir en dépôts auprès de l'Administration fédérale des finances. Ces avoirs sont évalués à leur valeur nominale.

Créances

Les créances sont inscrites à leur valeur nominale. Les comptes débiteurs douteux sont réévalués au cas par cas. Aucune créance en souffrance n'est constatée à la date de clôture de l'exercice.

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. 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 Internet)	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.

Dettes et provisions

Les dettes sont inscrites 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 résultat. Le bilan reprend les ajustements des actifs ou des passifs, voire des créances et

des dettes 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 d'autres calculs qui permettent de rendre compte de la situation financière ainsi que des excédents ou déficits de couverture par rapport aux conditions réelles.

Impôts 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 conditionnels 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'assurance).

4.5.3 Explications concernant les comptes annuels au 31 décembre 2024

1. Liquidités

Francs	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Banque Migros	1 258 424	1 340 173
Administration fédérale des finances	1 762 339	1 006 563
Total des liquidités	3 020 763	2 346 736

2. Immobilisations corporelles

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

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
<u>Coûts d'acquisition</u>		
1 ^{er} janvier	42 674	42 674
Entrées	15 065	0
Sorties	0	0
31 décembre	57 739	42 674
<u>Amortissements cumulés</u>		
1 ^{er} janvier	15 129	9 594
Amortissements	5 230	5 535
Sorties	0	0
31 décembre	20 359	15 129
Valeur comptable nette au 31 décembre	37 380	27 545

3. Immobilisations incorporelles

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

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
<u>Coûts d'acquisition</u>		
1 ^{er} janvier	151 150	151 150
Entrées	0	0
Sorties	0	0
31 décembre	151 150	151 150
<u>Amortissements cumulés</u>		
1 ^{er} janvier	117 548	78 366
Amortissements	16 800	39 182
Sorties	0	0
31 décembre	134 348	117 548
Valeur comptable nette au 31 décembre (arrondie)	16 803	33 602

4. Dettes résultant de livraisons et de prestations

Francs	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Dettes envers des tiers résultant de livraisons et de prestations	75 905	25 655
Dettes envers des entités liées résultant de livraisons et de prestations	37 165	36 516
Total des dettes résultant de livraisons et de prestations	113 070	62 171

Les dettes envers des entités liées concernent :

Francs	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Caisse de pensions PUBLICA	37 165	35 976
Office fédéral du personnel OFPER	0	540
Total des dettes envers des entités liées	37 165	36 516

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 2024 ainsi que des autres transferts de charges au titre de l'exercice 2024.

6. Provisions

Francs	<u>31.12.2024</u>	<u>31.12.2023</u>
Provisions à court terme	0	3 000
Provisions à long terme	76 200	79 100
Total des provisions	76 200	82 100

Les provisions couvrent les obligations au titre des primes de fidélité et des congés sabbatiques (y compris les charges sociales) au jour du bilan.

7. Produits résultant d'émoluments et d'indemnités

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Emoluments et indemnités	75 125 584	73 106 870
Autres produits d'exploitation	9 419	20 742
Produits résultant d'émoluments et d'indemnités	75 135 003	73 127 612

Le SAS se finance au moyen d'émoluments facturés aux gestionnaires d'infrastructure relevant de sa compétence. Ceux-ci couvrent les coûts prévus et inscrits au budget du SAS (art. 9o en lien avec l'art. 9f LCdF ; RS 742.101).

Les autres produits d'exploitation proviennent des prestations au service de RailNetEurope (RNE).

8. Charges pour achat de prestations

Les GI facturent leurs prestations au SAS sur la base des contrats d'horaire.

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Total des charges pour achat de prestations	71 326 635	69 294 693

9. Charges de personnel

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Charges salariales	1 769 840	1 761 683
Charges sociales	442 120	433 409
Autres charges de personnel	106 126	114 404
Total des charges de personnel	2 318 086	2 309 496

L'effectif se composait de 12,1 équivalents temps plein au 31 décembre.

