

CFF
Rapport de gestion et
de développement durable.

2012



Sommaire.

P 01 Rapport de gestion et de développement durable

P 03 Rapport du groupe

P 20 Pour la clientèle

P 21 Trafic voyageurs

P 27 Immobilier

P 32 Trafic marchandises

P 37 Infrastructure

P 42 Pour l'environnement

P 48 Pour le personnel

P 56 Pour la Suisse

P 60 Pour la sécurité

P 66 Gouvernance d'entreprise

P 78 Rapport financier



Ulrich Gygi, Président du Conseil d'administration (à gauche) et **Andreas Meyer**, CEO (à droite)

Rapport du groupe.

Bon résultat en 2012 – des jalons importants d'ici à 2016.

En dépit des difficultés conjoncturelles, les CFF ont clôturé l'exercice sur un bon résultat. Ils ont transporté quotidiennement 967 000 voyageurs et acheminé 175 000 tonnes de fret en alliant ponctualité et sécurité. Ils remplissent cette mission chaque jour pour leurs quelque cinq millions de clients, sur le réseau le plus sollicité du monde et dans des gares très fréquentées.

Le résultat d'exploitation s'inscrit en recul en raison de la baisse de la demande en trafic voyageurs et de l'augmentation du prix du sillon. En revanche, des effets uniques ont contribué à une hausse du résultat du groupe, chiffré à 422,5 millions de francs (+83,8 millions). S'il a pu être abaissé, l'endettement porteur d'intérêts reste élevé. Le bon résultat du groupe aide à faire face à la nette progression des charges liées aux prix du sillon et de l'énergie. Les investissements ont atteint un volume record de 3206,6 millions de francs, supérieur de 715,7 millions de francs à celui enregistré en 2011.

D'ici à 2016, nous renouvellerons le matériel roulant, développerons le réseau de façon ciblée et proposerons de nouvelles prestations, au profit de notre clientèle. L'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard suscitera l'attention du monde entier et sera l'occasion de présenter cette prouesse ferroviaire comme l'incarnation des valeurs suisses de fiabilité et d'innovation.

Introduction.

Les CFF ont clôturé l'exercice 2012 sur un bon résultat, qui leur permet de faire face aux investissements futurs et à la hausse des charges. La Confédération et les cantons ont contribué à hauteur de 2512,4 millions de francs aux coûts non couverts liés à l'exploitation et à l'entretien du réseau ainsi qu'au financement de l'infrastructure ferroviaire. Les prestations commandées par la Confédération et les cantons en trafic régional représentent 596,2 millions de francs. Les contributions des pouvoirs publics aux prestations commandées totalisent 3108,6 millions de francs, en hausse de 161,86 millions. La satisfaction de la clientèle est toujours aussi élevée et celle du personnel est en nette progression. Ce sont là autant d'éléments prometteurs.

D'ici à 2016, nous entendons offrir encore plus à notre clientèle, améliorer notre offre de manière décisive grâce à des projets de grande envergure, mettre en service des véhicules modernes, étendre le réseau ferroviaire sur les axes est-ouest et nord-ouest, proposer de nouveaux services à bord des trains et dans les gares, réfléchir à des offres inédites en trafic

La priorité est accordée aux avantages que la clientèle peut percevoir et pour lesquels elle est disposée à payer.

combiné, développer les réseaux RER transfrontaliers dans le sud et l'ouest du pays. L'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016 représente une étape importante dans le rapprochement des régions situées au sud et au nord des Alpes. Le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) permet de garantir des ressources pour l'entretien et l'extension du réseau ferroviaire au cours des prochaines décennies. L'élargissement de l'offre implique également une extension de l'accès au chemin de fer. Les usagers devront participer à son financement. Nous devons en effet nous attendre à ce que les fonds publics ne suffisent plus à financer le développement et à ce que la Confédération et les cantons ne soient plus en mesure de prendre en charge la moitié du prix du billet. Les discussions politiques portant

sur le projet FAIF devront aborder ces sujets pour éviter tout enlèvement au niveau de l'élargissement de l'offre.

Les CFF, pour leur part, sont déjà fortement sollicités. Nous devons augmenter les recettes et le taux d'utilisation des trains. Pour ce faire, nous envisageons des différenciations de prix attractives. Cette stratégie permettra aux CFF de trouver eux-mêmes les ressources nécessaires pour financer l'achat de nouveaux trains, l'agrandissement des gares, le développement de systèmes informatiques ou d'installations d'alimentation en énergie. Les CFF doivent continuer à axer leur développement sur les attentes de leur clientèle et proposer une politique des prix attractive.

Dans le même temps, nous poursuivons notre transformation en une structure totalement gérée selon les principes de l'économie d'entreprise, et l'année 2016 marquera ici un premier aboutissement. Nous progressons dans la conception de notre rôle de prestataire de services en définissant par exemple des objectifs et des valeurs communs à l'ensemble du groupe, sur lesquels nous entendons orienter notre action. Toutes ces démarches convergent vers l'avantage pour la clientèle et visent à créer une utilité pour laquelle cette dernière est prête à payer. En qualité de propriétaire des CFF, la Confédération n'exige aucun dividende. Chaque franc gagné est réinvesti dans le système ferroviaire. En guise de dividende, les CFF contribuent à la qualité de vie des Suisses ainsi qu'à l'attrait et à la compétitivité du pays et de ses régions. Nous voulons être une entreprise durable, tant d'un point de vue financier qu'écologique et social.

Le présent rapport du groupe est consacré à ces différents thèmes. Il revient sur les éléments qui ont jalonné l'exercice 2012 (partie I) et sur les nombreuses perspectives des prochaines années (partie II).

Partie I: les CFF en 2012.

Stabilité malgré une conjoncture difficile.

L'année 2012 a été marquée par un ralentissement conjoncturel, une fermeté persistante du franc, une tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport et un tassement de la demande dans le secteur du tourisme. La conjonction de tous ces éléments s'est traduite par une stagnation de la demande de transport aux CFF.

En 2012, le nombre de personnes voyageant à bord des trains CFF s'est établi à 967 000 par jour, un chiffre légèrement inférieur à celui de 2011 (977 000). Nos clientes et clients ont voyagé environ 1,2 % de moins qu'en 2011, le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus reculant de 17 749 à 17 545 millions, et la distance moyenne de 48,4 à 48,1 kilomètres. Cette légère

Les CFF ont transporté un peu moins de voyageurs qu'en 2011.

contraction est également liée à l'absence d'élargissement notable de l'offre en 2012. Une nouvelle croissance du nombre de voyageurs-kilomètres est néanmoins prévisible au cours des prochaines années, en raison non seulement du réaménagement de l'offre en Suisse romande et sur la ligne Zurich-Schaffhouse en décembre 2012, mais aussi de l'introduction de rames duplex en trafic régional et de la suppression de goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire helvétique.

Le trafic régional donnant droit à des indemnités compensatoires continue de progresser, améliorant sa prestation de transport de 1,6 %, à 4620 millions de voyageurs-kilomètres. En trafic grandes lignes national, la prestation de transport a par contre reculé de 2,1 %, à 12 925 millions de voyageurs-kilomètres. Si les trafics de loisirs et de tourisme ont enregistré la plus forte baisse, le trafic de pendulaires et les voyages d'affaires ont continué à croître, mais à un rythme plus faible que les années précédentes. Par ailleurs, l'écart entre les heures de pointe et les heures creuses s'est accentué, avec une légère croissance du nombre de voyageurs-kilomètres aux heures de grande affluence et un tassement de la demande en période creuse. Le taux d'occupation moyen a fléchi de 31,9 à 31,3 % (-0,6 %) en trafic grandes lignes, et augmenté de 20,0 à 20,6 % (+0,6 %) en trafic régional. La prestation de transport en trafic

voyageurs international a augmenté de quelque 6 %, en particulier sur le tronçon Zurich-Paris, sur les lignes à destination de Francfort et d'autres villes allemandes.

Dans ce contexte de forte fréquentation et de demande importante, CFF Immobilier a contribué activement au développement de biens immobiliers attrayants situés en plein centre-ville et bien desservis par les transports publics. Le complexe Europaallee, dont la première partie a été inaugurée en septembre 2012, en est un parfait exemple. Une friche située à proximité de la gare centrale de Zurich a été réaffectée et accueille désormais la Haute école pédagogique de Zurich et une galerie marchande largement axée sur les sports et les activités de plein air. D'autres sites similaires voient le jour à Genève (Cornavin, La Praille), Bâle (SüdPark) et, à une échelle plus réduite, dans les gares de Lugano, Baden et Soleure. Les grandes gares se positionnent d'ores et déjà comme des centres de services complets, les petites et moyennes gares comme des interfaces offrant un accès au chemin de fer et à un ensemble de prestations de base.

La faiblesse conjoncturelle en Europe et la tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport en Suisse, en particulier ceux du papier et de la métallurgie, ont pesé sur le trafic marchandises. La fermeture, à trois reprises, de la ligne de faîte du Saint-Gothard à la suite d'éboulements a constitué un facteur aggravant. Ainsi, CFF Cargo a clôturé l'exercice avec une prestation de transport de 12 132 millions de tonnes-kilomètres nettes, soit 1,7 % de moins qu'en 2011.

Les efforts accomplis ont permis au trafic marchandises de relever ces défis. CFF Cargo a poursuivi sa stratégie des trois piliers en axant son offre sur les points forts des chemins de fer:

- un trafic de transit nord-sud efficace: la fondation de la filiale SBB Cargo International au début 2011 en a jeté les bases.
- un trafic par wagons isolés rentable: 128 points de desserte faiblement utilisés ont été supprimés en décembre 2012. Les structures de production seront allégées, les produits standardisés et la politique tarifaire remaniée.
- un renforcement du positionnement du trafic combiné, notamment à l'échelon national avec deux nouvelles liaisons dès 2012: Dietikon-Renens et Neuendorf-Gossau.

Les premières liaisons intérieures proposées sur le marché en pleine croissance du trafic combiné permettent de recueillir de précieuses expériences pour l'extension future du réseau en collaboration avec les transporteurs routiers.

Les neuf objectifs du groupe.

Notre performance est mesurée en fonction de neuf objectifs. Ils permettent une gestion et un pilotage équilibrés des CFF. Nous évaluons leur réalisation en permanence et les développons. Voici les résultats de l'année 2012.



Satisfaction de la clientèle.

Objectif: des mesures régulières permettent d'évaluer la réponse aux attentes des voyageurs, clients du trafic marchandises, utilisateurs des gares, commanditaires des sillons et de prestations en trafic régional.

Résultat: dans l'ensemble, la satisfaction de la clientèle est restée élevée. La perception de la ponctualité par les clients s'est améliorée, de même que celle de l'information en cas de dérangement (valeur record). Les retours sont plus critiques envers le rapport prix-prestation et l'offre de places.



Image du groupe.

Objectif: une bonne image assure le soutien des politiques et de la population aux CFF. La réputation de ponctualité, de fiabilité et de confort est un facteur de réussite.

Résultat: stable malgré des hausses de prix, notre image a été ternie par les fermetures de la ligne du Saint-Gothard, mais renforcée par l'initiative «En route, comme chez soi».



Satisfaction du personnel.

Objectif: un personnel satisfait et motivé est garant de la qualité des produits et des prestations. Il constitue la clé de la satisfaction de la clientèle et du succès de l'entreprise.

Résultat: en 2012, la satisfaction, mesurée avec une participation élevée de 74 %, s'élève à 62 points sur 100 (58 en 2010) – avec 75 points pour l'engagement et l'attachement à l'entreprise (72) et 81 points pour le sentiment de contribution personnelle à la réalisation des objectifs du groupe (75).



Ponctualité des voyageurs.

Objectif: la ponctualité est le principal critère de qualité d'une entreprise de chemin de fer. Les CFF mesurent la manière dont elle est vécue par les utilisateurs en recensant le nombre de trains arrivant avec moins de trois minutes de retard et en tenant compte des correspondances.

Résultat: les CFF ont enregistré un taux de correspondances assurées inédit de 98,3 % (97,7 % en 2011). En revanche, la valeur record de ponctualité des voyageurs atteinte en 2011 (89,8 %) n'a pas été égalée: en 2012, seuls 88 % des voyageurs sont arrivés à l'heure.



Sécurité.

Objectif: les CFF acheminent voyageurs et marchandises en toute sécurité. L'activité du groupe se fonde sur un niveau élevé de sécurité pour la clientèle et le personnel.

Résultat: la sécurité s'est maintenue à un niveau élevé, sans pour autant égaler la valeur record de 2011. Six accidents du travail mortels, dont deux au sein des CFF, ternissent le bilan.



Résultat annuel.

Objectif: un résultat positif crée une plus grande marge de manœuvre entrepreneuriale.

Résultat: malgré la stagnation des produits du trafic, le résultat du groupe s'inscrit en hausse pour atteindre 422,5 millions de francs. Cette progression contribuera à financer les futures charges supplémentaires, principalement dues à l'augmentation du prix du sillon et des coûts énergétiques. Après correction des facteurs uniques, la capacité de rendement s'est quelque peu améliorée.



Flux de trésorerie disponible.

Objectif: les fonds disponibles sont essentiels pour investir. Un flux de trésorerie disponible positif permet à l'entreprise de se développer sans s'endetter.

Résultat: les CFF ont enregistré un flux de trésorerie disponible positif de 905,8 millions de francs (2011: -5,2 millions). Les ressources générées par l'activité de l'entreprise ont permis de réduire l'endettement net porteur d'intérêts, mais son niveau élevé limite la marge de manœuvre de l'entreprise.



Part de marché.

Objectif: une position solide sur le marché assure le développement de l'entreprise à long terme et, partant, ses emplois.

Résultat: les CFF ont renforcé leur position sur le marché immobilier, tandis que la demande est restée généralement stable en trafic voyageurs. Une réduction de l'offre, une conjoncture difficile et des interruptions de trafic sur la ligne du Saint-Gothard ont pesé sur le trafic marchandises.



Viabilité écologique.

Objectif: les CFF entendent maintenir leur avantage écologique en se fixant des objectifs exigeants en termes d'émissions de CO₂ et de consommation énergétique.

Résultat: les CFF ont dépassé leur objectif annuel en matière d'émissions de CO₂, grâce à la forte baisse de la consommation de diesel, et en matière de consommation énergétique, à la suite des mesures appliquées aux bâtiments, au chauffage des aiguilles et au préchauffage des trains.

Le réseau de CFF Infrastructure a été encore plus sollicité en 2012, le nombre de sillons-kilomètres parcourus augmentant de 0,3 %, à 165,6 millions. CFF Infrastructure a intensifié l'entretien du réseau ferroviaire. Ainsi, au cours de l'exercice sous revue, 160 kilomètres de voies ont été renouvelés (contre 150 kilomètres en 2011). L'allongement des intervalles d'entretien fixes a en outre permis d'améliorer la productivité. Dans l'ensemble, les réseaux ferroviaire, énergétique et de télécommunications des CFF sont en bon état. Le besoin de rattrapage s'est stabilisé comme prévu et s'élève à 1,815 milliard de francs (+35 millions de francs), ce qui représente environ 2 % de la valeur d'acquisition. Il doit, dans la mesure du possible, être réduit progressivement à l'aide du fonds FAIF, selon toutes prévisions à l'horizon 2032.

Sécurité, ponctualité et satisfaction de la clientèle dans de nombreux domaines.

La sécurité et la ponctualité des voyageurs se sont maintenues à un niveau élevé en 2012 et constituent deux objectifs prioritaires pour les CFF, au même titre que le résultat annuel (voir page 6).

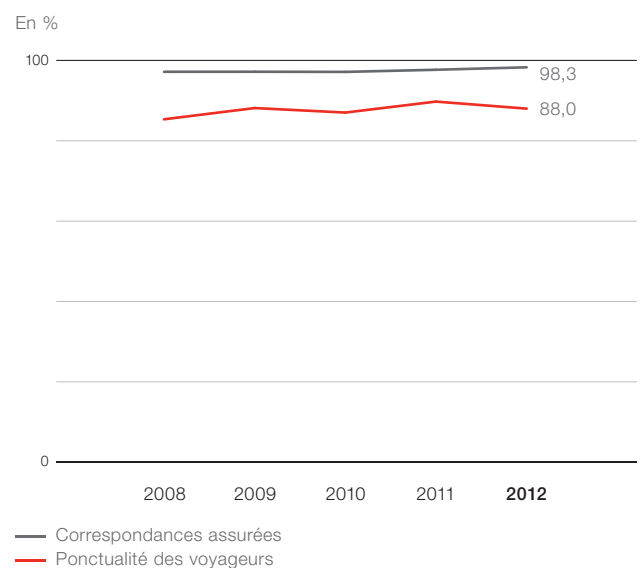
Le bilan de sécurité est globalement satisfaisant, sans toutefois atteindre les très bonnes valeurs des années précédentes. Il a été terni par des accidents qui ont coûté la vie à deux collaborateurs des CFF et à quatre employés d'entreprises tierces. En revanche, la collision latérale entre deux trains à Lenzbourg en fin d'année n'a fait aucun blessé. Au cours des dernières années, les CFF se sont fortement engagés pour installer aux

Le réseau de CFF Infrastructure a été encore plus sollicité en 2012.

endroits particulièrement critiques un système de surveillance de la vitesse en plus des équipements de sécurité existants. Sur les 11 000 signaux principaux du réseau, 3200 en sont déjà équipés, 1700 le seront au cours des prochaines années. La Convention sur les prestations 2013-2016 en garantit le financement.

Les CFF sont aussi de plus en plus sollicités pour protéger la clientèle et le personnel des agressions. Les actes de violence se multiplient, dans les gares et les trains aussi. Pour faire face

Ponctualité du trafic voyageurs.



à cette situation, l'accompagnement des trains grandes lignes par deux agents a été généralisé. Dûment équipée, la police des transports est présente de façon visible dans les gares et les trains. Des agents de la société Securitas SA sont aussi engagés dans les trains à risques. Les forces de sécurité s'adaptent constamment aux circonstances. De même, les mesures de prévention ont été renforcées. Autant d'éléments qui montrent que les CFF placent la sécurité au cœur de leurs préoccupations.

Côté ponctualité, le taux des correspondances assurées est passé de 97,7 % à 98,3 %. La ponctualité des voyageurs – part des voyageurs arrivés à destination à l'heure ou avec moins de trois minutes de retard – s'est inscrite à 88 %, soit légèrement en deçà du record absolu de 2011 (89,8 %). Les causes principales de ce repli ont été la vague de froid de février et les chutes de neige de décembre, sources d'une augmentation des dérangements au niveau des installations. La multiplication des chantiers, l'accroissement des risques naturels, les interruptions de trafic sur la ligne du Saint-Gothard et l'augmentation du nombre de suicides à des endroits névralgiques du réseau ferroviaire ont eu un impact négatif sur le résultat.

Dans l'ensemble, la satisfaction de la clientèle est restée stable. Les clientes et clients se sont montrés plus satisfaits de la ponctualité des trains qu'en 2011, même si celle des

Prestations des pouvoirs publics.

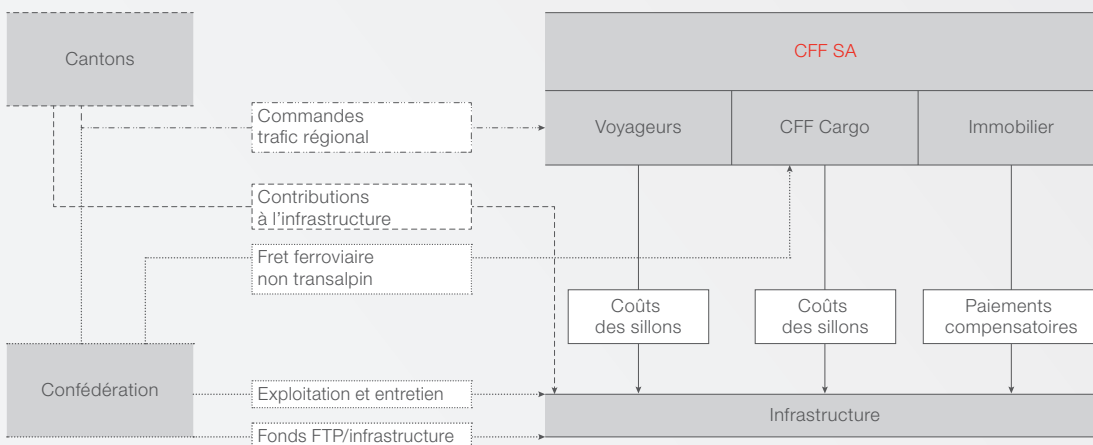
Les prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF ont atteint 3108,6 millions de francs en 2012, soit une augmentation de 161,8 millions par rapport à l'année précédente (2946,7 millions). Ce chiffre englobe également les prêts de 718,6 millions de francs (2011: 574,1 millions) contractés pour financer les investissements.

