

sillon.ch – l’organe indépendant d’attribution des sillons

1. Qui est sillon.ch?

Sillon Suisse SA (désignée ci-après «sillon.ch») est l’organe chargé de l’attribution des sillons pour les réseaux ferroviaires des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), du BLS et du Südostbahn (SOB).

Avec l’externalisation de l’attribution des sillons par le biais de la création d’un organe indépendant sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, les trois plus grands chemins de fer à voie normale de Suisse ainsi que l’Union des transports publics (UTP) confirment leur engagement en faveur d’une concurrence loyale sur les rails.

2. Qu’est-ce qu’un sillon et pourquoi est-il nécessaire d’attribuer des sillons?

Un sillon est comparable à un «slot» dans le trafic aérien.

Qu’est-ce qu’un sillon?

L’attribution d’un sillon (également nommé sillon horaire) autorise

- un train spécifique (longueur, poids, profil, vitesse) à circuler
- sur un tronçon déterminé du réseau ferroviaire
- et dans un créneau horaire défini.

Avec la réforme des chemins de fer 1, la Suisse a introduit en 1999 le principe de libre accès au réseau. Depuis, les entreprises ferroviaires qui opèrent en trafic marchandises – ainsi que, avec certaines restrictions, celles qui opèrent en trafic voyageurs – ont le droit de faire circuler leurs trains sur des réseaux tiers, pour autant qu’elles disposent des autorisations délivrées par l’Office fédéral des transports (OFT). Auparavant, un tel accès n’était possible qu’après entente mutuelle. L’accès au réseau vise à promouvoir la concurrence dans le trafic marchandises en particulier, et donc à rendre le chemin de fer plus attrayant.

Aujourd’hui, 25 entreprises de transport ferroviaire circulent sur les réseaux ferroviaires des CFF, du BLS et du SOB. Une bonne quinzaine d’autres entreprises sont impliquées dans le trafic à la demande ou effectuent des courses spéciales avec du matériel roulant historique. Toutes utilisent le même réseau ferroviaire. Pour que cela fonctionne, il est nécessaire qu’un organe coordonne les différents souhaits en matière d’utilisation. C’est pourquoi toutes les entreprises de transport ferroviaire annoncent chaque année leurs besoins pour chacun de leurs trains à l’organe d’attribution des sillons, chargé de coordonner ces souhaits. sillon.ch résout les conflits engendrés par deux ou plusieurs demandes inconciliables et

attribue les sillons. La somme de toutes les attributions de sillons constitue l'horaire pour l'année suivante.

3. Pourquoi sillon.ch a-t-elle été fondée?

Avant la fondation de sillon.ch, les entreprises ferroviaires allouaient elles-mêmes les sillons de leur réseau. Théoriquement, elles auraient donc pu avantager leurs propres secteurs de trafic marchandises et voyageurs par rapport aux autres entreprises ferroviaires, ce qui n'a pas été constaté en Suisse. L'ancienne forme des services d'attribution des sillons s'inscrivait toutefois en contradiction avec les efforts visant à poursuivre la libéralisation du trafic ferroviaire. Or, la concurrence ne peut déployer ses effets que si toutes les entreprises de transport ferroviaire sont traitées sur un pied d'égalité en ce qui concerne l'accès au réseau. Aussi le Conseil fédéral a-t-il proposé, dans son message sur la réforme des chemins de fer 2 du 23 février 2005, la création d'un service d'attribution des sillons indépendant sous forme d'établissement de droit public de la Confédération.

Le rejet du message par le Parlement – pour des raisons extérieures à la proposition de création du service d'attribution des sillons – aurait entraîné un retard de plusieurs années. C'est pourquoi les CFF, le BLS et le SOB ont décidé d'externaliser leurs activités d'attribution des sillons vers un organe commun et indépendant. Début 2006, ils ont fondé sillon.ch de concert avec l'Union des transports publics (UTP).