10. Charges de locaux

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Loyers	79 710	82 734
Frais accessoires	12 496	9 840
Nettoyage	8 606	9 737
Entretien	443	0
Total des charges de locaux	101 255	102 311

11. Charges administratives

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Assurances	3 469	3 014
Droits, taxes et autorisations	263	172
Electricité et élimination des déchets	1 336	1 401
Charges administratives et de bureau	99 785	71 409
Total des charges administratives	104 853	75 996

12. Frais d'informatique

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Matériel et logiciels informatiques, y c. location	560 900	331 614
Service et support informatique ; conseil	31 242	36 476
Total des frais d'informatique	592 142	368 090

13. Amortissements

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Amortissements des immobilisations corporelles	5 230	5 535
Amortissements des immobilisations incorporelles	16 800	39 183
Total des amortissements des immobilisations	22 030	44 718

14. Résultat financier

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Charges financières	-520	-4 589
Produits financiers	7 166	5 862
Total du résultat financier	6 646	1 273

4.5.4 Autres informations relatives à l'annexe

Obligations futures

Charges de locaux

En 2021, le SAS a conclu un contrat de location de cinq ans portant sur les bureaux. Après les quatre premières années, les charges restant à payer s'élèvent à 82 000 francs pour l'année à venir.

Engagements conditionnels

Aucun engagement de cette nature n'est constaté au 31 décembre 2024.

Autres indications à fournir conformément à la loi

L'effectif employé par le SAS ne dépasse pas 50 équivalents temps plein (ETP) au 31 décembre 2024.

Encaissement fiduciaire

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

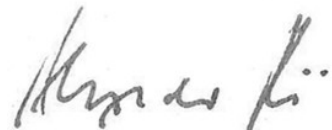
Une comptabilité distincte a été établie pour cette tâche sous le poste « Encaissement ». Un compte séparé a également été créé auprès de la banque Migros aux fins exclusives de ces opérations d'encaissement.

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 2024 et le 10 février 2025, 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 10 février 2025



Alexander Stüssi

Président du conseil d'administration



Dr Thomas Isenmann

Directeur

4.5.5 Proposition concernant l'emploi du bénéfice

Francs	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Résultat inscrit au bilan (bénéfice/perte) au 1 ^{er} janvier	2 248 284	1 336 146
Résultat annuel (bénéfice)	659 890	912 138
Résultat inscrit au bilan (bénéfice) au 31 décembre	2 908 174	2 248 284
Bénéfice reporté	2 908 174	2 248 284

4.5.6 Rapport de l'organe de révision Gfeller + Partner AG relatif aux comptes annuels transmis au Conseil fédéral



Rapport de l'organe de révision

Au Conseil Fédérale

Service suisse d'attribution des sillons, Berne

GFELLER + PARTNER AG

Rapport sur l'audit des comptes annuels

Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels du Service suisse d'attribution des sillons (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2024, le compte de résultat, le tableau des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

Selon notre appréciation, les comptes donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière consolidés de la société au 31 décembre 2023 ainsi que de ses résultats et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date conformément aux RPC fondamentales et sont conformes à la loi suisse.

Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section «Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels» de notre rapport. Nous sommes indépendants de la société, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession, et avons satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des comptes annuels et de notre rapport correspondant.

Notre opinion sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux comptes annuels ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent par ailleurs comporter des anomalies significatives.



Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.

Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes annuels

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement des comptes annuels conformément aux RPC fondamentales et aux dispositions légales. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de la société à poursuivre l'exploitation de l'entreprise. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir le bilan sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider la société ou de cesser l'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Une plus ample description de nos responsabilités relatives à l'audit des comptes annuels est disponible sur le site Internet d'EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/fr-ch/audit-rapport-de-revision>. Cette description fait partie intégrante de notre rapport.

Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du conseil d'administration.

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 12 février 2025

GFELLER + PARTNER AG



Christoph
Andenmatten

Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)



Christian
Zwahlen

Expert-réviseur agréé

Mentions légales

Le présent rapport donne un aperçu des activités du Service suisse d'attribution des sillons durant l'exercice 2024. Des informations complémentaires peuvent être tirées du rapport sur le salaire des cadres (publié sur www.epa.admin.ch) et des rapports succincts du Conseil fédéral sur l'atteinte des objectifs stratégiques des entités autonomes de la Confédération (publiés sur www.efv.admin.ch).

Editeur

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

info@tvs.ch
www.tvs.ch

Langues

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

Mise en page

SAS

Edition

Mars 2025

Crédit photographique

Photo de couverture, photos de chemins de fer : © Peider Trippi, P. Trippi-Services,
<https://www.trippi-services.ch>

Photos des membres du SAS : Service suisse d'attribution des sillons