Commandes de la Confédération et des cantons auprès des CFF:

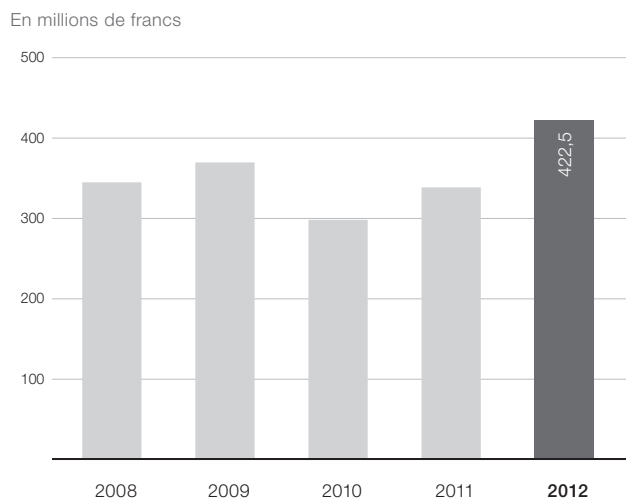
- Exploitation et entretien de l'infrastructure ferroviaire: en 2012, les prestations versées aux CFF se sont élevées à 1702,8 millions de francs (2011: 1695,8 millions). Ce montant couvre notamment les amortissements, qui s'inscrivent en légère hausse par rapport à l'année précédente avec 932,2 millions de francs, ainsi que les contributions à l'exploitation de l'infrastructure, de l'ordre de 505,0 millions de francs.
- Trafic régional: la Confédération et les cantons ont respectivement versé 276,5 millions de francs (2011: 250,4 millions) et 319,7 millions de francs (2011: 324,8 millions) au trafic voyageurs régional, ce qui représente un versement global de 596,2 millions de francs (2011: 575,2 millions).
À cela s'ajoute la part accordée à CFF Cargo pour le fret ferroviaire non transalpin, qui s'est chiffrée à 22,4 millions de francs (2011: 33,6 millions, mesures d'atténuation des effets du franc fort incluses). Au total, 618,5 millions de francs ont été alloués au trafic (2011: 600,8 millions). Ce montant ne comprend pas les subventions versées par des tiers (communes et collectivités territoriales étrangères).
- Extension du réseau: dans l'ensemble, la Confédération et les cantons ont accordé aux CFF des prêts à hauteur de 718,6 millions de francs (2011: 574,1 millions) pour les projets d'extension du réseau.
La Confédération leur a octroyé 606,9 millions de francs en 2012 (2011: 427,9 millions). En revanche, le financement assuré par les cantons a diminué de 146,1 à 111,7 millions de francs. De plus, la Confédération a versé des contributions à fonds perdu (protection contre le bruit, loi sur l'égalité pour les handicapés) pour un montant de 68,7 millions de francs (2011: 68,2 millions).

Ces chiffres ne comprennent pas les 999 millions de francs versés à AlpTransit Gotthard AG dans le cadre de financements spéciaux des pouvoirs publics.

Les principaux flux financiers entre les pouvoirs publics et le groupe CFF (y compris redevance d'utilisation des sillons, sans prêts).



Résultat consolidé.



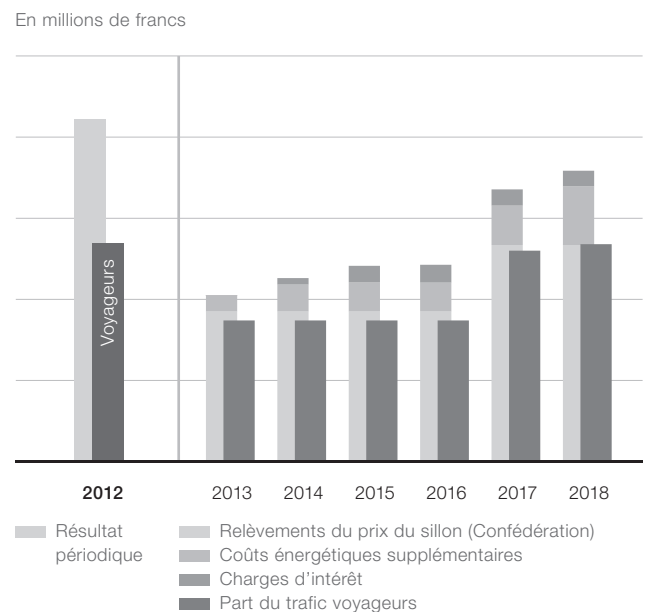
voyageurs s'inscrit en léger recul. Cela démontre que les voyageurs accordent une grande importance à la tenue des correspondances. Nous continuerons de multiplier nos efforts pour maintenir la ponctualité des voyageurs à un niveau élevé. La perception de l'information à la clientèle en cas de dérangement a obtenu une valeur record en 2012. En revanche, les retours sont plus critiques envers le rapport prix-prestation et l'offre de places.

Pour le trafic marchandises, la satisfaction de la clientèle a subi le contrecoup des discussions portant sur la réduction des points de desserte en trafic par wagons isolés. Le degré de satisfaction de la clientèle d'Infrastructure est resté stable, les clients étant ici les entreprises de transport qui achètent des sillons, ou les cantons qui commandent des prestations de planification et contribuent au financement des constructions.

Résultat du groupe en hausse.

En 2012, le résultat d'exploitation s'est inscrit en recul à 490,9 millions de francs (2011: 529,7 millions) en raison de la baisse de la demande en trafic voyageurs et de la hausse du prix du sillon. Le résultat du groupe a en revanche connu une progression: profitant d'effets uniques (notamment l'appréciation de titres financiers) et de la dissolution de provisions (dont

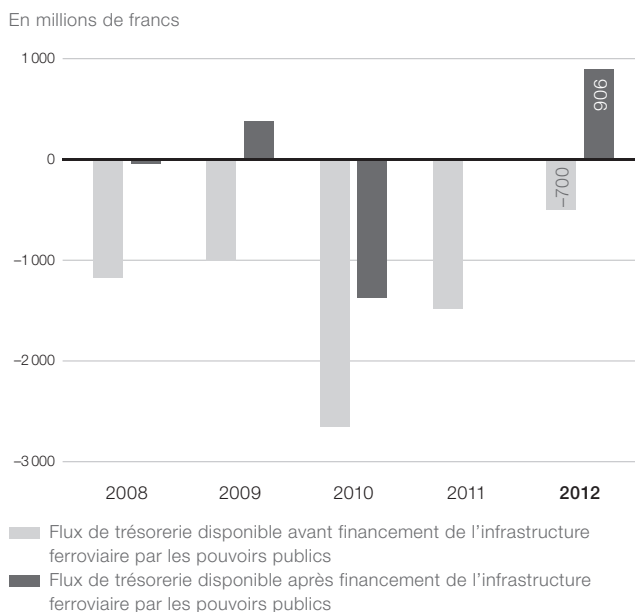
Surcroît escompté de charges financières.



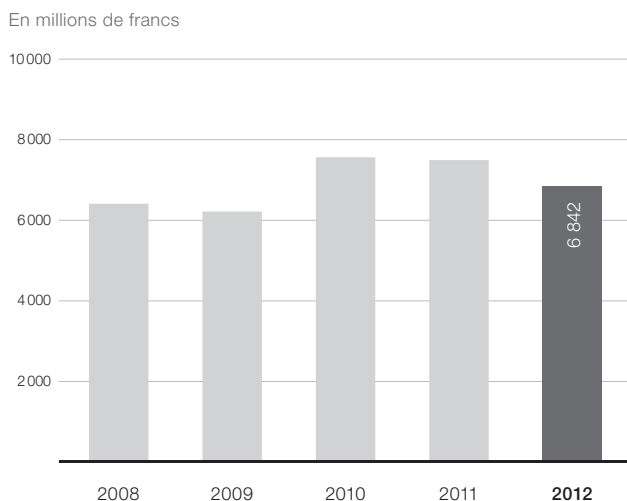
une concernant la Caisse de pensions) à hauteur de 93 millions de francs, il a atteint 422,5 millions de francs, contre 338,7 millions en 2011. Corrigée de ces effets uniques, la capacité de rendement s'est quelque peu améliorée par rapport à 2011. Y ont contribué l'accroissement de 0,8 % des produits du trafic, soutenu par les mesures tarifaires en dépit de la stagnation de la demande, ainsi que l'augmentation des produits locatifs. Les charges d'exploitation ont toutefois crû malgré une amélioration de la productivité. Cela s'explique, entre autres, par un accroissement des charges de personnel, des coûts liés à l'utilisation des sillons, des frais d'entretien et des amortissements. Enfin, le résultat du groupe a également profité du recul de l'endettement net porteur d'intérêts, dû à une réduction des besoins de financement.

Ce résultat positif nous aide à faire face à la hausse progressive des charges. En 2011, l'Office fédéral des transports (OFT) a relevé le prix du sillon de 100 millions de francs en Suisse. Les CFF, en tant que plus grande entreprise ferroviaire, ont dû supporter 81 millions de francs à eux seuls. Une hausse supplémentaire de 200 millions de francs est prévue pour 2013 et les années suivantes, ce qui représente une contribution de 185 millions pour les CFF. La Confédération envisage une autre hausse de 100 millions de francs pour 2017, qui concernera les CFF à hauteur de 81 millions de francs. À cela s'ajoutent

Flux de trésorerie disponible avant et après financement par les pouvoirs publics.



Endettement net porteur d'intérêts.



une augmentation des coûts de production liée aux énergies renouvelables et un accroissement des charges d'intérêt. Le relèvement du prix du sillon est certes indispensable pour financer les besoins de rattrapage et les travaux d'entretien liés à l'infrastructure ferroviaire, mais elle grève fortement le budget des CFF: ne serait-ce que pour le trafic voyageurs, les coûts liés aux sillons ont progressé d'un quart de milliard de francs entre 2010 et 2013. Les CFF se sont préparés à cette évolution, notamment en misant sur les gains d'efficacité au sein de l'entreprise.

Profitant en particulier d'effets exceptionnels et de la dissolution de provisions, le résultat de CFF Voyageurs s'est apprécié de 54,7 millions de francs, à 268,6 millions de francs. Les mesures tarifaires prises au changement d'horaire de décembre 2011 ont contribué à ce bon résultat. Le résultat d'exploitation est resté stable. La progression des produits du trafic est compensée par un accroissement des coûts, notamment des charges de personnel liées à la sécurité (p. ex. accompagnement des trains grandes lignes par deux agents).

CFF Immobilier a enregistré un résultat avant versement des indemnités compensatoires de 192,4 millions de francs, contre 182,5 millions de francs en 2011. Cette progression est en grande partie liée aux produits locatifs de tiers, qui ont crû de 16,4 %, à 378,8 millions de francs. Le résultat de la

vente de biens immobiliers s'est inscrit à 65 millions de francs, contre 66,2 millions en 2011. Le bénéfice réalisé a permis de verser, comme en 2011, 150 millions de francs d'indemnités compensatoires à CFF Infrastructure, ce qui a réduit d'autant la contribution des pouvoirs publics et de la clientèle au financement de l'infrastructure ferroviaire. Le solde a été consacré au paiement des intérêts et mensualités de remboursement des prêts contractés par les CFF pour assainir leur Caisse de pensions.

CFF Cargo a réalisé un chiffre d'affaires stable par rapport à 2011, après correction des pertes liées à la fermeture de la ligne du Saint-Gothard. Il en va de même pour le résultat annuel corrigé: sans les frais de restructuration uniques, la division clôture l'exercice sur une perte de quelque 35 millions de francs. En léger recul, le résultat annuel effectif s'élève à 51,2 millions de francs, contre 45,9 millions de francs en 2011. Ce résultat est honorable au vu de la situation, caractérisée par un environnement économique tendu, une réduction de l'offre de fret ferroviaire en Italie, une érosion de l'euro, différentes hausses de prix, sans compter les pertes de transport mentionnées précédemment. CFF Cargo s'en est proportionnellement bien sortie avec une baisse de 3,0 % du produit du trafic de tiers. Les mesures d'assainissement ont permis d'économiser 35 millions de francs en 2012. Des éléments clés du programme

d'assainissement, pour un montant total de 80 millions de francs, porteront leurs fruits dès début 2013. CFF Cargo prévoit d'équilibrer ses comptes en 2013. Au cours de l'exercice sous revue, la division a continué d'améliorer sa transparence et sa gestion financières. À présent, la chaîne de valeur commerciale est intégrée au système standard SAP.

CFF Infrastructure a dégagé un résultat de 37,1 millions de francs, contre 72,4 millions en 2011, grâce notamment à l'évolution réjouissante du secteur d'activité Énergie et, plus particulièrement, à la surproduction d'électricité. Les produits du trafic liés à l'infrastructure ont progressé de 2,5 %, à 904,9 millions de francs. Les comptes ont été grevés à hauteur de 66 millions de francs par des travaux d'entretien supplémentaires, qui ont permis de stabiliser le retard en la matière dans les réseaux ferroviaire, énergétique et de télécommunications.

Augmentation des investissements, flux de trésorerie en hausse et réduction de l'endettement.

En 2012, les CFF ont investi comme jamais auparavant, à savoir 3206,6 millions de francs contre 2490,9 millions de francs en 2011 (+28,7 %). Cette évolution s'explique par certains finan-

6841,9 millions de francs (2011: 7494,4 millions), celui-ci s'est toutefois maintenu à un niveau élevé.

L'assainissement de la Caisse de pensions des CFF continue de grever fortement le groupe, mais les mesures mises en place en 2009 portent leurs fruits. Pour preuve, le taux de couverture technique a, pour la première fois depuis de nombreuses années, pratiquement atteint 100 % à la fin 2012, du fait de revenus de placement exceptionnels et d'une performance supérieure à la moyenne du secteur. Toutefois, le chemin à parcourir reste long: les CFF et les assurés doivent continuer à contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions, alors que la Confédération a effectué un versement unique en 2011. À cela s'ajoute la structure peu favorable des assurés. Ainsi, de nouveaux ajustements du taux d'intérêt technique sont quasi inévitables. La Caisse de pensions a déjà abaissé celui-ci de 3,5 % à 3,0 % en octobre 2012. Dans cette perspective, elle a commencé à constituer des provisions, qui auront une nouvelle fois un impact négatif sur le taux de couverture.

En 2012, les CFF ont investi
comme jamais auparavant,
soit 28,7 % de plus qu'en 2011.

cements spéciaux comme la ligne diamétrale de Zurich ou la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, ainsi que par les acquisitions de matériel roulant.

Après financement par les pouvoirs publics, le flux de trésorerie disponible s'est établi à 905,8 millions de francs (2011: -5,2 millions de francs). Cette évolution réjouissante est le fruit d'une gestion rigoureuse des liquidités, d'une hiérarchisation des investissements et de la cession à la Caisse de pensions de prêts octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots. Des retards dans la livraison de véhicules ou dans la réalisation de projets immobiliers ont également contribué à l'amélioration temporaire du flux de trésorerie.

L'amélioration du flux de trésorerie disponible a permis de réduire l'endettement net porteur d'intérêts. Se chiffrant à

Partie II: perspectives.

Une précieuse mobilité.

La Suisse doit pouvoir continuer à compter sur les CFF, dont l'offre de mobilité et les performances contribuent à la qualité de vie des habitants, à l'attrait du pays et de ses régions. En 2012, la Suisse a d'ailleurs conservé sa première place au classement établi par le «Rapport Global sur la Compétitivité». La qualité de ses infrastructures en général et de son infrastructure ferroviaire en particulier lui a permis d'obtenir la meilleure note.

La mobilité des personnes et des marchandises est précieuse. Elle rapproche les lieux de travail, d'achats et de loisirs, permet de gagner du temps, contribue à la réduction du taux de chômage dans les régions et relie la Suisse à l'Europe. Du point de vue économique, la mobilité favorise la productivité et la croissance tout en participant à la prospérité et au bien-être de la population. Enfin, le travail à bord des trains est aussi synonyme de gains de productivité.

Cependant, la mobilité connaît aussi ses limites, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. En moyenne quotidienne, le taux d'occupation des places assises avoisine 30 %, car les capacités non utilisées en dehors des heures de grande affluence restent importantes. La mise en place de modèles de travail flexibles et l'étalement des horaires de travail et de scolarité contribuent à lisser les pics de circulation. C'est pourquoi

La mobilité offerte par le chemin de fer contribue au bien-être des habitants de notre pays.

les CFF s'engagent en faveur du travail flexible à domicile («Home Office») ou à l'extérieur («Mobile Office») ainsi que des technologies de communication requises. Ils entendent ainsi proposer une connexion sans fil dans 100 gares d'ici à 2015 ainsi qu'un accès à Internet de bonne qualité dans les trains, en collaboration avec les opérateurs de téléphonie mobile.

Les besoins de mobilité continuent de croître. Au cours des 20 prochaines années, la Suisse devrait enregistrer une croissance démographique de 11 %, stimulée par les flux migratoires. Selon les prévisions de la Confédération, à l'horizon 2030, le trafic voyageurs aura progressé de 25 % en général et

de 30 % en milieu suburbain, le trafic marchandises de 45 %. Dans les agglomérations, le rail doit être en mesure d'absorber en grande partie cette croissance, ne serait-ce qu'en raison des importants flux de pendulaires et du manque d'espace pour développer le réseau routier. Au vu de cette situation, l'extension des capacités est plus urgente que l'augmentation de la vitesse. La priorité est accordée aux trains offrant plus de places assises, à la modernisation des formes de travail et à l'amélioration de l'accès aux gares et aux quais.

Poursuivre la transformation – pour notre clientèle.

Pour répondre à ces exigences, l'ancienne régie fédérale entend évoluer encore, en mettant l'accent sur une gestion conforme aux principes de l'économie d'entreprise telle que définie dans la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Ce type de gestion vise à instaurer une totale transparence et à relever les défis avec succès. Aujourd'hui, les CFF disposent d'ores et déjà d'un rapport sur l'état de leur réseau, et la nécessité d'agir a été démontrée. Des mesures de rattrapage et des études complémentaires sont en cours de réalisation. De vastes plans d'assainissement ont été mis en œuvre, notamment au sein de CFF Cargo ou de la Caisse de pensions. Enfin, les CFF ont fortement amélioré leur gestion financière.

Une gestion conforme aux principes de l'économie d'entreprise consiste également à fournir la meilleure prestation possible à notre clientèle à l'aide des recettes générées par le trafic et des fonds publics versés en paiement des prestations commandées. Chaque franc gagné est réinvesti dans le système ferroviaire. En guise de dividende, les CFF contribuent à la qualité de vie des Suisses ainsi qu'à l'attrait et à la compétitivité du pays et de ses régions.

Le service public est un devoir qu'il nous tient à cœur d'accomplir. Il implique toutefois qu'une prestation, y compris au sens de la loi sur les CFF, ne peut être fournie qu'en réponse à une demande et moyennant rémunération.

L'entreprise doit être systématiquement orientée vers les marchés et la clientèle afin de créer une utilité pour laquelle les clients sont disposés à payer. Elle doit également être prête à réagir à toute évolution du marché ou intensification de la concurrence. Il convient d'axer davantage encore l'offre actuelle et future sur les besoins de la clientèle. Cela se traduit entre autres par des élargissements de l'offre, comme en Suisse romande lors du changement d'horaire en décembre 2012 ou sur la ligne Zurich-Schaffhouse, par un renouvellement du parc de véhicules ou une amélioration de la qualité du séjour dans

les gares. Nous devons prévoir que les fonds publics ne suffiront plus à financer notre développement et les coûts induits, comme pendant les deux dernières décennies.

Par ailleurs, nous entendons innover afin de répondre aux besoins nouveaux et fluctuants de la clientèle, par exemple en termes de communication sans fil, de possibilités de travail dans

Un développement durable global.

Les CFF s'engagent à garantir un développement durable exemplaire sur les plans économique, écologique et social. Ces trois dimensions influent directement sur les objectifs du groupe. La définition générale du développement durable correspond aux normes du Global Reporting Initiative (GRI).