Le Conseil fédéral a accueilli favorablement cette mesure en la considérant comme une avancée importante vers le renforcement d'une concurrence loyale dans les transports ferroviaires. Elle permettrait d'acquérir de précieuses expériences en vue de la révision du message sur la réforme des chemins de fer 2. Malgré tout, le Conseil fédéral est resté d'avis, déjà à cette époque, que seules de nouvelles discussions avec la Communauté européenne permettraient de savoir si l'indépendance organisationnelle et les compétences de sillon.ch suffiraient pour l'adoption du premier paquet ferroviaire de l'UE.

4. Quelles sont les fonctions de sillon.ch?

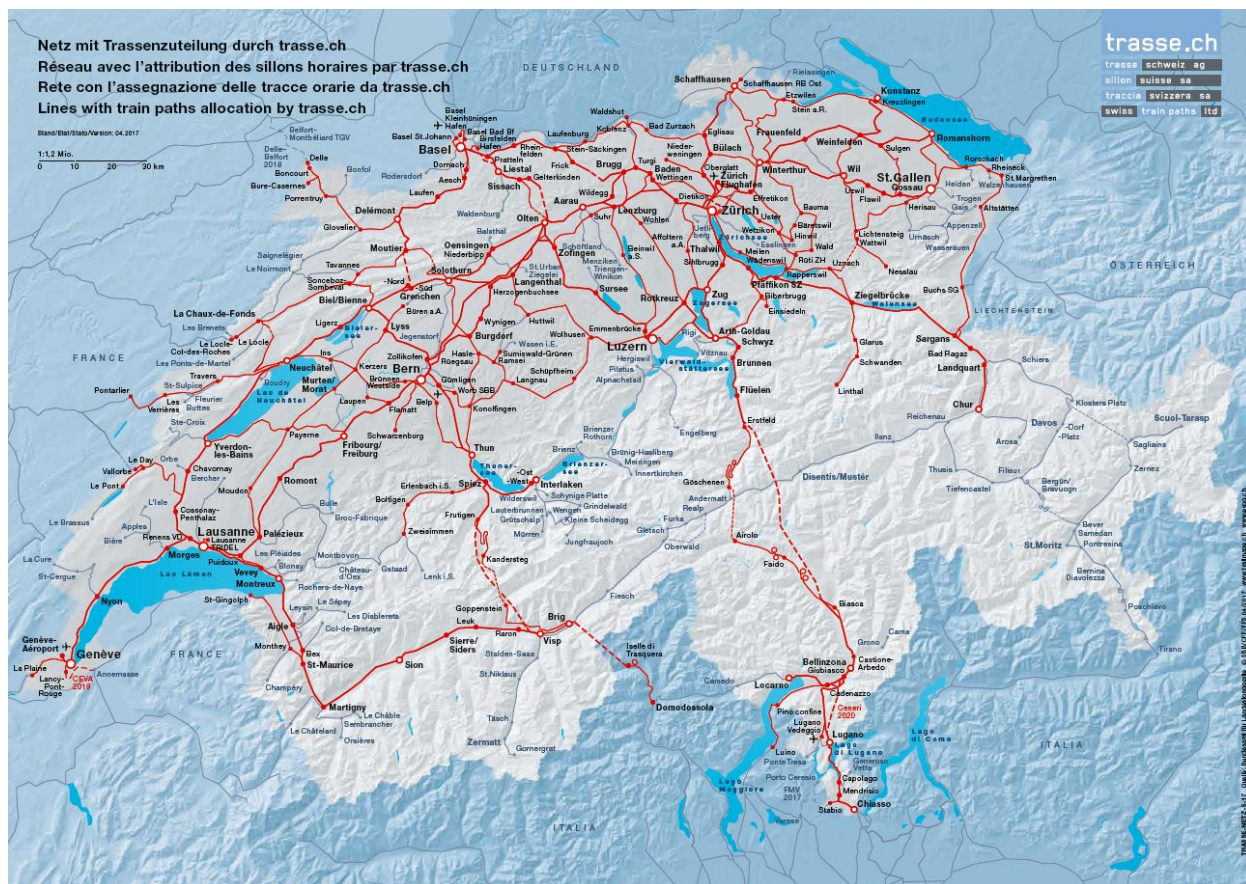
Les trois principales missions de sillon.ch sont les suivantes:

1. Attribution des sillons

sillon.ch coordonne les commandes de sillons pour les réseaux des CFF (y compris les réseaux exploités par les CFF de Turbo, du Sennetalbahn et du chemin de fer portuaire suisse SA), du BLS et du SOB, et attribue les sillons. Elle couvre ainsi 95% du réseau suisse à voie normale. Les autres

entreprises ferroviaires à voie normale continuent à attribuer les sillons sur leur propre réseau ferroviaire jusqu'à l'entrée en vigueur de la réglementation légale.

Illustration 1: Réseau avec attribution des sillons horaires par trasse.ch



Horaire annuel non discriminatoire

L'horaire représente la meilleure mise en œuvre possible des souhaits de sillons des entreprises ferroviaires. sillon.ch veille à ce que les horaires soient établis de manière non discriminatoire. Elle charge les spécialistes des gestionnaires d'infrastructure de représenter les demandes de sillons au moyen de leurs outils de planification et encadre l'élaboration des projets d'horaire. Elle s'assure ainsi du respect du principe de non-discrimination et approuve les projets d'horaire dans le cadre de l'attribution des sillons.

2. *Analyse de goulet d'étranglement des lignes surchargées*

Si, même après la procédure de coordination, sillon.ch ne parvient pas à satisfaire toutes les demandes de sillons, elle déclare la ligne en question comme surchargée. Elle effectue ensuite une analyse des capacités, dans le cadre de laquelle elle examine les raisons de la surcharge et met en évidence les mesures possibles à court et à moyen terme pour y remédier.

5. **Comment sillon.ch garantit-elle la non-discrimination dans l'élaboration de l'horaire et dans l'attribution des sillons?**