En termes de viabilité écologique, les CFF ont accompli des progrès considérables en 2012: l'énergie hydraulique, respectueuse de l'environnement, couvre désormais 83,5 % de notre consommation énergétique, contre 73 précédemment, et nos besoins énergétiques ont été réduits de 183 GWh, ce qui correspond à la consommation d'électricité d'environ 45 000 ménages. Ainsi, les CFF ont obtenu des résultats supérieurs aux objectifs d'économie d'énergie et de réduction des émissions de CO₂, notamment grâce à la mise en service de locomotives hybrides chez CFF Cargo et à la transformation d'anciens modèles de locomotives de manœuvre. Les programmes d'économie d'énergie et de protection du climat à long terme s'appliquent à l'exploitation ferroviaire, aux bâtiments et aux véhicules routiers. Conformément à la stratégie énergétique de la Confédération, nous entendons renoncer totalement à l'énergie d'origine nucléaire d'ici à 2025 et couvrir les besoins supplémentaires liés au développement de l'offre à l'aide d'énergies renouvelables. En 2012, nous avons fourni des efforts particuliers en faveur du recyclage des déchets et pris des mesures efficaces contre le littering.

Privilégier le rail pour ses déplacements ou pour le fret est par ailleurs un geste en faveur de l'environnement, car ce mode de transport consomme nettement moins d'énergie et rejette bien moins de CO₂ que la route. Les CFF sont le principal prestataire de mobilité durable en Suisse, et entendent bien défendre et optimiser cet atout.

Le développement durable social est également ancré dans le mandat que la Confédération a assigné aux CFF. Forts d'une excellente offre de mobilité, les CFF améliorent la qualité de vie de la population et l'attrait économique du pays. Nous voulons également être un employeur socialement responsable, sachant attirer des collaboratrices et collaborateurs qualifiés grâce à des postes et des modèles de travail modernes. Les résultats positifs du sondage mené auprès du personnel en 2012 et la bonne position des CFF dans plusieurs classements d'employeurs sont autant d'atouts pour le groupe.

Nous nous préoccupons sérieusement de la stabilité et du développement durable économique et nous entendons nous affirmer comme entreprise de valeurs attrayante dans le secteur des transports.

les trains ou d'achats en route. Nous veillons à tester nos idées pour être en mesure de satisfaire la demande future (voir encadré ci-dessous). Ces innovations ne doivent pas occulter les exigences de base de notre clientèle, qui appelle de ses vœux des trains ponctuels, fiables, confortables et propres.

Un personnel sollicité et plus satisfait.

La transformation des CFF pose des exigences élevées au personnel à une époque où tout s'enchaîne de manière accélérée et imprévisible. En 2012, nous avons mis l'accent sur une orientation clientèle tangible. Informés des débats sur les divers besoins de rattrapage et de financement, certains de nos clientes et clients avaient l'impression que les prestations des CFF à leur attention n'étaient pas prioritaires. Au cours des

Des innovations au service de la clientèle.

Les CFF proposent des offres modernes afin de continuer à améliorer la performance du système ferroviaire et le service à la clientèle. Pour optimiser ce dernier, nous testons des innovations qui permettront de répondre aux besoins futurs de nos clients. Voici quatre exemples.

- Communication continue: les CFF améliorent la couverture mobile pour le confort de leurs voyageurs. Nous proposerons d'ici trois ans une connexion sans fil gratuite dans près de 100 gares, et poursuivons parallèlement l'installation de répéteurs dans les voitures du trafic grandes lignes pour une meilleure réception dans les trains, en coopération avec les opérateurs de téléphonie mobile. Ces derniers comblent également les lacunes du réseau le long des lignes de chemin de fer pour la téléphonie mobile et le transfert des données.
- Connectivité non-stop: l'application «Connect.CFF» lancée fin 2012 permet aux voyageurs d'un même train de communiquer via Facebook et Twitter. Cette application gratuite associe les réseaux sociaux aux trains et aux gares. Elle prévient les utilisateurs si leurs amis voyagent dans le même train et les met en contact.
- Achats en ligne: faire ses courses en rentrant chez soi sans perdre de temps? Une offre alléchante pour de nombreux voyageurs. Il suffit de commander ses articles (de consommation courante) en montant dans le train et de les récupérer en gare d'arrivée. Le service, actuellement testé à Zurich et à Lausanne en coopération avec LeShop, apporte une plus-value au voyage en train (www.cff.ch/leshoprail).
- Onde verte sur les rails: la régulation adaptative (ADL) optimise l'exploitation du réseau ferroviaire le plus dense du monde, permet d'effectuer d'importantes économies d'énergie grâce à une conduite plus efficace et améliore le confort de voyage. L'ADL localise le train en continu et émet des recommandations en cabine de conduite sur la base d'un calcul approprié. Les mécaniciens évitent ainsi tout arrêt inutile devant un signal, synonyme de perte de temps et d'énergie. Si l'exploitation pilote en cours s'avère positive, la régulation adaptative sera définitivement introduite fin 2014.

dernières années, nous avons joué la carte de la transparence en traitant ouvertement des sujets délicats tels que l'état du réseau et l'endettement, avant de définir les plans d'assainissement que nous mettons actuellement en œuvre. C'était la seule manière de garantir à notre clientèle des prestations de qualité à long terme.

C'est pourquoi nous devons rendre notre orientation clientèle encore plus tangible: fournir quotidiennement des prestations haut de gamme et un service d'excellence, devancer les attentes de nos clients, notamment en cas de situation exceptionnelle. Nous voulons donner à notre client l'impression de se sentir «en route, comme chez lui».

Afin que les collaboratrices et collaborateurs de tous les échelons soient en mesure de gérer cette évolution avec succès, les CFF encouragent de manière ciblée le développement personnel de leurs compétences. Notre état d'esprit joue également un rôle central: nous devons chercher à résoudre par nous-mêmes de nombreux problèmes au lieu d'attendre, peut-être en vain, l'aide de tiers.

Les cadres de tous les échelons sont particulièrement sollicités. Ils doivent soutenir les collaboratrices et collaborateurs dans leur développement tout en répondant à des exigences

En 2012, nous avons délibérément accordé la priorité aux avantages tangibles pour la clientèle.

toujours plus élevées. Ils doivent faire preuve d'excellentes compétences personnelles, sociales et entrepreneuriales afin de diriger leur secteur de manière performante et de stimuler la coopération en présence d'interdépendances et d'interactions.

Les résultats de l'enquête auprès du personnel menée en 2012 confirment cette évolution. La communication de nos défis, intentions et projets s'est légèrement améliorée. La satisfaction du personnel a nettement progressé, passant de 58 points en 2010 à 62 points. L'engagement et l'attachement à l'égard de l'entreprise s'inscrivent à 75 points sur une échelle de 100, contre 72 précédemment. Les collaboratrices et collaborateurs ont en outre l'impression de pouvoir faire avancer les choses au sein de l'entreprise: la contribution personnelle à la réalisation des objectifs du groupe récolte 81 points (contre 75 en 2010). C'est un résultat particulièrement réjouissant.

Le recours aux moyens de communication modernes facilitera la suite de notre transformation. D'ici fin 2014, nous voulons que tous nos collaborateurs, de leur poste de travail fixe ou mobile, soient en ligne, reliés entre eux, avec les CFF et avec l'extérieur. Le réseau numérique simplifiera les procédures, facilitera le travail et, partant, améliorera encore la productivité. Nous encourageons également l'utilisation de techniques de communication modernes en permettant aux collaborateurs de connecter leurs appareils privés (smartphones et tablettes) au réseau de l'entreprise en tout lieu et à tout moment.

Un endettement réduit pour une plus grande marge de manœuvre.

Dans un contexte de plus en plus difficile, le développement durable du groupe sur le plan économique nécessite une marge de manœuvre financière, qui permette également de maîtriser les changements sur le marché, de compenser la raréfaction des fonds publics et d'éviter qu'un endettement croissant ne fasse des CFF un poids pour leur propriétaire, la Confédération suisse, et donc pour le contribuable. Au cours des dernières années, nous avons déjà nettement amélioré notre performance financière: le résultat d'exploitation (EBIT) progresse constamment, tandis que les produits affichent une croissance annuelle moyenne (2,1 %) supérieure à celle des charges (1,2 %). La productivité de l'exploitation et du réseau est élevée en comparaison européenne, et a clairement augmenté en comparaison sur dix ans.

Même s'il s'est inscrit en recul en 2012, le niveau d'endettement reste élevé. Les investissements réalisés par les CFF excèdent le flux de trésorerie généré. En qualité de propriétaire, la Confédération soutient nos efforts pour maîtriser la situation et fixe pour la première fois un plafond dans le cadre des objectifs stratégiques assignés aux CFF de 2011 à 2014, récemment adaptés: à moyen terme, l'endettement net porteur d'intérêts ne pourra être plus de 12 fois supérieur au résultat d'exploitation (12,3 fois fin 2012).

En réduisant notre endettement, nous entendons étendre notre marge de manœuvre pour envisager des projets d'investissement attrayants (p. ex. nouveaux trains pour l'axe du Saint-Gothard, développement des abords des gares), mais celle-ci demeure limitée en raison de vastes investissements dans des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires, dans lesquels nous ne sommes pas autorisés à dégager de bénéfices (approvisionnement énergétique, parc du trafic régional, infrastructure, etc.). En 2012, ces investissements représentaient 36 % des investissements financés par des prêts commerciaux.

Les possibilités d'investissement dans des secteurs rentables en vue d'améliorer le résultat sont donc limitées. Si à long terme, le trafic régional continue à croître au détriment d'un secteur rentable tel que le trafic grandes lignes, la pression ne manquera pas d'augmenter.

Un financement fiable du système ferroviaire et de son développement.

La Convention sur les prestations négociée en 2012 avec la Confédération pour 2013-2016 favorise la stabilité financière. En fixant un plafond de dépenses à 6618,9 millions de francs, le Conseil fédéral et le Parlement ont reconnu la nécessité de fournir des moyens suffisants pour assurer la qualité de notre réseau ferroviaire. Ils ont également pris conscience des coûts élevés induits par le développement du réseau.

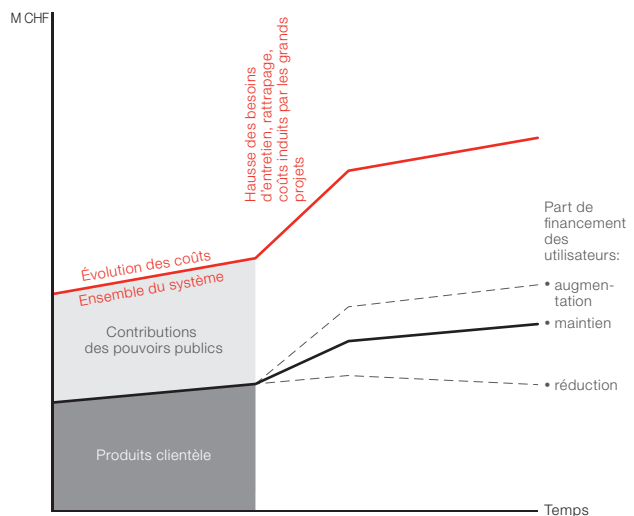
Le programme de développement et le concept de financement innovant du projet fédéral de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) contribuent également à un financement durable. Le projet FAIF traite l'exploitation, les investissements et les coûts induits comme un ensemble, ce qui répond à une logique propre à combler une lacune signalée par les CFF depuis plusieurs années déjà. Les CFF soutiennent le projet, qui permet un financement fiable du développement du système ferroviaire suisse. Il sera soumis à l'aval des citoyennes et citoyens suisses en 2014, après son adoption par le Parlement.

Le financement durable d'un système ferroviaire performant requiert la contribution de toutes les parties: des CFF et d'autres entreprises de transport comme de la Confédération, des cantons et des voyageurs. Le partage des charges entre utilisateurs et contribuables, et partant la participation des usagers aux coûts, est en fin de compte une question politique. Les CFF créent la transparence nécessaire: les réaménagements de l'offre génèrent des coûts supplémentaires liés à l'infrastructure et aux prestations commandées par la Confédération et les cantons.

Aujourd'hui, environ la moitié des coûts liés au système global est supportée par les voyageurs. De notre point de vue, il est indispensable de fixer des objectifs en matière de participation aux coûts afin de ne surprendre ni les clients par des hausses de prix, ni les entreprises de transport, la Confédération et les cantons par des coûts non couverts.

Tout dépend de la contribution financière que les pouvoirs publics (Confédération et cantons) et les utilisateurs peuvent et veulent fournir à l'avenir aux transports publics. La réponse revient au politique, qui doit aborder cette question de manière

Parts de financement des utilisateurs et des pouvoirs publics.



La forte hausse des coûts est due aux besoins d'entretien, au rattrapage et aux coûts induits par de grands ouvrages tels que le tunnel de base du Saint-Gothard ou la ligne diamétrale de Zurich. Un relèvement du prix du billet n'est inévitable que si la part respective de financement des utilisateurs et des pouvoirs publics se maintient. Un supplément de financement par les pouvoirs publics constitue une autre option.

constructive et transparente en comparant ouvertement le financement par les usagers, autrement dit les hausses de prix, à l'apport des pouvoirs publics.

C'est ainsi que la mobilité, facteur essentiel de la compétitivité de notre pays, pourra être développée.

Renforcer le trafic régional et le fret ferroviaire.

Le taux de couverture des coûts du trafic régional, c'est-à-dire le rapport entre les recettes apportées par les utilisateurs et le coût total d'exploitation des lignes du trafic régional, s'est établi à 55 % en 2012, contre 57 % en 2011. Autrement dit, la contribution de la Confédération et des cantons a proportionnellement augmenté par rapport à celle des utilisateurs. Cette tendance devrait se maintenir en 2013. L'Office fédéral des transports évoque une lacune de financement, qui devra être comblée en 2013 et en 2014 par la Confédération, les cantons et les entreprises de transport concernées. À l'avenir, les commandes devront être passées plus tôt et être fermes, tandis que les offres des entreprises de transport devront être harmo-

nisées à temps et de manière fiable avec les prévisions établies par la Confédération et les cantons pour ce qui concerne les financements nécessaires.

Les CFF veulent un trafic marchandises solide. C'est pourquoi ils saluent l'organisation, d'ici à 2015, dans le cadre de la motion parlementaire «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire», d'un large état des lieux et d'un débat de fond inédits sur la conception d'un fret ferroviaire orienté vers le marché en Suisse. Nous nous engagerons pour que le trafic marchandises soit géré conformément aux principes de l'économie d'entreprise. Le fret ferroviaire doit être utilisé pour ses atouts, autrement dit lorsqu'il s'agit de transporter des volumes importants et réguliers. Des conditions-cadres solides sont nécessaires pour le fret ferroviaire, notamment pour assurer la compétitivité du rail. L'accès aux infrastructures, les investissements dans les installations et les innovations requièrent le soutien financier de la Confédération et des cantons. L'exploitation doit être rentable, les commandes des pouvoirs publics étant bien entendu possibles.

Une croissance ciblée via une mobilité combinée.

La mobilité combinée représente un important marché de croissance, tant en trafic marchandises qu'en trafic voyageurs. L'augmentation du volume de conteneurs en provenance des ports maritimes stimule le trafic marchandises. Nous entendons y participer avec des terminaux assurant le transbordement rail-rail et rail-route ainsi que l'expédition de trains d'une longueur de 750 mètres. Le trafic combiné implique la construction des équipements de transbordement nécessaires: le terminal de Bâle Nord, qui permet le transbordement bateau-rail et rail-rail de gros volumes, ainsi que le terminal de Limmattal pour les trains-navettes des ports maritimes. En Suisse, les marchandises en volumes importants et réguliers sont principalement collectées et distribuées par le rail, et en second choix, par la route.

Dans le cadre du trafic voyageurs, le rail et la route doivent être exploités en fonction de leurs atouts respectifs. Dans les grandes agglomérations, les transports publics constituent pour ainsi dire la seule option.

Nous concevons la mobilité combinée comme une collaboration au sein des transports publics suisses en vue d'utiliser les moyens de transport les plus pertinents et adaptés aux besoins des clients. Dans le cadre du trafic de proximité, il peut s'agir du bus sur appel, de l'autobus ou du tramway, de solutions P + Ride ou encore du dépôt et du ramassage de voyageurs par un tiers en voiture, afin d'allier judicieusement route

et rail. Forts d'une importante offre de places, les chemins de fer constituent un composant essentiel des transports publics suisses. Ils jouissent d'avantages concurrentiels imparables dans les espaces périurbains à forte densité de population. Le développement conjoint du rail et de la route est pratiquement impossible à financer, et n'est du reste pas indispensable. À l'avenir, des moyens d'information et des solutions télématiques permettront au client de choisir le mode de transport qui lui convient, par exemple en fonction des conditions météorologiques ou du trafic.

Le transport international de voyageurs représente un autre marché prometteur. En tant qu'entreprise de transport faisant partie du réseau international, chemin de fer intégré pris en exemple dans les pays voisins et intégrateur système au niveau

La mobilité combinée des voyageurs et des marchandises est un secteur de croissance important.

national, nous bénéficions de conditions favorables pour asseoir notre présence à l'étranger. Nous recherchons principalement des coopérations pour le trafic régional dans les zones limitrophes de la Suisse et pour le trafic grandes lignes international reliant les métropoles situées dans un rayon de quatre heures autour de la Suisse.

Les gares et leur environnement immédiat forment également un marché de croissance. Leur développement en centres de mobilité proposant aux voyageurs et à la population des offres élargies est rentable. Nous nous engageons à apporter une plus-value à des sites idéalement placés au cœur de centres urbains, et nous en profitons durablement. Cette source de revenus repose sur les taux de fréquentation croissants de nos gares. Or, certaines grandes gares ont d'ores et déjà atteint leur capacité maximale, ce qui implique une amélioration de l'accès aux trains et la garantie des flux de personnes à terme. Le rapport sur l'état du réseau de 2012 indique la nécessité d'agrandir les structures d'accueil (quais, passages souterrains) dans douze gares. Au cours des prochaines années, le financement du développement des accès aux trains gagnera en importance.

Une modification prudente des conditions-cadres.

Le développement et la performance du système suisse des chemins de fer et des transports publics reposent sur une coopération efficace avec les 143 entreprises de transport présentes en Suisse, ainsi qu'avec la Confédération et les cantons.

La Confédération a un rôle clé à jouer en sa qualité de propriétaire des CFF, mais aussi de régulateur et de commanditaire de prestations. De notre point de vue, il est impératif de séparer plus clairement ces trois fonctions afin de prévenir tout conflit d'intérêts. Il faut continuer à optimiser les conditions-cadres légales et contractuelles en collaboration avec la Confédération, afin de garantir la compétitivité du rail face à d'autres moyens de transport.

Les propositions formulées par la Commission européenne dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire n'ont pas convaincu les États membres à ce jour. La Commission souhaite ouvrir les marchés nationaux du trafic voyageurs, autoriser le libre accès à l'ensemble du réseau et dissocier largement, voire intégralement, les gestionnaires d'infrastructure des entreprises de transport. Cependant, d'importants États membres ont une conception différente de l'avenir du trafic ferroviaire européen et contestent ouvertement la séparation de l'infrastructure et du transport, exigée par la Commission à partir de 2019.

De notre point de vue, il convient en premier lieu de lancer et de mettre résolument en œuvre la standardisation technique, par exemple pour l'ETCS ou l'homologation du matériel roulant.

Aucune étape ultérieure n'est envisageable avant la réunion de ces conditions techniques. Les conditions-cadres applicables aux entreprises de transports publics en Suisse devraient être adaptées de sorte qu'elles dégagent plus de bénéfices et puissent s'affirmer face à la concurrence. Les coûts supportés par la Confédération, par les cantons et par les clients s'en trouveraient augmentés. Outre l'ajustement des modèles d'affaires suisses, il faudrait définir des conditions-cadres sociales.

La libéralisation et ses avantages, fréquemment évoqués en Europe, ne nous convainquent pas: l'ouverture du marché peut entraîner des actions de défense allant au détriment de l'offre continue proposée au client. Dans la mesure où la Suisse dispose d'un excellent système ferroviaire, il n'y a actuellement pas lieu de débattre sur la reprise de modifications organisationnelles très controversées et dont l'efficacité reste à prouver.

Miser sur les atouts de notre système intégré.

Du point de vue des CFF, le modèle de chemin de fer intégré représente, compte tenu de la surface relativement réduite du pays et de la forte sollicitation du réseau, la forme d'organisation la plus efficace et la plus appropriée, et la garantie d'un système de transports publics performant à long terme. Cette vision est confirmée par de nombreuses études qui mettent en évidence l'excellente position de la Suisse en comparaison internationale en matière de qualité du service, de taux d'utilisation et de

Les CFF au service des transports publics.