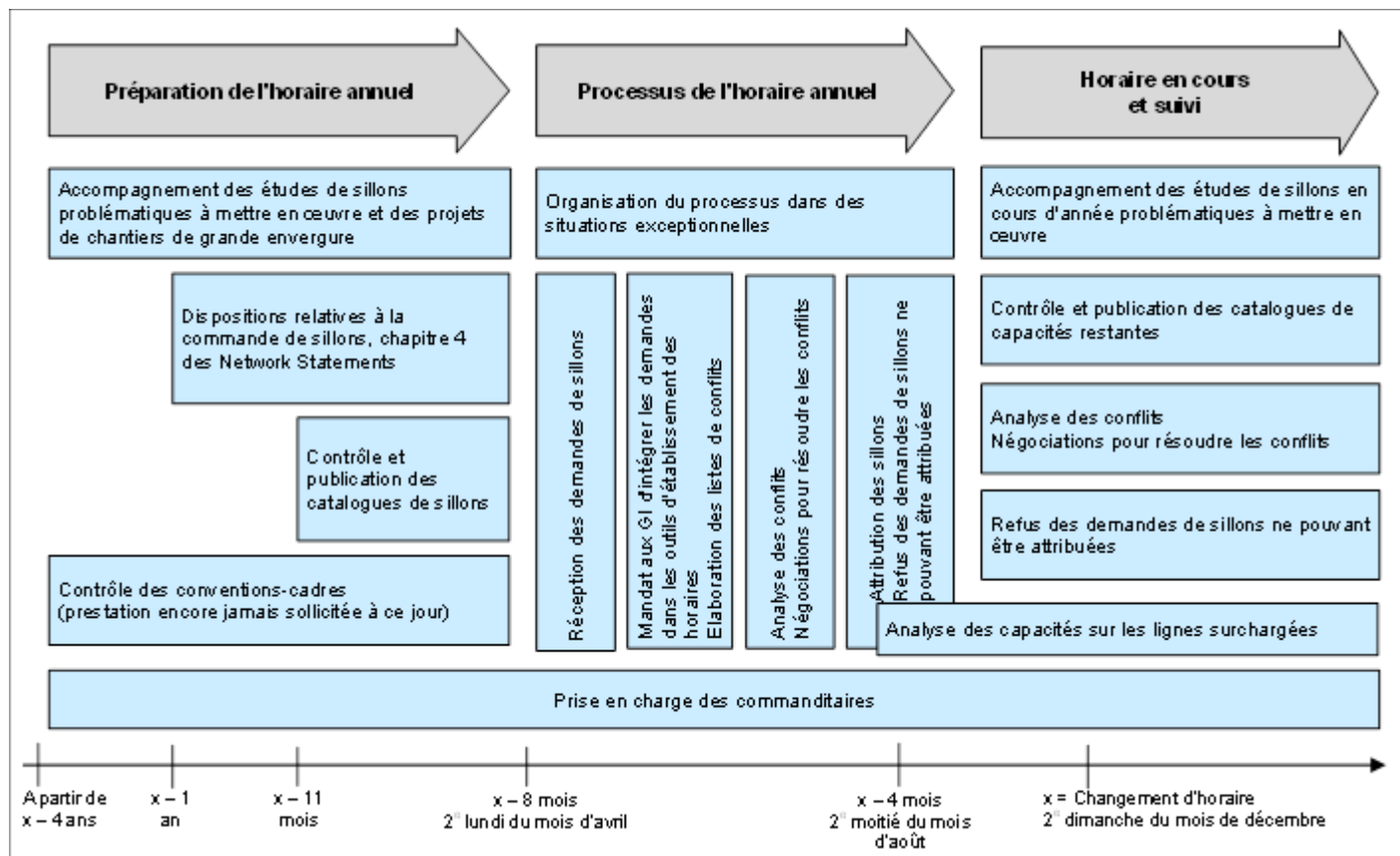
Les entreprises ferroviaires établies ne jouissent pas de privilèges par rapport aux nouvelles en ce qui concerne l'accès au réseau. Chaque année, toutes les entreprises ferroviaires doivent réitérer leurs demandes de sillons, ce qui donne lieu à une nouvelle procédure de coordination.

Le processus d'établissement de l'horaire est structuré en trois phases:

- 1) préparation de l'horaire annuel, avant les demandes de sillons;
- 2) attribution des sillons dans l'horaire annuel, depuis les demandes de sillons jusqu'à l'attribution des sillons;
- 3) attribution des sillons dans l'horaire courant jusqu'à la fin de l'année horaire.

L'illustration 2 représente ces trois phases.

Illustration 2: Les trois phases d'établissement de l'horaire



sillon.ch garantit la non-discrimination durant les trois phases:

1. *Préparation de l'horaire annuel: suivi des études de sillons et des projets de chantiers de grande envergure ainsi que vérification ou élaboration des bases régissant la commande*

Avant de commander des sillons, les entreprises ferroviaires font souvent vérifier la faisabilité de leurs projets de commande par les spécialistes d'horaire des gestionnaires d'infrastructure. Si un tel concept d'offre n'est pas réalisable ou impliquerait des changements importants dans l'horaire, les gestionnaires d'infrastructure font appel à sillon.ch. Par ailleurs, les entreprises ferroviaires peuvent demander expressément un accompagnement par sillon.ch pour la réalisation de l'étude. sillon.ch vérifie si les déclarations des gestionnaires d'infrastructure sont correctes, s'ils ont proposé les alternatives les plus intéressantes aux entreprises ferroviaires et si les dispositions légales ont été respectées. Cette démarche s'applique également aux travaux d'entretien et/ou de construction impliquant des restrictions de capacités. Pour les utilisateurs concernés il importe d'élaborer le plus tôt possible – idéalement avant même le début du processus de commande de sillons – des solutions acceptables voire attrayantes. Les offres et horaires de substitution proposés doivent obéir au

principe de non-discrimination. Aucune entreprise ferroviaire ne doit recevoir de décision de refus avant que sillon.ch n'ait été sollicitée. En outre, sillon.ch vérifie toutes les bases régissant la commande de sillons (catalogues de sillons, éventuelles conventions-cadres) sous l'angle du principe de non-discrimination et actualise chaque année les dispositions afférentes à la commande de sillons (chapitre 4 des Network Statements des CFF, du BLS et du SOB).