En qualité de gestionnaire du système, les CFF assurent de nombreuses fonctions du système des transports publics suisses en étroite collaboration avec les 143 entreprises de transport du pays. Nous assumons notre responsabilité et mettons notre compétence au service de l'ensemble du système dans de nombreux domaines: horaire, information à la clientèle, gestion de crise et des événements, alimentation en courant de traction, fixation des prix ou encore trafic par wagons isolés. En septembre 2012, l'approche coopérative dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire a été renforcée par une convention de la branche ferroviaire sur la résolution de conflits et par la création d'une Commission Infrastructure et d'un forum sur l'extension du réseau au sein de l'Union des transports publics (UTP). La branche des transports publics travaille maintenant sur les trafics voyageurs et marchandises. Les missions ainsi que les droits et devoirs qui en découlent seront présentés en 2013 et actualisés.

répartition modale entre le rail et la route. Pour un système ferroviaire présentant un taux d'utilisation aussi important, la forme d'exploitation la plus efficiente est celle d'une entreprise intégrée, comme l'atteste le très bon niveau de productivité du travail des CFF en comparaison internationale.

La bonne qualité de la collaboration avec la branche, fondée sur la non-discrimination, est une condition essentielle du modèle intégré. Les CFF y sont très attentifs (voir encadré page 18). Parallèlement, tout changement, même mineur en apparence, comme la transformation parfois évoquée des CFF en holding, doit être soigneusement étudié sous l'angle de la qualité de l'offre et de l'efficience de l'emploi des fonds publics. Pour nos clients comme pour la Confédération et les cantons, qui subiraient les conséquences négatives d'une désintégration sur les plans financier et qualitatif, nous entendons tirer parti des atouts de notre système, enviés à l'international.

Des jalons importants d'ici à 2016.

Les CFF entendent poser d'ici à 2016 d'importants jalons en vue de la période suivante. Nous sommes sur la bonne voie: au cours des prochaines années, plus de cinq millions de clients bénéficieront d'une offre progressivement améliorée grâce à de nouveaux trains et infrastructures. Le trafic régional et le trafic grandes lignes seront dotés de nouveaux trains duplex, tandis que les rames ETR 470 circulant entre la Suisse et l'Italie seront remplacées par les modèles modernes ETR 610. Enfin, de nouveaux trains circuleront sur d'autres lignes internationales. Le réaménagement d'infrastructures et la mise en circulation de nouveaux trains mettent la patience de certains clients, mais aussi la nôtre, à l'épreuve. Nous achèverons des projets immobiliers d'envergure comme le complexe Europaallee à Zurich, le secteur Südpark à Bâle, la transformation de la gare Cornavin ou La Praille à Genève. L'année 2014 sera marquée par la mise en service d'une première section de la ligne diamétrale de Zurich, significative à l'échelle régionale comme nationale, et au sud, par la liaison ferroviaire entre Mendrisio (Tessin) et Varèse (Lombardie). La ligne transfrontalière reliant Genève et Annemasse (CEVA) suivra en 2017.

La pose de ces nombreux et importants jalons sera ponctué par un événement majeur: l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016. L'attention du monde entier se concentrera sur la Suisse et sur ses chemins de fer lors de l'inauguration du plus long tunnel du monde, chef-d'œuvre d'ingénierie et de construction. Pour notre entreprise, il s'agit aussi d'une avancée: le tunnel rapprochera le nord et le sud du pays et permettra de transférer le trafic de la route vers le rail.

Au plan international, c'est pour notre pays une occasion unique de présenter ses transports publics comme l'incarnation des valeurs suisses de fiabilité et d'innovation.

Nous voulons être fiables et innovants, pour nos clients, pour la Suisse et ses régions, pour le propriétaire et pour nos collaboratrices et collaborateurs. Demain plus encore qu'aujourd'hui.

Merci!

En route pour 2016, nous tenons à remercier notre clientèle pour sa confiance, les citoyens suisses pour leur soutien et nos 29 240 collaboratrices et collaborateurs, fortement sollicités par notre transformation et par les nombreux projets en cours, pour leur solide engagement. Nous remercions également la Confédération et les cantons pour leurs commandes. Notre reconnaissance va aussi au Conseil fédéral et au Parlement, pour la Convention sur les prestations négociée en 2012 ainsi que pour leur politique visionnaire en matière de transport, qui nous fournit un appui indispensable.

Nous sommes particulièrement reconnaissants aux clientes et clients qui nous signalent des lacunes, souvent avérées. Nous remercions également nos usagers pour leur indulgence en cas de perturbations occasionnelles ou de déficit ponctuel de communication. Dans une grande entreprise comptant près de 30 000 collaborateurs, un million de voyageurs quotidiens et plus de cinq millions de clients au total, ces incidents sont malheureusement inévitables. Cependant, nous assurons nos clients et partenaires de notre volonté d'apprendre de chaque erreur, de nous améliorer jour après jour et de mieux cerner les attentes de notre clientèle. Car c'est pour elle que nous sommes heureux de nous engager quotidiennement.



Ulrich Gygi

Président du Conseil d'administration des CFF



Andreas Meyer
CEO CFF SA

Pour la clientèle.

La clientèle est au centre de l'activité du groupe. C'est pour elle que les CFF et leurs divisions produisent une valeur ajoutée et développent l'offre ferroviaire. Chaque jour, CFF Voyageurs achemine plus de 967 000 personnes sans retard. Chaque jour, CFF Immobilier s'efforce de rendre le voyage agréable en concevant des gares modernes, véritables centres de la vie urbaine. Chaque jour, CFF Cargo transporte 175 000 tonnes de marchandises, ce qui en fait le pilier du fret ferroviaire en Suisse. Chaque jour, CFF Infrastructure veille à la sécurité et à la performance du réseau ferroviaire, tout en garantissant l'approvisionnement énergétique. Et c'est ensemble que les quatre divisions composent d'une main de maître un système de chemin de fer intégré, qui, en 2012, a su une nouvelle fois offrir à sa clientèle des prestations d'un seul tenant et écologiquement viables.

Trafic voyageurs.

Plus de recettes, moins de kilomètres.

En 2012, un nombre de personnes proche de celui de l'année record 2011 a voyagé à bord des trains CFF. Si la clientèle régulière a continué de s'accroître, le trafic grandes lignes a connu un léger recul. Le produit du trafic voyageurs s'est inscrit en hausse de 2,4 % par rapport à 2011. Les coûts ont augmenté, notamment en raison du relèvement du prix du sillon. Soucieux de poursuivre sur la voie du succès, les CFF misent sur l'amélioration de l'utilité pour la clientèle. Ils continuent d'étoffer leur offre sur un réseau déjà très sollicité.

En 2012, les CFF ont transporté chaque jour 967 000 voyageurs, un chiffre en léger recul par rapport à 2011 (977 000). Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a lui aussi enregistré une baisse, passant de 17 749 millions à 17 545 millions. Si le trafic régional et le trafic international ont progressé, la demande s'est tassée en trafic de loisirs, en trafic touristique et, plus généralement, en trafic grandes lignes national. En baisse avec 24,9 % (contre 25,4 % en 2011), la part de marché du rail dans les transports en Suisse reflète cette évolution.

La situation difficile du tourisme suisse a pesé sur les résultats du trafic de loisirs, qui a enregistré le plus net recul, et sur le trafic de pendulaires et de voyages d'affaires. Pour relancer le trafic aux heures creuses, les transports publics et Suisse Tourisme ont donc pris des mesures de marketing ciblées en automne, comme le passeport vacances et le billet accompagnant, qui ont reçu un accueil favorable.

Hausse du produit du trafic et des coûts.

Les mesures tarifaires entrées en vigueur au changement d'horaire de décembre 2011 se sont traduites par une hausse des produits en 2012. Dans le même temps, les coûts ont augmenté, à l'exemple de ceux liés à la sécurité: les CFF se voient contraints de prendre des mesures qui ont leur prix pour tenir compte de certaines évolutions sociétales. En 2012, ils ont engagé 155 personnes supplémentaires en vue de l'accompagnement intégral des trains par deux agents en trafic grandes lignes et renforcé le personnel de sécurité pour le périmètre de la Communauté de transport zurichoise et les effectifs de la police des transports CFF.

L'évolution des coûts s'explique essentiellement par des facteurs externes: hausse du prix du sillon, mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés, amélioration du confort des voyageurs.

CFF Voyageurs ne ménage pas ses efforts pour limiter les coûts externes. En raison d'effets spéciaux, le résultat du trafic voyageurs est passé de 213,9 millions de francs en 2011 à 268,9 millions en 2012. La croissance du trafic régional n'a pas eu d'effet sur le résultat, puisque les CFF ne sont pas autorisés à faire des bénéfices en trafic régional de par la loi.

Renforcement de l'utilité pour la clientèle.

Les CFF améliorent constamment leur offre. Compte tenu des capacités limitées du réseau, c'est là un défi majeur. Depuis le changement d'horaire de décembre 2012, la clientèle profite de liaisons et de places assises supplémentaires. L'accent a été

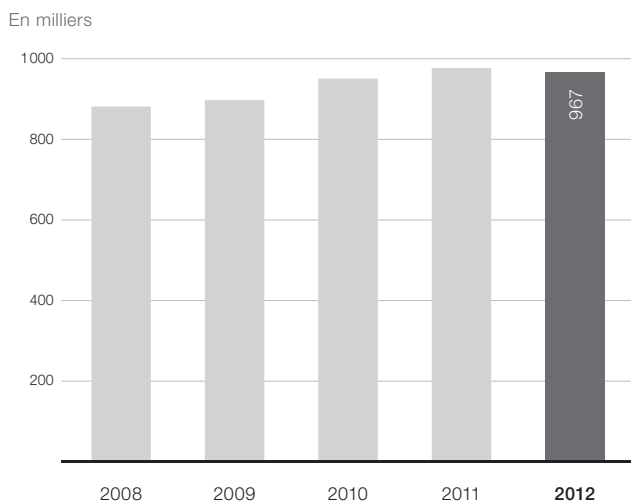
—
Les mesures tarifaires ont rapporté plus de recettes. Mais les coûts ont également augmenté, à l'instar du prix du sillon.
—

mis sur le réaménagement de l'offre en Suisse romande avec l'introduction de l'«Horaire Romandie 2013», la cadence semi-horaire entre Schaffhouse et Zurich et la mise en place de nouvelles liaisons internationales vers la France et l'Autriche.

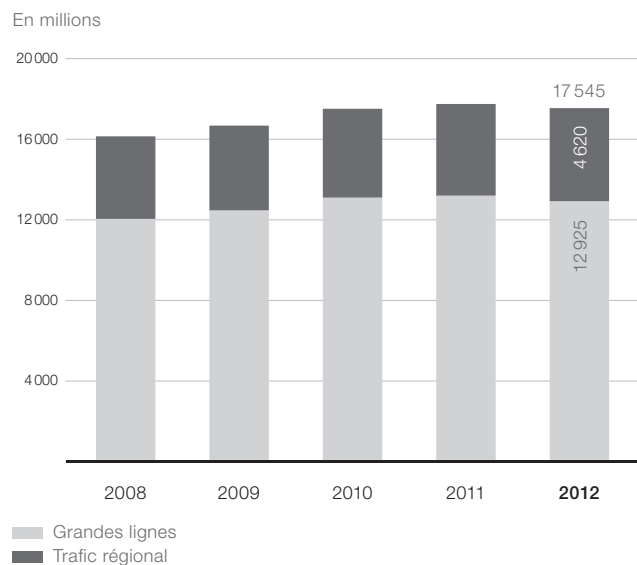
En 2012, les CFF ont amélioré leurs services, en renforçant notamment le conseil aux voyageurs. Dans les trains grandes lignes, l'accompagnement par deux agents est devenu la norme, et dans les grandes gares, des chefs d'escale assistent les voyageurs sur les quais et assurent la fluidité du trafic. Les voyageurs peuvent aussi se renseigner auprès des InfoPoint.

La mise en service des nouveaux trains régionaux et grandes lignes améliore le confort des voyageurs: climatisation, systèmes d'information modernes, plancher surbaissé. Parallèlement, les CFF poursuivent la modernisation du parc existant. La transformation des 40 voitures-familles «Ticki Park» vise à permettre aux plus petits et à leurs accompagnants de voyager en toute tranquillité. Les CFF s'efforcent aussi d'apporter des améliorations dans le domaine de la restauration: ils modernisent leurs 18 voitures-restaurants à un niveau, et se sont

Voyageurs par jour.



Voyageurs-kilomètres.



lancés dans une collaboration avec l'entreprise Starbucks dans le cadre d'un projet pilote.

En outre, les CFF collaborent étroitement avec les opérateurs de téléphonie mobile pour améliorer les liaisons sans fil dans les gares et à bord des trains. Ils misent sur l'installation

—
En augmentation constante,
la clientèle régulière est le pilier
des CFF.
 —

de nouveaux répéteurs sur les 1083 voitures du trafic grandes lignes d'ici à la fin 2014. Par ailleurs, 85 % de ces voitures sont déjà équipées de prises, et le solde suivra d'ici à la fin 2013.

En 2012, le train a été associé à tous les grands événements de Suisse. En juin, les CFF ont mis en service plus de 100 trains supplémentaires permettant de rejoindre les sites d'événements tels que le Montreux Jazz Festival, le festival Open Air de Saint-Gall ou le Swiss Olympic Gigathlon à Olten. À cette occasion, il a fallu faire appel à d'importants renforts.

Augmentation de la clientèle régulière malgré la hausse des prix.

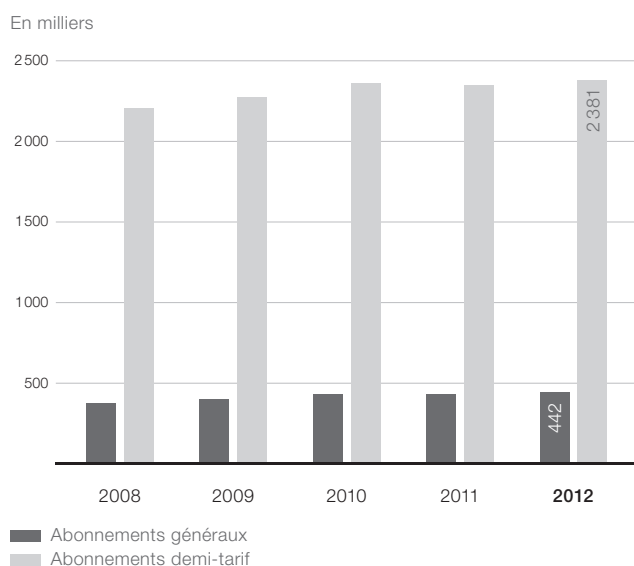
La stabilité du trafic de pendulaires et des voyages d'affaires se reflète dans l'augmentation de la clientèle régulière, pilier des CFF. Malgré la hausse des prix de 2,5 %, le nombre d'abonnements généraux en circulation a progressé pour s'établir à 441 618 unités (contre 430 982 en 2011). Le nombre d'abonnements demi-tarif en circulation a aussi augmenté, atteignant 2 380 520 unités (contre 2 344 918 en 2011), soit une progression de 1,5 %.

Une étude de marché réalisée par les CFF montre que les clientes et clients réguliers continuent d'apprécier le rapport qualité-prix des prestations proposées, plus que les personnes qui ne prennent pas le train. Pour attirer cette clientèle potentielle, les CFF entendent cibler davantage la commercialisation d'offres avantageuses telles que les billets dégriffés.

Utiliser les capacités pendant les périodes creuses.

Au cours de l'exercice sous revue, le trafic régional a connu une progression de 1,6 % du nombre de voyageurs-kilomètres. Le taux moyen d'utilisation des trains a augmenté de 0,6 point de pour-cent en trafic régional, s'établissant à 20,6 % (filiales

Abonnements généraux et demi-tarif.



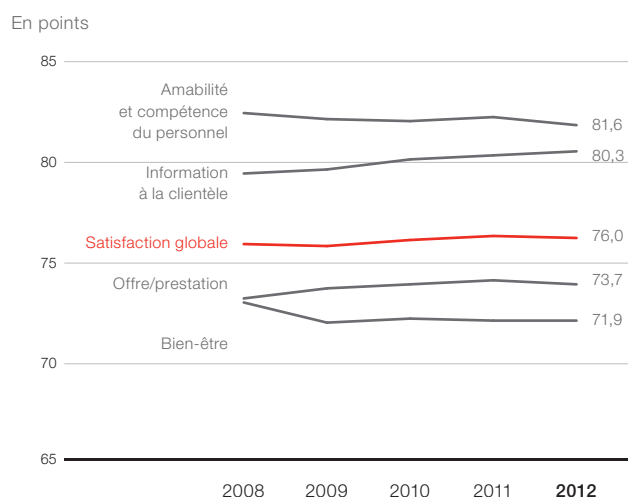
comprises), alors qu'il a accusé un léger recul de 0,6 point de pour-cent en trafic grandes lignes pour se fixer à 31,3 %. Cela se traduit par un repli des voyageurs-kilomètres de 2,1 %. Les trains demeurent particulièrement fréquentés entre les grands centres urbains, ainsi que le matin et le soir aux heures de pointe. La demande devrait encore croître de 25 à 30 % dans les grands espaces économiques d'ici à 2030. En moyenne journalière, le nombre de places assises a été insuffisant dans 7 trains grandes lignes sur 1527. Les CFF étudient en permanence des solutions pour renforcer le taux d'utilisation pendant les périodes creuses et améliorer la situation aux heures de forte affluence.

Mobilité de porte à porte.

Les CFF souhaitent proposer à leur clientèle une offre attrayante tout au long de la chaîne de mobilité, afin de lui permettre de se déplacer en train, en bus, en bateau, ou encore en voiture et à vélo tout en respectant l'environnement. En collaboration avec CarPostal et Rent a Bike, ils ont inauguré en 2012 plus de 1000 stations PubliBike et mis en service 115 installations P+Rail et environ 1000 parkings deux-roues dans toute la Suisse.

En ce qui concerne les voyages d'affaires en train, la demande a continué de croître. Quelque 70 % des personnes

Satisfaction de la clientèle en trafic voyageurs.



en déplacement professionnel choisissent la 1^{re} classe. En trafic international, le réaménagement de l'offre vers la France a eu un impact positif sur la demande. Les temps de trajet particulièrement intéressants entre les villes et la hausse des prix dans le secteur aérien ont aussi joué en faveur du rail. Cette évolution profite à la plate-forme de réservation en ligne cff.ch/business, déjà utilisée par plus de 5000 entreprises suisses.

Faciliter les achats de billets.

Les clientes et clients des CFF n'ont jamais autant utilisé les canaux de distribution en libre-service. En 2012, ils se sont procuré 64 millions de billets aux distributeurs automatiques, en ligne ou par l'intermédiaire d'un téléphone portable, soit un taux d'achat en libre-service de 72,6 % (contre 70,7 % en 2011). Cette part devrait encore augmenter au cours des prochaines années. C'est pourquoi les CFF s'efforcent d'améliorer la convivialité des canaux de vente électroniques. Un nouveau processus guide les clientes et clients lors de leur achat de billet au distributeur pour leur permettre de trouver rapidement l'offre désirée. Une hotline a par ailleurs été mise en service pendant l'été 2012 dans la région de Zurich. Elle est à la disposition des utilisatrices et utilisateurs des distributeurs automatiques.

Filiales.

elvetino AG (100 %).

Cette entreprise de restauration ferroviaire compte parmi ses principaux clients les CFF, Lyria SA, Trenitalia et Zentralbahn. Fin 2012, elle a remporté l'appel d'offres international lancé par Lyria SAS pour la restauration à bord de ses trains. À compter du 1^{er} mars 2013, cette filiale proposera un nouveau concept de restauration aux passagers des trains Lyria SAS.

SBB GmbH (100 %).

Sise en Allemagne, SBB GmbH exploite les tronçons allemands du RER bâlois et la ligne du «Seehaas», dans la région du lac de Constance. Cette filiale des CFF a vu progresser le nombre de voyageurs transportés de 4 %, à 13 millions de passagers. Pour la sixième année consécutive, SBB GmbH clôture l'exercice sur un bénéfice. Les contrats de transport «Wiesental» et «Seehas» sont à durée illimitée. Une procédure d'appel d'offres doit être lancée par le Land du Bade-Wurtemberg dans le cadre du réseau «Hochrhein», sous réserve de l'électrification du tronçon.

Thurbo AG (90 %).

Thurbo AG assure l'essentiel du trafic régional à voie normale en Suisse orientale. En 2012, elle a augmenté ses prestations de transport de 2,4 %, à 446,9 millions de voyageurs-kilomètres. En comptant les douze automotrices articulées commandées à Stadler pour le futur RER Saint-Gall, le parc de véhicules de Thurbo AG comprend 102 véhicules.