2. *Horaire annuel: non-discrimination dans l'établissement des horaires et l'attribution des sillons*

Pour l'horaire annuel les demandeurs de sillons demandent environ 15 000 sillons. Un tel volume de commandes engendre inévitablement des conflits de sillons. L'on parle de conflit de sillons lorsque deux ou plusieurs demandes de sillons sont inconciliables et qu'il n'est pas possible d'y donner suite comme souhaité.

En cas de conflit de sillons, sillon.ch commence par chercher des alternatives avec les entreprises ferroviaires concernées et les concepteurs d'horaires, afin de pouvoir faire circuler tous les trains. Les alternatives consistent en des sillons proposés dans un autre créneau horaire, en d'autres itinéraires ou en des adaptations mineures des concepts d'offre élaborées avec les entreprises de transport. sillon.ch mène ces négociations en tant qu'organe neutre. Les expériences démontrent qu'en cas de conflit, les entreprises ferroviaires font preuve d'un grand esprit de compromis et proposent en partie elles-mêmes des alternatives.

En cas d'impossibilité de résoudre un conflit par la voie de la concertation, sillon.ch détermine à qui adjuger les sillons sur la base des fondements juridiques, notamment de la règle de priorité.

La règle de priorité

La règle de priorité, définie à l'article 9a de la loi fédérale sur les chemins de fer, indique qu'en cas d'octroi de l'accès au réseau, le trafic voyageurs selon l'horaire cadencé est prioritaire et que les correspondances à l'intérieur d'une chaîne coordonnée de transports publics ne doivent pas être compromises.

Cependant, la règle de priorité indique également que les trains voyageurs et les trains supplémentaires circulant en dehors de l'horaire cadencé bénéficient du même rang de priorité que le trafic marchandises en ce qui concerne l'accès au réseau.

La règle de priorité constitue une condition impérative pour le concept d'offre en trafic voyageurs. Les trains circulant toutes les heures ou demi-heures selon l'horaire cadencé arrivent aux mêmes heures dans les gares de jonction, ce qui permet des temps de battement courts.

3. *Horaire sous-annuel: attribution non discriminatoire des sillons*

Il est également possible de commander des sillons durant l'horaire en cours. Ce procédé est appliqué en particulier en cas de nouvelles offres en trafic marchandises ou de courses spéciales en

trafic voyageurs. Les commandes de sillons dits «sous-annuels» se limitent aux capacités restantes disponibles et sont attribuées selon le principe «premier arrivé, premier servi» (attribution selon l'ordre de réception des demandes). Dans ce cas, une coordination assurée par sillon.ch n'est nécessaire que si une commande de sillon ne peut pas être réalisée comme le demandait le requérant. sillon.ch vérifie alors si la réalisation est effectivement impossible, si les meilleures alternatives possibles ont été proposées et si les dispositions légales ont été respectées. Les rejets de demandes de sillons sont prononcés exclusivement par sillon.ch.

Pour les demandes de sillons à très court terme (circulation le jour même ou le lendemain), sillon.ch examine après coup si les décisions de refus étaient justifiées.

6. Comment sillon.ch fait-elle la promotion du chemin de fer?

sillon.ch ne se considère pas seulement comme le garant d'une concurrence loyale et d'une utilisation non discriminatoire du réseau ferroviaire. Elle s'attache également à accompagner chacune des entreprises ferroviaires en fonction de ses besoins, de la planification à l'attribution des sillons.