RailAway AG (86 %).

En coopération avec quelque 800 prestataires du tourisme et de l'événementiel, RailAway AG commercialise des offres de loisirs combinées avec les transports publics. En 2012, le prestataire de loisirs a amélioré ses ventes de 3,1 % en écoulant 1,6 million d'offres. Outre la vente aux guichets, Rail Service et les distributeurs automatiques, un système de réservation en ligne est désormais disponible sur cff.ch.

RegionAlps SA (70 %).

En 2012, RegionAlps SA a accru ses prestations de transport de 3,0 %, à 55,8 millions de voyageurs-kilomètres. Au changement d'horaire, la société de transport régional valaisanne a introduit la cadence semi-horaire aux heures de pointe. L'achat de trois trains Domino a rendu ce renfort possible.

zb Zentralbahn AG (66 %).

Pour zb Zentralbahn AG, l'année 2012 a été marquée par le repositionnement des trains express Lucerne–Interlaken et Lucerne–Engelberg, l'inauguration du tronçon et de l'arrêt souterrain Lucerne Allmend/Messe ainsi que par la mise en service du nouveau matériel roulant, d'une valeur de 150 millions de francs.

Swiss Travel System SA (60 %).

Fondée le 1^{er} janvier 2011 par cinq entreprises de transport concessionnaires et Suisse Tourisme, cette société assure la commercialisation internationale des prestations des transports publics suisses. Elle a une nouvelle fois dépassé ses objectifs en matière de recettes. Le franc fort a certes pesé sur les ventes réalisées dans les pays voisins, mais le recul enregistré a été largement compensé par le développement réjouissant des marchés d'outre-mer.

TILO SA (50 %).

TILO SA exploite le RER tessinois et ses lignes transfrontalières S10 et S30, qui assurent la liaison entre le Tessin et la Lombardie, à destination de Côme-Albate, Milan et l'aéroport de Milan Malpensa. En 2012, cette entreprise commune des CFF et de Trenord S.r.l. a transporté environ 7,8 millions de passagers, soit 0,8 % de plus qu'en 2011.

Lyria SAS (26 %).

Lyria SAS est une filiale de la SNCF (74 %) et des CFF. En 2012, elle a transporté 4,5 millions de passagers et enregistré 370 millions de francs de recettes. À l'été 2012, le nombre de voyageurs transportés avait augmenté de 11 % par rapport à l'année précédente. Lyria SAS a étendu son offre et propose depuis décembre une liaison directe entre Paris et Interlaken, ainsi qu'au départ de Genève à destination du sud de la France. Durant la période hivernale, un train circule hebdomadairement entre Lille et Brigue.

STC Switzerland Travel Centre AG (24 %).

STC commercialise dans le monde entier des voyages individuels et de groupe en Suisse. Les voyageurs, agences de voyages et clients finaux peuvent réserver via un centre d'appels et une plate-forme Internet. STC gère un centre d'appels pour Suisse Tourisme. La participation des CFF a été réduite à 24 % en 2012 après la vente d'actions à Hotelleriesuisse.

Différentes améliorations ont été apportées à la procédure d'achat du Ticket Shop CFF sur cff.ch. La clientèle peut désormais imprimer directement une attestation de retard depuis l'horaire en ligne et obtenir des informations détaillées sur les modalités de voyage des personnes handicapées. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont en outre ouvert de nouvelles surfaces de vente afin d'améliorer encore leur service clientèle. Depuis 2012, la gare de Berne dispose d'une zone libre-service spacieuse et les guichets des gares de Neuchâtel, Soleure, Brugg et Wettingen ont été réaménagés de manière conviviale.

Avec 2,5 millions de téléchargements, «Mobile CFF» est l'une des applications les plus utilisées en Suisse. Depuis l'automne 2012, elle offre des informations sur les gares. Plusieurs éléments de commande ont été améliorés. En décembre, les CFF ont lancé leur réseau social avec l'application «Connect. CFF». Ils sont présents sur Facebook depuis l'été 2012.

Un milliard consacré au parc de véhicules chaque année.

Les CFF hiérarchisent leurs investissements selon leur utilité pour la clientèle. D'importants réaménagements de l'offre sont prévus en trafic voyageurs: ligne diamétrale de Zurich avec la

que prévu. Le fournisseur des 29 nouvelles rames automotrices destinées au trafic transfrontalier nord-sud sera désigné en 2013 au terme d'un appel d'offres. Les CFF ont commandé 8 trains pendulaires supplémentaires de type ETR 610 pour assurer la transition sur la ligne du Saint-Gothard.

Outre ces nouvelles acquisitions, les CFF misent sur une modernisation de grande envergure. 508 voitures de type unifié VU IV, 18 voitures-restaurants WRm IV, 113 trains à deux niveaux DPZ pour le RER de Zurich, 118 trains régionaux Domino, 235 voitures EuroCity, 170 voitures de type Bpm51, 40 voitures-familles et 44 InterCity pendulaires sont mis en conformité en matière de confort et de technique dans les ateliers des CFF. Tous les types de véhicules ont fait l'objet de travaux au cours de l'exercice sous revue; les projets de modernisation des véhicules VU IV et Domino s'achèveront au printemps 2013. L'acquisition de nouveaux véhicules et la modernisation du parc actuel doivent être financées par les fonds dégagés par l'activité du trafic grandes lignes. Par ailleurs, les CFF consacreront environ 800 millions de francs à des installations de maintenance d'ici à 2020. À Zurich Herdern, par exemple, un centre d'entretien doté d'une voie de maintenance de 400 mètres est en cours de construction et pourra, à terme, accueillir les nouveaux trains, plus longs.

Perspectives financières.

La situation financière reste tendue. Par rapport à l'exercice sous revue, l'année 2013 sera marquée par des coûts supplémentaires de 185 millions de francs liés au relèvement du prix du sillon. La nouvelle hausse prévue par le Conseil fédéral en 2017 se chiffrera à 100 millions de francs. Toutes les parties prenantes – les CFF, la Confédération, les cantons et la clientèle – devront apporter leur contribution aux chemins de fer de demain. Les CFF souhaitent proposer à leur clientèle l'offre la plus attrayante possible. Les responsables politiques doivent donc décider dans quelle mesure les pouvoirs publics sont prêts à financer le trafic voyageurs, et définir la part restant à la charge des clients. L'augmentation des charges liées au prix du sillon et aux contributions de couverture ne pourra être qu'en partie contrebalancée par une hausse des prix. Le degré d'acceptation des mesures tarifaires et leur effet sur la clientèle devront être examinés sérieusement avec les responsables politiques, afin d'éviter un transfert du rail vers la route.

Une orientation résolue vers la clientèle et des processus commerciaux lisibles sont décisifs pour rester sur la voie de la réussite. En trafic régional, il faudra conclure des conven-

Une orientation résolue vers la clientèle et des processus commerciaux lisibles sont décisifs pour rester sur la voie de la réussite.

4^e série de compléments partiels du RER de Zurich, RER de Saint-Gall fin 2013. Il est important de pouvoir proposer à temps un nombre suffisant de trains confortables et de places assises. Ces prochaines années, les CFF entendent investir annuellement un milliard de francs dans le confort et le renouvellement du parc. Depuis 2012, ils disposent de nouveaux trains Duplex Regio pour le RER zurichois, la Suisse romande, le trafic entre Schaffhouse et Zurich et entre Olten et Wettingen. Les nouveaux trains à deux niveaux du trafic grandes lignes seront mis en circulation au cours de l'année horaire 2016, deux ans plus tard

tions à long terme tenant compte des coûts liés à l'offre, au matériel roulant et à l'infrastructure, et réglant leur financement. Le besoin d'indemnités compensatoires versées par la Confédération et les cantons s'est stabilisé, au profit du contribuable.

Agir rapidement en faveur de la clientèle.

Soucieux de répondre au mieux aux besoins de la clientèle et d'apporter rapidement les améliorations attendues, les CFF ont créé, début 2012, un Comité clientèle pour compléter le Service clientèle et le Conseil clientèle.

Ce comité interne de CFF Voyageurs regroupe les responsables des unités d'affaires Grandes lignes, Trafic régional, Operating, Distribution et services, Gestion du trafic, Communication ainsi qu'un membre de la direction de CFF Immobilier. Il décide de mettre en œuvre des mesures d'amélioration et de tester les prestations afin de satisfaire au mieux les besoins de la clientèle. En collaboration avec le service d'étude de marché, il vérifie l'effet des mesures sur la satisfaction des usagers.

En 2012, le Comité clientèle a mené plusieurs projets pilotes.

- Propreté: pendant un mois, une équipe mobile a assuré des prestations de nettoyage dans les voitures effectuant le trajet entre Lausanne et Genève-Aéroport. Le personnel des trains a également reçu l'instruction de ramasser les déchets.
- Disponibilité des places assises: des annonces sur les quais et dans les trains permettent de mieux orienter les clients vers les places disponibles. Dans le cadre d'un essai pilote, le Comité clientèle a testé des variantes visant à indemniser les voyageurs de 1^{re} classe ne trouvant pas de place assise.
- Disponibilité des toilettes: malgré un taux de disponibilité des toilettes de 94 % dans les trains, le Comité clientèle a testé différentes options afin d'améliorer la satisfaction des usagers, en particulier en instaurant de nouveaux processus d'intervention rapide.

Le Comité clientèle décidera, au printemps 2013, si ces améliorations du service peuvent être définitivement mises en œuvre. Les mesures qu'il a prises reposent sur l'opinion des clientes et clients recueillie par le Service clientèle (en ligne et par téléphone) et par le Conseil clientèle, renouvelé en 2012, ainsi qu'au moyen de sondages menés régulièrement auprès de la clientèle.

Immobilier.

Développement constant au service de la clientèle.

CFF Immobilier a réalisé un bon exercice, marqué par une nouvelle amélioration du résultat et un élargissement de l'offre. En 2012, les CFF ont inauguré les premières constructions du grand projet Europaallee, harmonisé le management de leurs gares et renforcé le dialogue avec leurs partenaires.

CFF Immobilier possède, gère et développe quelque 4000 terrains et 3500 bâtiments, dont 800 gares. Première entreprise de transport de Suisse, les CFF comptent aussi parmi les principales sociétés immobilières du pays. Partie intégrante de la chaîne de mobilité, les grandes gares, en particulier, transforment les nœuds ferroviaires en lieux de vie et proposent une

CFF Immobilier renforce la capacité de rendement des CFF.

foule de services et de commerces aux voyageurs, passants et riverains. CFF Immobilier poursuit le développement des gares, des objets de placement et des bâtiments destinés à l'administration, à l'exploitation ou à la production, renforçant ainsi la capacité de rendement des CFF.

En 2012, le résultat de CFF Immobilier avant paiements compensatoires s'est amélioré, pour atteindre 192,4 millions de francs (2011: 182,5 millions). Le bénéfice a permis de verser, comme en 2011, des indemnités compensatoires de 150 millions de francs à CFF Infrastructure, réduisant d'autant la contribution des pouvoirs publics et de la clientèle au financement de l'infrastructure ferroviaire. Le solde a été consacré au paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions. Principale source de revenus, les produits locatifs de tiers ont progressé à 378,8 millions de francs (2011: 325,5 millions) grâce à la forte demande enregistrée en particulier dans les grandes gares, à l'achèvement de plusieurs projets dans les délais impartis et à la légère augmentation du chiffre d'affaires réalisé avec des tiers. Le résultat issu de la vente de biens immobiliers s'est, quant à lui, établi à 65,0 millions de francs (2011: 66,2 millions).

Grandes gares: une offre de services complète.

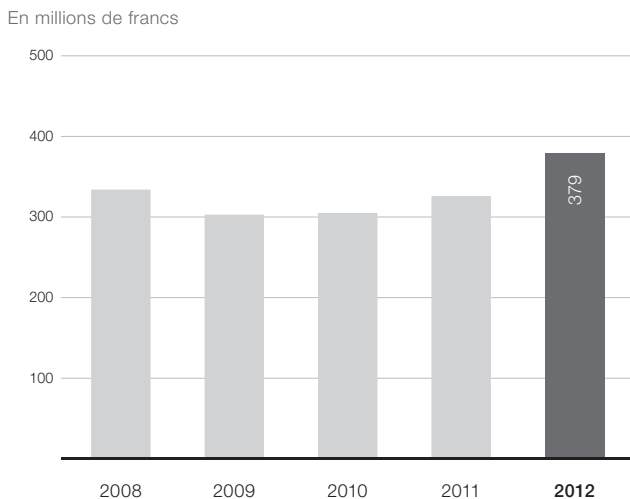
Centres de services attrayants au cœur des grandes villes, les neuf plus grandes gares du pays proposent un vaste choix de produits et de services sept jours sur sept jusqu'en soirée. CFF Immobilier les modernise en permanence afin de répondre à l'évolution des besoins de la clientèle et de faire face à la hausse continue du trafic de pendulaires. Voici quatre exemples:

- En gare de **Berne**, les CFF ont optimisé les surfaces de vente: le nouveau centre de vente voyageurs concentre toutes les offres. L'aménagement d'une zone libre-service dotée de 14 distributeurs de billets et d'un guichet d'informations a permis de libérer de l'espace dans le passage souterrain. Quatre commerces sont par ailleurs venus étoffer l'offre.
- En gare de **Bâle**, les CFF ont pris diverses mesures de court terme pour améliorer l'information et étendre la surface de circulation dans le hall et sur la passerelle.
- En gare de **Genève**, la deuxième phase des travaux de modernisation lancés en 2010 a débuté dans l'aile est en juin. La façade historique classée abritera de nouveaux espaces d'ici à 2014. À Genève, les CFF se préparent à relever les défis de demain: davantage de confort, une offre de services élargie, une plus grande capacité, des flux de passagers optimisés et une meilleure efficacité énergétique.
- En gare de **Lucerne**, le nouvel accès est, inauguré en mai, soulage l'aile est de la grande gare, très fréquentée en raison de sa proximité avec l'Université et la Haute école pédagogique.

Grâce à l'optimisation du mix locataires et en dépit des nombreux travaux de modernisation, les grandes gares ont amélioré leur chiffre d'affaires réalisé avec des tiers de 1,8 % en moyenne par rapport à 2011, dépassant ainsi de 0,8 point l'indice du commerce de détail suisse (+1,0 % en 2012). Ce résultat s'explique par la hausse continue de la fréquentation des gares et par la structure de l'offre proposée. En effet, cette offre, largement axée sur la couverture des besoins quotidiens, n'est guère sensible aux fluctuations conjoncturelles et à la concurrence.

Les 23 autres grandes gares proposent aux voyageurs une vaste offre de services comprenant non seulement magasins de proximité et kiosques, mais aussi cafés, restaurants, drogueries, boutiques, coiffeurs ou encore fleuristes. En 2012, un

Évolution des produits locatifs de tiers.



centre de vente voyageurs, une droguerie et un café Starbucks ont par exemple ouvert dans la gare rénovée de Baden. En novembre, les CFF ont achevé les travaux de modernisation de la gare de Soleure, qui abrite désormais un nouveau centre de vente voyageurs, une droguerie et un kiosque avec une structure ouverte. Toujours en 2012, de vastes travaux d'assainissement et de modernisation ont débuté dans la gare historique de Lugano. Les transformations prévues, qui devraient s'achever en 2014, sont axées sur la protection du patrimoine et l'amélioration de l'efficacité énergétique.

La disparition progressive des marques «RailCity» et «Gare et plus» simplifiera l'image de l'offre commerciale des gares. Ces deux marques ont à présent rempli leur mission: populariser, pendant dix ans, l'offre de shopping et de services des grandes gares.

Des accès ferroviaires confortables.

Les 550 petites gares et les quelque 220 gares moyennes ont vocation à garantir un accès confortable au chemin de fer. Les gares de taille moyenne sont valorisées par la présence de magasins de proximité, de kiosques et de cafés qui renforcent leur attrait tout en améliorant le confort et le sentiment de bien-être des voyageurs et des passants. En 2012, les CFF ont ainsi

étoffé l'offre de services de la gare de Langnau en proposant une boutique avec., de nouvelles toilettes et un nouveau centre de vente voyageurs ouvert par le BLS. Enfin, l'amélioration de l'isolation thermique et l'abandon du chauffage au mazout au profit d'un raccordement à un réseau de chauffage à distance ont fortement amélioré l'efficacité énergétique de cette gare. L'offre a également été élargie dans les gares de Monthey, de Nyon et de Bischofszell-Stadt.

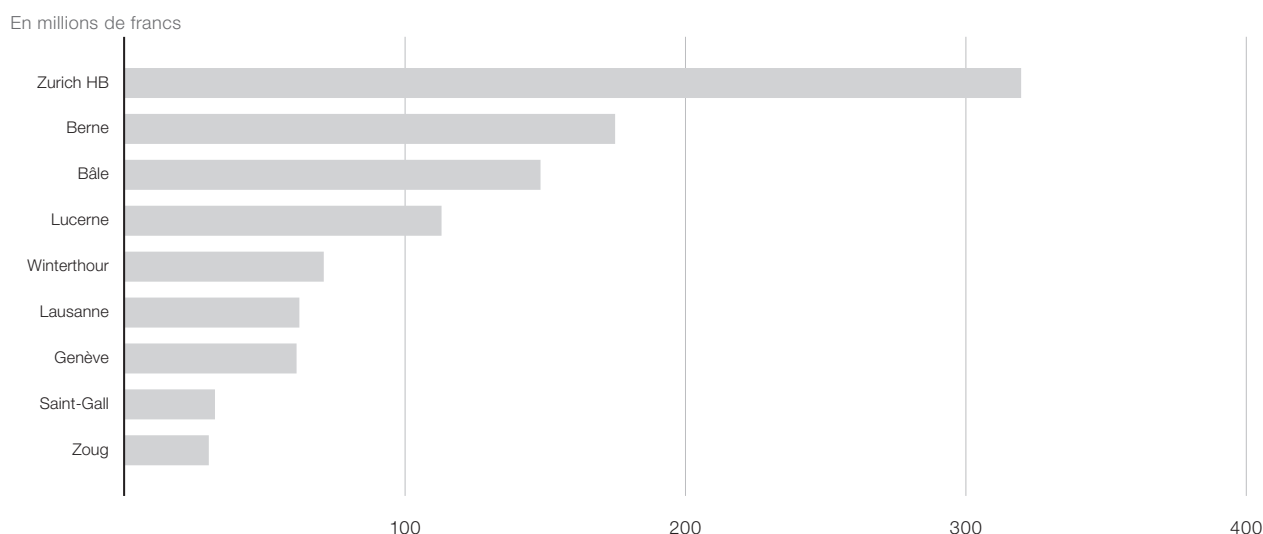
Les CFF encouragent la mobilité combinée et augmentent en permanence le nombre de parkings deux-roues et d'installations P+Rail. En 2012, CFF Immobilier a doté les gares de Genève-Cornavin et de Kreuzlingen de nouveaux équipements Bike+Rail. Au total, quelque 1000 nouveaux emplacements de stationnement pour deux-roues ont été créés en 2012, ce qui porte leur nombre à 87 000. Les pendulaires motorisés disposent quant à eux de quelque 26 610 places P+Rail, soit 115 de plus qu'en 2011.

Agir pour la propreté.

La moitié des 767 collaboratrices et collaborateurs de CFF Immobilier est affectée à la propreté ou à la conciergerie au sein de RailClean. Chaque jour, l'équipe de RailClean nettoie une surface de plus de 2,3 millions de m², assure la propreté de 4800 m² de toilettes et vide plus de 7000 poubelles. Elle doit également éliminer les graffiti, assurer les tâches de conciergerie et le service d'hiver. RailClean contribue de manière notable à faire des gares des lieux conviviaux, accueillants et sûrs et, partant, à améliorer la satisfaction de la clientèle et à préserver la valeur globale des biens immobiliers.

Le volume des ordures et le phénomène du littering (abandon de déchets sur la voie publique) ont pris beaucoup d'ampleur. Rien qu'en gare de Zurich, 1,2 tonne de déchets sont récoltés en moyenne chaque jour. En 2012, les CFF ont mené une campagne visant à sensibiliser les voyageurs et les clients des gares à la gestion des ordures. Parallèlement, ils ont mis au point un nouveau concept de collecte sélective des matériaux misant sur la participation de la clientèle. Un projet pilote a été lancé en octobre 2012 en gare de Berne avec 128 stations de recyclage et 70 nouveaux cendriers. Les premiers résultats sont réjouissants avec 95 % de matériaux correctement éliminés et plus de 30 % de déchets recyclables. Les réactions à la campagne et au projet bernois sont également positives. Les CFF décideront au printemps 2013 de l'extension éventuelle du projet pilote à d'autres gares.