Avec des processus efficaces, une qualité de service élevée et des alternatives adaptées aux besoins du marché en cas de conflit, sillon.ch contribue à rendre le chemin de fer plus attrayant. Elle optimise les processus en permanence en s'appuyant sur les entretiens menés chaque année avec les entreprises de transport ferroviaire, ainsi que sur des analyses de processus réalisées avec les gestionnaires d'infrastructure.

En tant que membre de RailNetEurope (Association européenne des gestionnaires d'infrastructure et des organes d'attribution des sillons, RNE), sillon.ch s'implique activement dans la coordination internationale des processus, laquelle revêt une importance cruciale dans un contexte d'internationalisation croissante des chemins de fer. A titre d'exemple, plus de 60% du trafic ferroviaire de marchandises franchit au moins une fois un point frontière suisse (nombre de tonnes transportées en trafic d'importation, d'exportation et de transit par rapport au volume total du fret ferroviaire en Suisse).

D'autre part, sillon.ch apporte son soutien aux autorités dans l'élaboration de conditions-cadre attrayantes pour le chemin de fer. Outre ses prises de position et sa participation dans des groupes de travail au niveau national, elle s'engage sur le plan international auprès de la Communauté européenne du rail (CER), qui rassemble des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure.

7. Quelle est la forme d'organisation de sillon.ch et comment assure-t-elle son indépendance?

sillon.ch est une société anonyme à but non lucratif. Les quatre propriétaires – CFF, BLS, SOB et UTP – détiennent une participation minoritaire paritaire et disposent d'un même droit de vote.

Le Conseil d'administration comprend cinq membres. Il est composé du président, Urs Hany, ainsi que d'un représentant par propriétaire. Pour garantir l'indépendance, les membres du Conseil d'administration nommés par les entreprises ferroviaires ne doivent être issus ni du domaine des transports, ni de la direction d'une entreprise ferroviaire qui adresse des demandes de sillons à sillon.ch.

sillon.ch emploie dix collaborateurs, lesquels ont acquis les compétences spécialisées requises dans l'exercice de leurs anciennes activités au sein de diverses entreprises ferroviaires.

Les prestations fournies par sillon.ch sont gratuites. Les CFF, le BLS et le SOB versent à sillon.ch une redevance pour l'attribution des sillons sur leurs réseaux. Le montant de la redevance couvre les charges planifiées.

8. Comment l'avenir de sillon.ch se profile-t-il?

A l'été 2009, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation le projet «Deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2». Afin de renforcer encore l'indépendance, la transparence et le principe de non-discrimination, il a proposé, comme dans le message de 2005, de transformer l'organe d'attribution des sillons en établissement de droit public de la Confédération. Par ailleurs, les compétences de l'organe d'attribution en matière de planification des sillons et d'élaboration de l'horaire en particulier ont été précisées.

Une large majorité des milieux consultés s'est montrée favorable au projet. Toutefois, alors que certains y voyaient une simple transition vers une séparation complète entre infrastructure et transports, d'autres souhaitaient justement éviter cette séparation à travers l'organe indépendant d'attribution des sillons. Etant donné qu'à l'époque, l'Union européenne remaniait elle aussi ses directives en la matière, le chef du DETEC qui était alors en poste a chargé, en juin 2010, 'un groupe d'experts de plancher, d'ici au printemps 2012, sur un modèle adapté aux besoins de la Suisse, compatible avec le droit communautaire et judicieux en termes de transport et d'entreprise, afin d'assurer un accès non discriminatoire au réseau.' Le DETEC élaborera sur cette base un modèle distinct régissant le fonctionnement futur de l'organe d'attribution des sillons et l'organisation des entreprises de transport ferroviaire.

Sous l'égide de Paul Blumenthal, le groupe d'experts a publié son rapport final le 2 mai 2013. Sur la base des recommandations ainsi formulées, le DETEC élabore actuellement un projet de loi sur l'«Organisation de l'infrastructure ferroviaire». Le début de la consultation est prévu au mois d'août 2015.

Berne, le 14 avril 2015