Chiffres d'affaires de tiers nets en 2012 dans les neuf grandes gares.



Pour une clientèle satisfaite.

CFF Immobilier mesure chaque année la satisfaction de la clientèle dans les 32 plus grandes gares. En 2012, 6400 usagers ont été interrogés. La satisfaction globale, stable par rapport à 2011 avec 77,4 points sur 100, dépend fortement de la présence de commerces, de la propreté et de la sécurité ressentie. La notation de ce dernier facteur a baissé en 2012, notamment chez les femmes. La signalisation, l'affichage, l'offre de places et la liberté de mouvement obtiennent également des notes plus faibles qu'en 2011, un résultat en partie dû à la hausse des flux de pendulaires et aux travaux de transformation. Le management des gares a pris des mesures conçues pour améliorer les points critiques.

Mise en place du management des gares.

Le management des gares de CFF Immobilier est responsable de la sécurité, de la propreté et des services dans le périmètre des gares depuis 2012. Cette mission comprend l'exploitation opérationnelle et la gestion des gares, l'entretien des accès ferroviaires (hors installations de quai) ainsi que l'amélioration de la qualité de séjour. Tout comme l'ancien chef de gare, le manager de gare est désormais l'interlocuteur unique pour tout problème rencontré par la clientèle. Il se tient à la disposition

des représentants des villes et des communes pour les questions relatives à «leur» gare et entretient le dialogue.

Le management des gares est en cours de mise en place. En 2012, ses axes ont été définis: gestion des partenaires et de la clientèle, maintenance et sécurité. Désormais, les divisions concernées élaborent et coordonnent ensemble les concepts de traitement des déchets, les plans d'affectation, l'affichage et le marquage. Les CFF entendent favoriser ainsi la coopération dans les gares. Interlocuteur opérationnel des parties prenantes, le manager de gare garantit un échange constant. L'organisation de réunions régulières permet aux CFF de discuter de diverses questions et stratégies liées aux zones des gares avec les représentants des autorités et les comités de coordination régionaux.

Gratuité des collectes de signatures.

Centres de vie urbaine, les gares constituent des lieux attrayants pour les actions publicitaires. Depuis longtemps, les CFF sont en discussion avec les associations intéressées et les partis politiques au sujet de leur utilisation pour des campagnes promotionnelles. En juillet, le Tribunal fédéral a défini la gare comme un espace public, contraignant les CFF à renoncer à percevoir des taxes pour les actions politiques et idéologiques qui y sont

menées. La collecte de signatures et les actions de distribution y sont donc gratuites depuis le 1^{er} janvier 2013. CFF Immobilier met à la disposition des intéressés des emplacements leur permettant de mener leur action sans entraver le flux de pendulaires ni compromettre la sécurité. En raison de la charge de travail supplémentaire, les CFF perçoivent une modeste taxe pour les actions avec stands nécessitant une infrastructure. Les CFF et les partis politiques tireront un bilan intermédiaire six mois après l'introduction du nouveau règlement.

Naissance de nouveaux quartiers.

CFF Immobilier valorise non seulement les gares, mais aussi les zones avoisinantes. L'attrait du quartier et du centre-ville s'en trouve renforcé. La plus-value apportée par les CFF profite tout autant aux communes et à leur population qu'aux voyageurs: chacun bénéficie de l'animation que peut offrir un nouveau quartier urbain, lieu de vie, de travail, d'apprentissage, de

La plus-value apportée
par les CFF profite tout autant
aux communes et à leur
population qu'aux voyageurs.

commerce et de loisirs. C'est pourquoi ces zones sont développées en étroite collaboration avec les autorités municipales et cantonales. De leur côté, les CFF tirent profit de la valorisation des sites résultant de la fréquentation accrue des transports publics dans le périmètre de la gare.

Exemple par excellence, le projet Europaallee à Zurich a connu une année 2012 jalonnée d'étapes importantes, avec notamment l'inauguration des constructions de la parcelle A fin septembre. Le nouveau complexe mise sur la diversité et abrite notamment la Haute école pédagogique de Zurich, Credit Suisse et de nombreuses enseignes de sport et d'activités de plein air. En octobre, les CFF ont organisé avec les parties prenantes au projet et les professionnels travaillant sur le chantier la troisième fête du bouquet de l'Europaallee sur la parcelle E, destinée aux services et au logement.

L'Europaallee est l'un des plus grands projets de développement urbain des CFF. Accolé à la gare centrale de Zurich,

un nouveau quartier voit le jour en huit étapes: d'ici à 2020, il proposera 2500 places d'étudiants, 6000 postes de travail, 300 logements, un hôtel design et plus de 50 commerces et restaurants, sans compter l'Europaallee même, bordée de ginkgos, l'Europaplatz et la Gustav-Gull-Platz. L'espace public, soit un quart des 78 000 m² de la surface totale, sera cédé à la ville de Zurich à titre gracieux.

Le secteur SüdPark, situé dans le quartier Gundeldinger à proximité immédiate de la gare de Bâle, a accueilli en 2012 la Banque Cantonale de Bâle et la Résidence pour seniors Süd-Park. En 2011, la plus grande filiale Coop de la ville avait déjà ouvert ses portes dans ce bâtiment futuriste, conçu par les architectes Herzog et de Meuron. Les CFF prévoient un autre projet de développement sur la parcelle B voisine.

En Suisse romande, les CFF ont organisé et finalisé en 2012 des concours d'architecture pour les projets de développement suivants, dont la mise en œuvre peut maintenant débiter: Pont-Rouge à Genève, Tour de l'Esplanade à Fribourg, Cour aux marchandises à Vevey et Cour de Gare à Sion. CFF Immobilier mène de front quelque 70 projets de développement dans toute la Suisse.

Bureaux et sites de production modernes.

CFF Immobilier met à la disposition des collaboratrices et collaborateurs des CFF des bâtiments modernes pour l'administration, l'exploitation et la production. En 2011, la division a posé la première pierre du centre de services des CFF West-Link à Zurich Altstetten et donné le premier coup de pioche pour le complexe de bureaux des CFF à Wankdorf City (Berne). Parfaitement desservis par les transports publics, ces sites regrouperont bientôt des services jusqu'alors éparpillés. Ainsi, Zurich Altstetten accueillera fin 2013 quelque 800 collaboratrices et collaborateurs des CFF, et Berne Wankdorf environ 1600 dès l'été 2014. En septembre 2012, les futurs occupants des bureaux WestLink ont visité le chantier et découvert leur nouvel environnement de travail dans un bureau type.

Le service de gestion de l'immobilier dans l'entreprise a élaboré des standards contraignants pour les locaux administratifs des CFF. Conformément au concept multispace, des surfaces ouvertes alterneront avec des espaces de retrait, de repos et de réunion ainsi qu'avec diverses zones de rencontre et de communication. C'est à Zurich WestLink, à Berne Wankdorf et au nouveau siège de CFF Cargo à Olten que ces directives seront appliquées pour la première fois. CFF Immobilier contribue ainsi à l'assouplissement et à l'efficacité de

l'utilisation des locaux administratifs, ainsi qu'à la mue des CFF en un employeur moderne offrant une culture d'entreprise motivante.

et les commerces. Les zones environnantes se développent et donnent naissance à de nouveaux espaces de vie urbains également utilisés par la population.

Une voie durable vers l'avenir.

CFF Immobilier poursuit ses objectifs stratégiques dans le respect de la viabilité écologique, économique et sociale. En 2011, les CFF ont été le premier maître d'ouvrage à rejoindre la Société suisse pour un marché immobilier durable (SGNI). Ils testent aussi le système d'évaluation de la société DGNB (Société allemande pour une construction durable) pour les nouvelles constructions. Dans un premier temps, les critères de durabilité et le système d'évaluation DGNB s'appliqueront à cinq grands projets de développement.

La certification sera décernée pour la première fois à la parcelle H du quartier zurichois Europaallee, projet témoin pour une construction durable. Les bâtiments, édifiés d'ici à 2016 conformément au standard «Gold» de la DGNB, revêtent un caractère pionnier à cet égard. En matière énergétique, la norme Minergie-P/Eco sera appliquée. CFF Immobilier a reçu la précertification dans le cadre de l'édition 2012 du salon Swissbau.

CFF Immobilier examine systématiquement la possibilité d'équiper ses nouvelles constructions d'installations photovoltaïques. Le bâtiment administratif de Berne Wankdorf et l'extension du centre d'entretien de Zurich Herdern, par exemple, en seront dotés. Cependant, le respect de CFF Immobilier envers l'être humain et la nature ne se manifeste pas uniquement à travers des constructions nouvelles et de grands projets de construction: que ce soit lors de transformations ou de réhabilitations de sites, ou encore de travaux effectués sur des bâtiments de petite et moyenne tailles, CFF Immobilier applique des mesures d'efficacité énergétique pertinentes et durables. Le remplacement, à moyen ou long terme, des installations de chauffage au mazout par des systèmes alimentés aux pellets de bois ou au gaz en est un bel exemple. À cette fin, CFF Immobilier a mis en œuvre de nouvelles normes applicables aux bâtiments de petite et moyenne tailles.

Les CFF entendent multiplier les biens immobiliers et les objets de placement en leur possession sur des sites haut de gamme afin de s'assurer une valeur ajoutée durable par le biais de recettes régulières. En fin de compte, cette stratégie est avantageuse pour les contribuables et la clientèle. L'offre proposée dans les gares est de plus en plus attrayante: les bâtiments sont constamment modernisés pour devenir des centres de mobilité tournés vers l'avenir, dont profitent les voyageurs

Trafic marchandises.

Résultat stabilisé: un gage d'avenir.

CFF Cargo a poursuivi le développement stratégique des activités trafic international, trafic par wagons isolés et trafic combiné, et appliqué un train de mesures d'assainissement visant à économiser 80 millions de francs. Son résultat s'est maintenu au niveau de 2011 malgré le recul du trafic.

Le rail joue un rôle majeur en trafic marchandises, tant au niveau du transit que de l'importation/exportation et du trafic intérieur, où il représente 23 % de l'ensemble des prestations de fret. Il revêt donc une importance cruciale pour les entreprises de chargement, pour la sécurité de l'approvisionnement et pour la politique des transports de la Confédération. Il déleste par ailleurs le réseau routier et réduit les émissions de CO₂.

Le trafic marchandises fait face à de profondes mutations sur les marchés. La mondialisation génère notamment une pro-

Le résultat de CFF Cargo s'est maintenu malgré le recul du trafic.

gression du transport maritime par conteneurs, qui permet de tableur sur une augmentation du trafic ferroviaire entre les ports maritimes et les régions intérieures à long terme. De manière générale, le volume de marchandises acheminées en Suisse depuis l'outre-mer tend à croître.

Sur le marché intérieur et en Europe, l'heure est à la flexibilité des modes de transport et à la multiplication des livraisons à flux tendus. En effet, les entreprises vont toujours plus loin dans leur volonté d'optimiser leurs chaînes de production et de livraison. Dans ce contexte, le secteur logistique associé à l'approvisionnement et à l'élimination gagne en importance alors que l'industrie lourde, décisive pour le transport ferroviaire, est en perte de vitesse. La taille des envois connaît par ailleurs une tendance à la baisse.

Stratégie des trois piliers.

Consciente des enjeux, CFF Cargo a défini en 2012 sa stratégie pour les années à venir. Celle-ci consiste à se concentrer

sur les trois activités que sont le transit, le trafic par wagons isolés et le trafic combiné:

- Le **trafic international** sur l'axe nord-sud est assuré depuis début 2011 par SBB Cargo International, avec la participation de Hupac. L'accent est mis sur les prestations de traction en trafic de transit, entre les ports de la mer du Nord, la région de la Ruhr et le nord de l'Italie.
- Concernant le **trafic par wagon isolés**, CFF Cargo mise sur un ambitieux programme d'assainissement permettant une exploitation rentable et durable.
- Le **trafic combiné** donne à CFF Cargo l'opportunité de conquérir de nouveaux segments de marché et de parvenir à une croissance pérenne. Non contente de jouer un rôle de tractionnaire, CFF Cargo entend renforcer sa position au sein de la chaîne de valeur logistique en qualité d'opératrice et de gestionnaire de terminaux en collaboration avec les transporteurs routiers.

Avec cette stratégie, CFF Cargo prévoit d'équilibrer ses comptes en 2013 et d'enregistrer un bénéfice durable dès 2015. La division a défini en 2011 un train de mesures visant à réaliser 80 millions de francs d'économies en 2013.

Assainissement en bonne voie et résultat stable.

Malgré l'effet positif de mesures d'assainissement chiffrées à 35 millions de francs, CFF Cargo a réalisé en 2012 un résultat de -51,2 millions de francs, légèrement inférieur à celui de l'exercice précédent (2011: -45,9 millions de francs). La situation économique tendue, la faiblesse de l'euro, des hausses de coûts, les entraves saisonnières au trafic et la fermeture de la ligne du Saint-Gothard expliquent pourquoi l'équilibre des comptes n'a pas pu être atteint. Des mesures d'assainissement ont permis d'améliorer le résultat de 35 millions de francs. D'importants éléments de ce train de mesures, chiffré à 80 millions de francs, prendront effet au début 2013; CFF Cargo escompte qu'elles permettront d'équilibrer son résultat en 2013. La transparence et le pilotage financiers se sont améliorés durant l'exercice sous revue. La chaîne de valeur commerciale est à présent intégrée au système SAP. En 2012, les prestations de transport, consolidées, ont représenté 12 132 tonnes-kilomètres nettes (2011: 12 346 t-km nettes).

Des efforts importants ont été consentis pour faire du trafic par wagons isolés une activité rentable et durable: dans le

cadre d'un processus impliquant la clientèle et tous les cantons concernés, CFF Cargo a élaboré des solutions pour assainir les points de desserte peu utilisés. Elle a passé au crible 155 sites sur lesquels transitait en moyenne moins d'un wagon par jour. Depuis le changement d'horaire de décembre 2012, 128 de ces points de desserte ne sont plus exploités. Dans le cadre de l'offre actuelle, CFF Cargo et les autres entreprises de chemin de fer en Suisse desservent encore 374 points de manière régulière en trafic par wagons isolés. Le volume de marchandises continue d'être transporté à plus de 98 % par le rail. L'introduction de la locomotive hybride Eem 923 permet à CFF Cargo d'investir dans le trafic par wagons isolés tout en améliorant son efficacité et en misant sur des solutions de transport viables et économes en ressources.

Un autre volet du programme de mesures d'assainissement porte sur la réduction des coûts structurels, à savoir de tous les coûts qui ne dépendent pas directement du volume transporté, ni du matériel roulant. Ceux-ci sont en effet nettement supérieurs à la moyenne du secteur du trafic marchandises, en particulier au niveau de l'administration et de la gestion. CFF Cargo a donc réduit le nombre de postes dans ces domaines, notamment par la simplification des processus et par leur standardisation à l'échelle de l'entreprise. Certaines tâches sont devenues superflues, en particulier dans l'informatique, la gestion financière ou la distribution. Le choix d'un nouveau site à Olten ouvre en outre de nouvelles perspectives d'économies à CFF Cargo.

De nouveaux wagons pour renforcer le trafic marchandises.

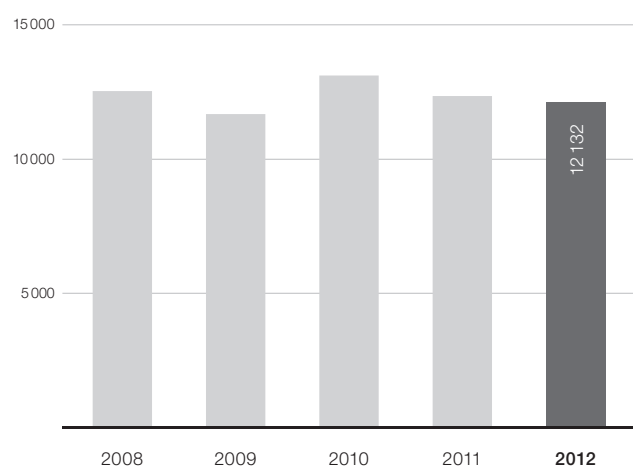
Silencieux, légers et efficaces, les wagons modernes destinés au trafic international contribueront à renforcer la compétitivité du chemin de fer.

Cette avancée technique est le fruit de la collaboration entre CFF Cargo, huit entreprises issues de tous les secteurs du fret ferroviaire et des chaires d'enseignement pour le domaine ferroviaire des universités techniques de Dresde et de Berlin. Au salon InnoTrans de Berlin, les membres de l'initiative d'avenir «5L» ont présenté un livre blanc sur les innovations des wagons à l'horizon 2030. Le wagon du futur pourra par exemple être attelé automatiquement et annoncer en temps réel son état de fonctionnement ou d'éventuelles pannes au mécanicien et au centre de coordination. Le wagon constitue un maillon essentiel dans le contexte actuel du transport ferroviaire de marchandises, majoritairement transfrontalier. Les innovations d'envergure concernant le trafic par wagons isolés ne peuvent être obtenues que par une vaste collaboration internationale.

Les wagons sont à l'origine de la participation, pour la première fois, de CFF Cargo à un projet de recherche et de développement de l'Union européenne. Le programme «ViWas» vise à renforcer à long terme la compétitivité du trafic par wagons isolés. La contribution principale de CFF Cargo, qui apporte son savoir-faire aux côtés de neuf autres partenaires, réside dans le développement d'un nouveau type de wagons qui facilitera le chargement et le déchargement des conteneurs directement sur la voie de raccordement.

Prestations de transport de CFF Cargo.

En millions de tonnes-kilomètres nettes



Suisse: conjoncture et marché toujours difficiles.

Dans le secteur d'activité Suisse, la fermeté durable du franc affaiblit la compétitivité de la clientèle de CFF Cargo. La faillite de Petroplus début 2012 illustre les tensions actuelles, même si le second semestre a été marqué par une tendance à la stabilisation et à l'amélioration de la conjoncture par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, la fermeture de la ligne du Saint-Gothard à trois reprises en raison d'éboulements a pesé sur les produits. L'économie suisse d'exportation souffre du franc fort. Depuis l'intervention de la Banque nationale suisse en 2011, le cours de l'euro se maintient à 1.20 franc. Largement inférieur au niveau atteint avant la crise (1.65 franc), ce cours n'a pu être que faiblement contrebalancé, au sein de CFF Cargo Suisse, par l'introduction d'une compensation monétaire. La Suisse continue d'être partagée entre une demande intérieure stable et les effets négatifs de l'évolution de la situation économique internationale. Les répercussions à long terme de la conjoncture de la zone euro, imprévisibles à ce jour, constituent un facteur d'incertitude important.

Le produit du trafic dans le secteur d'activité Suisse a reculé de 61,0 millions de francs par rapport à l'année précédente, passant de 699,9 à 638,9 millions de francs. Les prestations de transport de CFF Cargo dans ce même secteur se sont montées à 5044 millions de tonnes-kilomètres nettes en 2012

(2011: 5400). Une hausse a été observée pour le secteur du bâtiment et les transitaires, tandis que le transport d'acier a subi un recul, notamment du fait de la crise économique dans le nord de l'Italie. Le trafic de coopération est également en repli, en particulier avec l'Autriche. Tant le nombre de tonnes-kilomètres nettes que le chiffre d'affaires, mesuré au produit du trafic, ont diminué par rapport à 2011. Quant aux perturbations d'exploitation liées aux fermetures de la ligne du Saint-Gothard, elles ont occasionné pour CFF Cargo Suisse une perte de chiffre d'affaires d'environ 9 millions de francs.

CFF Cargo développe le trafic combiné, considéré comme un marché de croissance. Cette orientation stratégique a été confirmée par le Conseil d'administration des CFF en juillet 2012. Une étape importante a été franchie avec la mise à l'enquête du terminal de Limmattal, destiné au trafic combiné à l'importation comme à l'exportation. Grâce à ce terminal et à celui de Bâle Nord, CFF Cargo pourra traiter à long terme les volumes de marchandises prévus. Elle a également mis en œuvre un nouveau concept dans le domaine du trafic combiné intérieur avec deux trains-navettes (Dietikon–Renens et Neudorf–Gossau). Cette offre permet de délester le trafic routier tout en assurant une liaison d'un point à un autre sans risque d'encombrements. En 2012 enfin, CFF Cargo a mis en service de nouveaux sites de transbordement à Cadenazzo et Rothenburg.

International: situation encore délicate.

Pour sa deuxième année d'existence, SBB Cargo International a dû faire face à un contexte extrêmement difficile. Si le produit des transports s'est avéré légèrement supérieur à celui de l'année précédente (227,5 millions contre 226 millions de francs en 2011), les objectifs de croissance n'ont pas pu être atteints en raison de différents facteurs défavorables. En 2012, les importantes chutes de neige et le froid hivernal persistant ont pesé sur l'activité, de même que l'interruption totale du trafic sur la ligne du Saint-Gothard à trois reprises et la fermeture de l'axe du Simplon en août à des fins d'assainissement. Les répercussions de la morosité conjoncturelle et de la persistance de la crise monétaire dans la zone euro, notamment dans le nord de l'Italie, sont chiffrées à 9 millions de francs. Tous ces facteurs ont entraîné une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 33 millions de francs.

En 2012, les prestations de transport de SBB Cargo International se sont élevées à 7349 millions de tonnes-kilomètres nettes (contre 6945 millions en 2011). Malgré des conditions défavorables, le résultat chiffré à -11,2 millions de francs n'est

que légèrement en deçà des prévisions. Il représente même une amélioration du résultat opérationnel de 3,2 millions de francs par rapport à l'année précédente, après correction du versement de l'Office fédéral des transports pour le trafic combiné transalpin dans le cadre du programme fédéral visant à atténuer les effets du franc fort. Cette situation s'explique entre autres par les mesures prises à la fin de la dernière période sous revue en faveur du renforcement de la productivité, ainsi que par les prestations d'assurance liées aux fermetures de lignes.

SBB Cargo International a poursuivi le développement de son secteur informatique en introduisant un logiciel de logistique standard intégré qui gère et surveille tous les processus commerciaux requis pour le fret ferroviaire, du calcul du prix au contrôle du trafic et à la facturation, en passant par les processus de planification et de régulation de la production. En collaboration avec sa clientèle, SBB Cargo International améliore ainsi l'efficacité et la qualité de la gestion des transports.

Des avancées importantes sont également à noter en matière d'orientation processus. En octobre 2012, SBB Cargo International a clôturé avec succès l'audit en vue de la certification ISO 9001:2008 portant sur le respect des prescriptions en vigueur et l'harmonisation des normes de qualité et des processus au plan international. Elle a ainsi obtenu pour la première fois un certificat global regroupant ses sites d'Allemagne, d'Italie et de Suisse.

SBB Cargo International et les associations du personnel des transports publics ont signé en avril 2012, à Olten, une convention collective de travail (CCT) qui s'inspire des conventions déjà présentes aux CFF et au sein de la branche. Entrée en vigueur le 1^{er} mai 2012, elle règle les questions relatives au temps de travail, aux salaires et aux allocations, mais aussi la procédure à suivre en cas de restructuration.

Parés pour l'avenir.

L'assainissement du réseau pour le trafic par wagons isolés a eu un effet négatif sur la satisfaction globale de la clientèle de CFF Cargo, dans une mesure moindre qu'escompté: le taux de satisfaction moyen, mesuré sur une échelle de 1 à 10, est ainsi tombé à 6,95 points, contre 7,47 en 2011. Pour mémoire, lors du dernier projet d'assainissement du trafic par wagons isolés (Focus), cette même valeur était passée de 7,1 points en 2004 à 5,8 points en 2005. Des mesures visant à améliorer de manière ciblée la qualité des transports et la gestion des offres sont prévues pour rétablir la satisfaction de la clientèle durant l'année à venir.

La ponctualité des trains de CFF Cargo en Suisse a pu être maintenue au niveau élevé de 98,2 % en 2012 (2011: 98,4 %). Toujours insatisfaisante, celle des trains internationaux a légèrement baissé (de 79,9 % en 2011 à 79,2 % en 2012). La latitude des CFF dans ce domaine est toutefois limitée.

En septembre, l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a effectué l'audit de suivi annuel de CFF Cargo et a confirmé tous les certificats de cette dernière ainsi que de ChemOil, SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia. La certification ECM (entité chargée de la maintenance) de CFF Cargo a également été validée. Celle-ci stipule que chaque wagon doit être attribué à une ECM et entretenu conformément à la planification de la maintenance et aux réglementations en vigueur.

Concernant les locomotives de manœuvre, CFF Cargo a fait, avec l'acquisition de la locomotive hybride Eem 923, le choix d'un véhicule économe en ressources, qui permettra de réduire de 4000 tonnes les émissions annuelles de CO₂. Chaque

CFF Cargo œuvre pour que le transport ferroviaire de marchandises puisse être géré selon les principes de l'économie d'entreprise, avec les responsabilités qui en découlent.

team régional de production Cargo recevra sa propre locomotive, baptisée du nom d'une montagne avoisinante. Douze des trente véhicules commandés ont été mis en service en 2012. Tous les autres véhicules seront livrés en 2013 dans les régions.

Discussion sur l'avenir du trafic marchandises.

Le fret ferroviaire constitue une préoccupation majeure des responsables politiques suisses à l'horizon 2015. Les CFF se félicitent que la motion parlementaire «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» donne lieu pour la première fois à un véritable état des lieux et à un débat approfondi sur la conception d'un fret ferroviaire suisse orienté vers le marché. Dans le cadre des orientations fixées par la Confé-

dération, CFF Cargo œuvre pour que le transport ferroviaire de marchandises puisse être géré selon les principes de l'économie d'entreprise, avec les responsabilités qui en découlent. Pour cela, il est indispensable de fixer, tant pour le chemin de fer que pour la route, des conditions-cadres réglementaires fiables et pertinentes. CFF Cargo achemine par le rail environ 23 % du trafic marchandises en Suisse, dans le respect de l'environnement. Elle soutient ainsi les entreprises de chargement, déleste les routes d'environ trois millions de transports par camions, évite l'émission de 200 000 tonnes de CO₂ par an et contribue notablement à la réalisation des objectifs de la Confédération en matière de transfert du transport de la route au rail, dont le trafic marchandises est un élément central.

Dans le même temps, CFF Cargo privilégie les options qui étendent sa marge de manœuvre entrepreneuriale et lui donnent la possibilité de renforcer les coopérations commerciales d'avenir avec ses partenaires, notamment dans le domaine du trafic combiné intérieur, qui prend en compte les avantages et les inconvénients respectifs du rail et de la route. La Confédération et les cantons doivent soutenir le chemin de fer en investissant avant tout dans les installations et les innovations. Leur soutien doit aussi passer par une réservation prévisionnelle des capacités d'infrastructure pour les trains de marchandises. Les modifications législatives escomptées donnent à la Suisse l'opportunité de consolider tout son système de trafic marchandises: de nouvelles conditions-cadres offriront une sécurité d'approvisionnement élevée et efficace, et constitueront la base d'une exploitation rentable du fret ferroviaire en Suisse. CFF Cargo est le garant du trafic intérieur; sa privatisation n'est pas envisagée actuellement par les CFF.

Enfin, le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont cruciaux pour le trafic marchandises par le rail. Le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) et le corridor d'une hauteur de quatre mètres aux angles sur l'axe du Saint-Gothard représentent deux conditions importantes pour garantir à long terme la compétitivité et l'efficacité du transport ferroviaire de marchandises et de CFF Cargo.

Infrastructure.

Trois réseaux, un système.

CFF Infrastructure assure, jour après jour, la qualité et la sécurité des transports de personnes et de marchandises. La mission de la division consiste ici à exploiter, à entretenir et à étendre les réseaux ferroviaire, énergétique et de télécommunication de manière optimale, conformément aux attentes de la clientèle. Les bases importantes posées en 2012 permettent aux CFF d'envisager l'avenir avec confiance.

Adoptée fin septembre par le Parlement, la Convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF pour les années 2013 à 2016 représente un fondement essentiel pour la sécurité, la qualité et la performance du réseau ferroviaire. Son enveloppe budgétaire et les relèvements du prix du sillon par la Confédération permettent à CFF Infrastructure de disposer de fonds supplémentaires pour maintenir la qualité du réseau, remédier aux principaux goulets d'étranglement et prendre des mesures d'extension. Les gains d'efficacité viennent compléter ce surcroît de ressources.

Le rapport sur l'état du réseau publié en 2012 a montré que le maintien de la substance de l'infrastructure nécessite davantage de moyens. Depuis 2009, ce rapport annuel permet à CFF Infrastructure de faire toute la lumière sur l'état et l'évolution de ses installations ferroviaires, énergétiques et de télécommunication. D'après l'analyse de fin 2012, l'état global du réseau est bon et le besoin de rattrapage stable. Il y a besoin de rattrapage lorsque la durée d'utilisation des installations dépasse un seuil économique et commercial raisonnable. Dans un souci de transparence, le rapport sur l'état du réseau de 2012 est publié sur Internet.

Résultat en hausse dans le secteur Énergie.

En 2012, le réseau des CFF a été fortement sollicité: le nombre de sillons-kilomètres parcourus s'est accru de 0,3 %, à 165,6 millions. En moyenne, 96,7 trains ont circulé sur le réseau des CFF par voie principale et par jour (2011: 96,3), soit 0,4 % de plus que l'année précédente. Si la demande de sillons en trafic voyageurs a augmenté de 1,2 %, à 138,3 millions de sillons-kilomètres, celle du trafic marchandises a reculé de 4 %, à 27,3 millions de sillons-kilomètres.

Au cours de l'exercice sous revue, CFF Infrastructure a dégagé un résultat de 37,1 millions de francs (2011: 72,4 millions), grâce notamment à la performance du secteur d'activité Énergie. Son excellent résultat de 81,5 millions de francs, contre 25,4 millions de francs en 2011, s'explique par la hausse du

prix du courant de traction au 1^{er} janvier 2012 et par l'enregistrement de deux facteurs particuliers: surproduction de courant due à des afflux d'eau exceptionnels et dissolution d'une provision. Le secteur d'activité Réseau a enregistré un déficit de 44,4 millions de francs (2011: +47,1 millions). Les produits du trafic ont progressé de 2,5 %, à 904,9 millions de francs et, cette année aussi, CFF Immobilier a versé 150 millions de francs à CFF Infrastructure à titre de paiements compensatoires. Il est à noter que 66 millions de francs ont été consacrés au financement de prestations d'entretien complémentaires afin de stabiliser le besoin de rattrapage, soit 14 % de plus que l'année précédente.

Réalisation de gains d'efficacité.

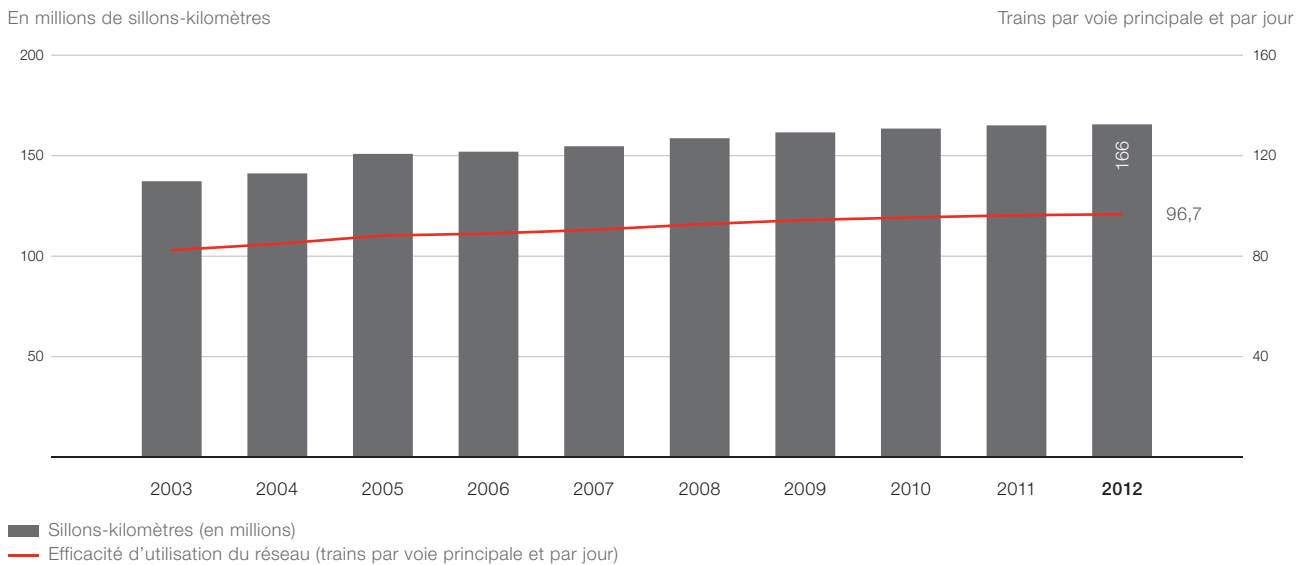
En 2012, CFF Infrastructure a réalisé des gains d'efficacité à hauteur de 186 millions de francs (2011: 128 millions). Dans le cadre de son programme de renforcement de l'efficacité, la division prendra, d'ici à 2016, des mesures propres à alléger les comptes de résultat et d'investissements de 250 millions de francs par an.

Dans cette optique, un nouveau concept d'intervalles doit améliorer la planification des travaux sur le réseau. Ce concept prévoit d'optimiser l'exploitation des interdictions de voies temporaires pour les travaux d'entretien et de renouvellement (intervalles) de manière à en réduire le nombre. Il a été testé au cours de l'exercice sous revue. Sur quatre tronçons, les travaux d'entretien ont été réalisés pendant des périodes fixes de huit heures; pour trois projets de renouvellement, on a opté pour une extension des intervalles à dix heures ou une exploitation permanente en voie unique. L'optimisation des interventions du personnel et des machines ainsi réalisée a permis de réduire les coûts et le nombre d'intervalles nécessaires. Compte tenu de l'issue positive de cette expérience, ce concept sera progressivement mis en œuvre dans les années à venir.

En 2012, 160 kilomètres de voie ont été renouvelés sur l'ensemble du réseau ferroviaire (2011: 150 kilomètres). Cette intensification de l'entretien a permis de réduire de 36 à 35 le nombre de tronçons de ralentissement non planifiés, imposés par des travaux liés au maintien de la substance.

CFF Infrastructure possède actuellement près de 2102 véhicules sur rails, utilisés avant tout pour la construction et la remise en état d'installations d'infrastructure, le service de la manœuvre et les interventions en cas d'événements, tels les

Sillons-kilomètres et efficacité d'utilisation du réseau.



trains d'extinction et de sauvetage. Nombre d'entre eux, proches de leur fin de vie ou l'ayant atteinte, ne répondent plus aux standards actuels en matière de technique, d'environnement ou de sécurité. En 2012, les CFF ont donc décidé de moderniser, de renouveler et d'étendre le parc de véhicules d'Infrastructure au cours des prochaines années. Cet investissement, chiffré à 606 millions de francs, permettra de disposer de véhicules à la pointe de la technique, efficaces, fiables et conformes aux derniers standards de sécurité.

En plus d'être rajeuni, le parc de véhicules répondra aux standards environnementaux. Désormais, les CFF recourront en priorité à des locomotives hybrides à la place de locomotives fonctionnant exclusivement au diesel, ce qui permettra de réduire durablement les émissions de CO₂.

Pour la qualité et la sécurité du trafic ferroviaire.

À partir de la fin 2016, tout le trafic ferroviaire des CFF sera géré depuis quatre centres d'exploitation, situés à Lausanne, Olten, Pollegio et Zurich-Kloten. Le Centre d'exploitation Est sur le site de l'aéroport de Zurich, en construction depuis la fin 2011, est désormais doté de deux centres de télécommande, occupant ainsi l'un des deux locaux de commande prévus. À Pollegio, les travaux du gros œuvre du Centre d'exploitation Sud

sont terminés. La mise en place des redondances techniques du Centre d'exploitation Ouest de Lausanne est achevée et le premier coup de pioche des travaux de construction du Centre d'exploitation Centre a été donné début juillet à Olten.

La gestion centralisée du trafic présente de nombreux avantages, dont celui de réunir la surveillance des installations et la gestion technique des interventions en cas de perturbation. Malgré une sollicitation accrue du réseau, la productivité s'en trouve ainsi améliorée, tout comme la ponctualité, la garantie des correspondances et l'information à la clientèle. Après le record enregistré en 2011, la ponctualité des voyageurs en 2012 affiche seulement le troisième meilleur résultat depuis qu'elle fait l'objet de relevés (2008). Ce recul (de 89,8 en 2011 à 88,0 % en 2012) s'explique avant tout par la vague de froid de février et les chutes de neige de décembre, sources de perturbations des installations et du matériel roulant. Les trois interruptions de la ligne du Saint-Gothard et l'augmentation du nombre d'accidents de personnes ont également pesé sur la ponctualité. Toutefois, les CFF ont enregistré un record en 2012 en ayant garanti 98,3 % des correspondances (2011: 97,7).

La Suisse est leader en matière d'installations de contrôle des trains (ICT). Actuellement, 138 ICT sont exploitées sur le réseau ferroviaire des CFF. De nuit comme de jour, ces installations assurent automatiquement de nombreuses fonctions de

contrôle par rapport aux trains en circulation. Depuis mai 2012, les réseaux ICT des CFF et du BLS sont entièrement coordonnés et reliés au Centre d'intervention ICT des CFF à Erstfeld, ce qui permet aux deux entreprises de procéder à une surveillance continue des trains en Suisse. Le Centre d'intervention est le service compétent pour prendre les mesures opérationnelles nécessaires en cas d'alarme.

Les CFF investissent depuis des années dans le développement de leurs systèmes de contrôle des trains. Tous les signaux de leur réseau franchis à une vitesse supérieure à 40 km/h sont à présent munis d'au moins un système de contrôle ponctuel Signum. Près d'un tiers des signaux princi-

paux sont pourvus d'un dispositif supplémentaire de surveillance de la vitesse (ZUB), imposant au train une vitesse limite pour qu'il puisse s'arrêter à temps devant un signal à l'arrêt. Déjà en 2011, la Direction du groupe avait décidé d'investir 50 millions de francs supplémentaires dans les appareils d'arrêt automatique des trains pour équiper 1700 autres signaux d'une surveillance de la vitesse, afin de renforcer la sécurité du réseau. D'ici à la fin 2017, le système équipant actuellement le réseau ferroviaire suisse sera remplacé par le standard européen ETCS (European Train Control System), qui permet de simplifier l'accès au réseau pour le trafic transfrontalier et d'améliorer la sécurité, les capacités et la fiabilité du transport. Le premier des

Améliorer l'accès au chemin de fer.

Au cours des prochaines années, CFF Infrastructure axera une bonne part de ses efforts sur l'accès au chemin de fer. Dans les 70 gares à forte croissance, le nombre de voyageurs, notamment aux heures de grande affluence, augmentera de 40 à 140 % d'ici à 2040.

Les CFF doivent relever un défi majeur, celui de la maîtrise des flux de personnes. Selon le rapport sur l'état du réseau de 2012, l'extension des structures d'accueil (quais, passages souterrains, etc.) de douze gares constitue une urgence. Si des mesures d'adaptation des équipements existants peuvent être prises assez rapidement, des solutions d'envergure s'imposeront à moyen et à long terme. Outre l'amélioration du flux de personnes, il s'agit de se conformer à la loi sur l'égalité pour les handicapés. À cet effet, un audit faisant appel à un soutien externe définira les priorités et les modalités d'exécution. Ses résultats seront connus dans le courant 2013. À moyen, voire long terme, les besoins en matière d'accès au chemin de fer devraient s'accroître et nécessiter des fonds supplémentaires de 2 à 3,5 milliards de francs d'ici à 2040.

Les CFF entendent utiliser autant que possible les installations existantes, et planifier la création de nouvelles structures en fonction des besoins. À cet effet, ils doivent disposer de données précises relatives au comportement des personnes dans les gares: quelle est leur rapidité de déplacement? Quel espace requièrent-elles? Où vont-elles? Où attendent-elles? Depuis plusieurs années, une étude sur le thème des flux de personnes est menée par l'École polytechnique fédérale de Lausanne. En partenariat avec cette haute école, les CFF procèdent à présent à une analyse approfondie du comportement des voyageurs sur la base de mesures effectuées avec des capteurs de mouvement dans les gares de Lausanne et Bâle. Forts de ces résultats, les CFF seront à même d'établir leurs planifications et leurs actions.

quelque 11 000 emplacements CFF migrés sur ETCS Level 1 Limited Supervision a été mis en service en juillet 2012 à Airolo. En outre, la préparation de la mise en service des autres tronçons ETCS Level 2 au Saint-Gothard et dans la vallée du Rhône est en cours. Ce système va renforcer la sécurité en contrôlant la vitesse des trains en continu.

Encore plus d'énergie renouvelable.

Le courant électrique joue un rôle essentiel aux CFF, qu'il s'agisse du courant de traction qui alimente les trains ou du courant domestique destiné aux gares, bureaux et magasins. Le réseau énergétique des CFF compte sept centrales hydro-électriques propres, six convertisseurs de fréquence, des participations à des centrales partenaires, un réseau de lignes de transport de 1854 kilomètres et 60 sous-stations. Ce réseau d'envergure nationale veille à un approvisionnement suffisant en courant de traction, y compris lors des pics de consommation. En 2012, la consommation de courant de traction s'est élevée à 2410 gigawattheures.

Poursuivant sans relâche l'aménagement de leur offre pour les années à venir, les CFF prévoient un accroissement de la consommation d'énergie aux heures de grande affluence et aux pics de cadence. Ils entendent recourir aux énergies renouvelables pour y répondre. Ainsi, un contrat de livraison avec la centrale hydroélectrique de Kembs en France, entré en vigueur en janvier 2013, vise à porter la part des énergies renouvelables de 75 à 80 %. La participation à l'usine de pompage-turbinage de Nant de Drance en Valais permettra à l'entreprise de couvrir à long terme, au-delà de 2030, ce besoin accru lors des pointes de trafic. L'usine, actuellement en construction, sera mise en service en 2017. Comme une partie de la puissance produite à Nant de Drance (150 mégawatts) ne sera requise qu'à partir de 2032, les CFF ont conclu en 2012 un contrat d'utilisation d'une durée de 15 ans avec l'entreprise d'énergie norvégienne Statkraft.

Zurich: début du compte à rebours.

Tronçon clé de l'axe est-ouest du réseau ferroviaire national et pièce maîtresse du RER zurichois, la ligne diamétrale de Zurich s'étend en arc de cercle sur 9,6 kilomètres, d'Altstetten à Oerlikon, en passant par la ville de Zurich et sa gare centrale. La nouvelle gare de passage de Löwenstrasse, située sous les voies 4 à 9 de la gare historique, constitue le cœur du projet. Les améliorations de l'infrastructure profiteront aux quelque 400 000 personnes fréquentant quotidiennement la gare

centrale de Zurich, de même qu'aux voyageurs de toute la Suisse. L'offre du trafic grandes lignes pourra ainsi être étendue et, à terme, les trajets reliant la Suisse romande à la Suisse orientale pourront être écourtés de 30 minutes.

Au terme de sa cinquième année de travaux, le projet de ligne diamétrale se déroule conformément au budget et au calendrier qui lui sont impartis. Près de 80 % des 2,031 milliards d'investissements prévus ont été utilisés. Après avoir terminé les travaux du gros œuvre de la gare de Löwenstrasse et du tunnel du Weinberg, les CFF ont entamé le montage des installations techniques. Les travaux d'aménagement de la gare d'Oerlikon ont commencé. Entre Altstetten et la gare centrale de Zurich, les deux viaducs à voie unique permettant de relier la gare de Löwenstrasse vers l'ouest seront progressivement bétonnés.

Du mouvement sur l'axe nord-sud.

Le tunnel de base du Saint-Gothard, plus long tunnel du monde et clé de voûte de l'axe nord-sud du Saint-Gothard, sera mis en service fin 2016. Parallèlement, le tunnel de base du Ceneri, opérationnel fin 2019, viendra compléter la nouvelle ligne fer-

L'installation d'une surveillance de la vitesse au niveau de 1700 signaux marque une étape essentielle dans le renforcement de la sécurité du réseau.

roviaire à travers les Alpes (NLFA). Ces deux tunnels assureront une liaison plus rapide et plus sûre entre le nord et le sud de la Suisse tout en rendant le fret ferroviaire plus compétitif grâce à la faible déclivité de la ligne alpine. Les CFF les exploiteront eux-mêmes, et développeront l'offre correspondante en trafics voyageurs et marchandises.

En 2012, les CFF ont poursuivi les travaux d'aménagement des lignes d'accès aux deux tunnels et mis au point l'organisation de l'exploitation, de l'entretien et des interventions. D'ici à 2020, ils entendent améliorer progressivement l'horaire et les offres pour les voyageurs sur l'axe du Saint-Gothard. À la demande de l'Office fédéral des transports (OFT), ils ont en

outre élaboré un avant-projet pour la construction d'un corridor d'une hauteur de quatre mètres aux angles sur l'axe nord-sud, ce qui permettra le transport de semi-remorques et augmentera la part de marché du rail dans le trafic marchandises transalpin, conformément au mandat constitutionnel.

Constructions à l'ouest et au sud.

Dès 2017, la construction de la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) et la réalisation du RER franco-valdo-genevois permettront aux CFF de contribuer à une mobilité plus respectueuse de l'environnement dans l'Arc lémanique. Un an après le premier coup de pioche, les travaux de la liaison CEVA vont globalement bon train. Presque quatre ans auront été nécessaires pour clôturer la procédure d'autorisation de construire en mars 2012. L'ensemble des recours ont été rejetés par le Tribunal fédéral, ce qui a ouvert la voie au projet.

Une seconde ligne ferroviaire transfrontalière voit le jour entre le Tessin et la Lombardie: Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV). Elle reliera Bellinzona, Lugano, Chiasso, Côme et Varèse tout en créant une nouvelle relation directe entre le Tessin et l'aéroport de Milan-Malpensa. Du côté suisse, les travaux de génie civil ont commencé sur plusieurs chantiers. L'aménagement de la gare de Mendrisio s'est achevé en cours d'année. En Suisse, rien ne s'oppose à la mise en service de la ligne dès le changement d'horaire de décembre 2014.

Les défis du projet «Léman 2030».

Prévu dans le cadre du projet «Léman 2030», le développement du réseau ferroviaire dans l'Arc lémanique représente un défi majeur, en particulier l'élargissement des installations aux nœuds de Genève et Lausanne. À Lausanne, les parties concernées (riverains, ville, canton et CFF) sont convenus d'une série de mesures: dédommagements, aides au déménagement, etc.

À Genève, le canton, la ville, l'Office fédéral des transports et les CFF, principaux acteurs du projet, se sont entendus fin 2012 pour commander une expertise indépendante sur la construction d'une gare, éventuellement souterraine. Les conclusions de cette expertise permettront aux parties de prendre de concert une décision au début de l'été 2013.

Exigences accrues.

À l'avenir, CFF Infrastructure devra faire face à la raréfaction des fonds publics alloués et à l'accroissement des exigences de la Confédération, de la société et de la clientèle. Sa stratégie,

élaborée en 2012, répond à ces défis. Elle définit les axes de développement des secteurs d'activité Réseau et Énergie et de l'organisation de CFF Infrastructure. La division place au cœur du dimensionnement du réseau ferroviaire les besoins à long terme de la clientèle des trafics voyageurs et marchandises.

Le secteur d'activité Énergie vise en priorité une baisse de la consommation de courant de 20 % d'ici à 2025 et l'abandon du nucléaire. Dans cette optique et en raison de la tendance haussière du prix du courant de traction, des modèles incitant aux économies doivent être conçus pour ce secteur d'activité, dont la stratégie et les installations sont nécessairement pensées sur le long terme.

D'un point de vue organisationnel, il y a lieu de continuer à développer l'orientation clientèle et services et d'entretenir les relations avec tous les groupes d'intérêt. CFF Infrastructure privilégie d'ailleurs depuis de nombreuses années le dialogue avec ses commanditaires. Quant à la gestion de la technologie et de l'innovation et à l'optimisation des processus, elles sont devenues incontournables.

Dans le cadre de cette stratégie, de nombreux travaux de mise en œuvre sont au programme de 2013 pour faire avancer les grands projets de construction tels que le tunnel de base du Saint-Gothard et la ligne diamétrale de Zurich. En parallèle, de nouveaux projets doivent être mis sur pied afin de garantir la compétitivité du rail, par exemple ceux ayant trait à l'accès au chemin de fer (cf. encadré page 39).

Enfin, CFF Infrastructure poursuivra ses efforts dans le cadre du programme d'économies d'énergie et de la garantie de l'approvisionnement en énergie hydraulique, par exemple avec le projet relatif à la centrale de Ritom au Tessin ou la prolongation de la concession de la centrale d'Ettel. Grâce au surcroît de produits issus du nouveau système du prix du sillon, il sera possible de couvrir les coûts marginaux dès 2013, pour la première fois, comme l'exige la loi sur les chemins de fer. Toutefois, CFF Infrastructure devra au moins réaliser les gains d'efficacité prévus en 2013 si elle entend garantir le financement de l'infrastructure à long terme.

Pour l'environnement. Mobilité durable.

Les CFF sont le principal prestataire de mobilité durable en Suisse. Privilégier le train pour ses déplacements ou pour le fret est un geste en faveur de l'environnement, car ce moyen de transport consomme quatre fois moins d'énergie et rejette vingt fois moins de CO₂ que le trafic routier. La personne qui se rend de Berne à Zurich en train émet 32 fois moins de CO₂ et consomme 10,2 litres d'essence de moins qu'un automobiliste parcourant le même trajet. Intégrée aux objectifs des CFF, la viabilité écologique est ancrée dans leur stratégie. L'engagement de l'entreprise en matière d'économie d'énergie et de protection du climat ainsi que le développement d'un système de management environnemental à l'échelle du groupe lui permettent d'améliorer sans cesse sa performance environnementale.

La Suisse a pris d'importantes décisions de politique énergétique en 2011. Placée sous le signe des énergies renouvelables par l'ONU, l'année 2012 a été marquée par le développement de stratégies énergétiques durables et leurs premières étapes de mise en œuvre. Les CFF prennent à cœur leur rôle de prestataire de mobilité durable en renforçant leur engagement dans le domaine de l'énergie.

La stratégie de développement durable des CFF.

Les différents acteurs et la Confédération, en tant que propriétaire, attendent des CFF une action écologiquement responsable afin d'augmenter la valeur du groupe. Aux yeux des CFF, la stratégie de développement durable adoptée en 2010 permet de générer une plus-value pour l'environnement, la clientèle, la société et l'entreprise.

Les CFF ont défini une stratégie aux objectifs ambitieux. Ils ont pris d'importantes mesures d'économie d'énergie et de protection du climat. Lancé dès 2008 à l'échelle du groupe, le plan d'économie d'énergie a été étendu en 2012 et confié à une nouvelle organisation. Les CFF entendent contribuer ainsi à la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération. Celle du groupe, adoptée en mai par le Conseil d'administration, prévoit de renoncer totalement à l'énergie nucléaire à l'horizon 2025. À l'avenir, les besoins supplémentaires générés par le réaménagement de l'offre seront couverts par des énergies renouvelables.

Les mesures de protection du climat doivent permettre de réduire les émissions de CO₂ de 30 % d'ici à 2020 (valeur de référence: 1990). En 2013, les CFF entendent réviser leur stratégie de développement durable en matière d'environnement, de société et d'économie et élargir leur programme de mesures. Leur stratégie prévoit notamment le développement d'un système de management environnemental à l'échelle du groupe. À cet égard, des progrès ont été réalisés au cours de l'exercice sous revue, puisque CFF Cargo a obtenu la certification ISO 14001. D'une manière générale, les objectifs d'économie d'énergie et de réduction des émissions fixés pour 2012 ont été dépassés.

Économies d'énergie et approvisionnement en énergies renouvelables.

Les CFF ont continué d'appliquer leur programme d'économie d'énergie. Les mesures supplémentaires mises en œuvre au niveau des bâtiments et des installations ferroviaires ont permis

de dépasser l'objectif de 2012 et de réaliser des économies d'énergie s'élevant à 183 GWh (145 GWh en 2011). Cela correspond à la consommation moyenne de courant de 45 000 ménages.

Les CFF prévoient un large éventail de mesures en matière de technique, de comportements et d'offre pour atteindre les objectifs de leur nouvelle stratégie énergétique. Par exemple, l'introduction de la régulation adaptative (ADL) sur tout le réseau à partir de 2014 favorisera les économies d'énergie en rendant l'exploitation plus fluide. L'ADL permet une conduite plus efficace et optimise la stabilité de l'horaire en évitant les arrêts inutiles. Testée avec succès sur la ligne Olten-Bâle en 2012, cette méthode sera progressivement introduite sur tout le réseau dès 2013.

Le chemin de fer utilise deux types d'électricité: le courant de traction 16,7 Hz et le courant triphasé ou domestique 50 Hz. Pour leur propre exploitation et pour l'alimentation des réseaux tiers, les CFF consomment environ 2400 GWh par an, soit

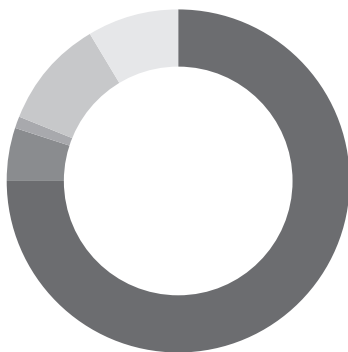
Par leur stratégie, les CFF entendent renoncer totalement à l'énergie nucléaire d'ici à 2025.

l'équivalent de la consommation annuelle moyenne de près de 600 000 foyers. Au mois de mai, le Conseil d'administration a décidé que, d'ici à 2025, les trains des CFF seront exclusivement alimentés en courant issu de sources renouvelables. Aussi l'entreprise intensifie-t-elle ses mesures d'économie d'énergie tout en privilégiant les énergies renouvelables.

Les nouveaux objectifs prévoient une réduction des besoins énergétiques d'ici à 2025 (consommation de référence: 2010), l'économie visée (600 GWh) correspondant à la part actuelle de l'énergie nucléaire dans le courant de traction. Toutefois, les CFF devront acheter davantage d'électricité dans les années à venir. Cela s'explique par la baisse de leur production due au durcissement, dans plusieurs cantons, des dispositions régissant les débits résiduels dans les concessions, et par le réaménagement de l'offre lié à la ligne diamétrale de Zurich et au tunnel de base du Saint-Gothard. Les CFF couvriront ces besoins supplémentaires, estimés à 400 GWh, à partir d'énergies renouvelables uniquement. L'approvisionnement en électricité repose sur des projets sûrs et écono-

Consommation d'énergie des CFF et émissions de CO₂.

Répartition de la consommation d'énergie

Répartition des émissions de CO₂

Courant de traction
 Courant, bâtiments et installations
 Traction diesel
 Chauffage des bâtiments
 Carburant (non-traction)

miques recourant à l'énergie éolienne et hydraulique. En 2012, le courant de traction provenait à 83,5 % de centrales hydroélectriques, grâce à la présence de fortes quantités d'eau. À partir de 2013, cette part dépassera les 80 %, même les années de plus faible production, grâce au contrat signé en janvier 2012 avec la société française Électricité de France SA (EDF) pour la fourniture d'électricité en provenance de la centrale hydroélectrique de Kembs, sur le Rhin. Parallèlement, les CFF moderniseront leurs centrales hydroélectriques et augmenteront les capacités. Le raccordement des centrales au réseau 50 Hz permettra de produire aussi bien du courant de traction que du courant 50 Hz. Une plus grande interconnexion entre le réseau de courant de traction et le réseau 50 Hz améliorera la sécurité d'approvisionnement.

Les CFF ont examiné les toitures de leurs bâtiments et de toutes leurs constructions neuves en vue de les équiper d'installations photovoltaïques. Une nouvelle installation a été mise en service à Zurich le 19 décembre 2012, venant s'ajouter à celles de Berne Aebimatt. D'une surface de 1676 m² et d'une puissance de 244 kW, elle doit produire 244 000 kWh d'électricité solaire par an. Deux autres vastes installations solaires prendront place, d'ici à la fin 2013, sur les toitures du futur siège des CFF à Berne Wankdorf et du nouveau centre de maintenance de Zurich Herdern.

Réduction des émissions de CO₂ et protection du climat.

Les CFF rejettent 130 000 tonnes de CO₂ par an, en grande partie générées par le chauffage des bâtiments. Ils axent donc leurs mesures de protection du climat sur les bâtiments et les équipements. Ainsi, le groupe a signé une convention d'objectifs volontaire avec l'Agence de l'énergie pour l'économie afin de mettre à profit les synergies permettant d'améliorer le caractère écologique et l'efficacité énergétique de son exploitation et de ses installations.

Pour les nouvelles constructions et les rénovations, CFF Immobilier vise des mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique. En sa qualité de membre de la Société suisse pour un marché immobilier durable (SGNI), la division applique les normes du label de qualité pour la construction durable de la société DGNB dans le cadre de grands projets tels que le quartier Europaallee à Zurich. Ce système de certification permet d'intégrer de façon globale et systématique les trois aspects du développement durable (économique, social et écologique) à la réalisation des projets. Ainsi, les énergies renouvelables doivent être privilégiées si leur utilisation semble judicieuse d'un point de vue écologique et économique. C'est le cas pour le nouveau centre du service des travaux situé dans le «Kohlendreieck» à Zurich. Construit selon la norme Minergie,

ce bâtiment bénéficie d'installations de chauffage alimentées aux pellets de bois.

Les CFF prévoient aussi un programme de réduction des émissions de CO₂ pour leur parc de véhicules. D'ici à la fin 2013, CFF Cargo fera l'acquisition de 30 locomotives hybrides Eem 923, qui permettront de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 4000 tonnes par an. Parmi les autres mesures d'économie d'énergie et de protection du climat figurent les cours EcoDrive dispensés aux mécaniciens de locomotives et aux conducteurs de véhicules routiers. CFF Infrastructure remplace les anciennes locomotives de manœuvre et les tracteurs du service des travaux, qui fonctionnent au diesel, par des véhicules hybrides modernes. La division parviendra ainsi à améliorer son bilan écologique de près de 9000 tonnes par an à compter de 2018.

Au total, les CFF ont réduit leurs émissions de CO₂ de 12 048 tonnes en 2012, ce qui correspond à la quantité moyenne de CO₂ émise par plus de 1800 ménages. Ils ont ainsi dépassé l'objectif de réduction qu'ils s'étaient fixé.

Développement du système de management environnemental.

Partisans d'un contrôle permanent des aspects écologiques et d'une protection professionnelle de l'environnement, les CFF se sont rapprochés de leur objectif: introduire un système de management environnemental (SME) conforme à la norme ISO 14001 d'ici à 2015. En 2012, CFF Cargo a obtenu la cer-

—
Tous les événements naturels
ne peuvent pas être évités.
Les éboulements de Gurntellen
l'ont rappelé de façon dramatique.
—

tification de son SME selon ISO 14001, élément de son système de management intégré. Ce système a été mis au point et appliqué en parallèle sur deux sites pilotes représentatifs, ce qui a permis à CFF Cargo de confirmer sa faisabilité. Lors de la certification, les auditeurs externes ont constaté les grandes compétences du personnel de terrain. Le SME va désormais être mis en place progressivement sur d'autres sites.

Le premier système de management environnemental instauré au sein du groupe en 2010 a été audité avec succès en 2012. Cette certification sera renouvelée en 2013. CFF Infrastructure et CFF Voyageurs Operating sont aussi certifiées selon la norme ISO 14001. CFF Immobilier vise la certification de son SME en 2013. Quant à l'ensemble de la division Voyageurs, un système de management environnemental doit être opérationnel d'ici à 2015. L'objectif des CFF d'obtenir une certification à l'échelle du groupe sera ainsi atteint.

Promotion de la biodiversité.

Près de 1000 kilomètres de voies des CFF sont bordées de forêts, de bosquets et d'arbres. Outre 4500 hectares de forêts, les CFF surveillent près de 2700 hectares de talus et de bordures de voies sur une distance avoisinant 3100 kilomètres. De précieuses lisières étagées, des structures de bordure et des talus extensifs présentant une grande diversité d'espèces se sont développés sur de longues distances grâce à un entretien régulier. Les surfaces extensives du Plateau étant essentielles pour la faune et la flore, les CFF entendent ainsi favoriser la biodiversité dans la mesure de leurs possibilités.

En avril 2012, le Conseil fédéral a adopté la Stratégie Biodiversité Suisse et chargé le DETEC d'élaborer un plan d'action avec les différents partenaires d'ici à l'été 2014. Les CFF prennent part à ce processus et aligneront leur stratégie d'entretien sur les nouvelles exigences. Ils devront adapter les mesures actuelles visant à lutter contre les néophytes (plantes envahissantes introduites accidentellement), à promouvoir la biodiversité et à préserver les biotopes protégés (prairies sèches, tourbières, sites de reproduction de batraciens).

Il est également important que le gibier et les batraciens puissent se déplacer librement et atteindre d'autres biotopes malgré les obstacles tels que les voies ferrées ou les autoroutes. Par exemple, la ligne reliant Rapperswil à Aarau traverse le corridor faunistique «Suret», l'un des plus importants du Plateau. Comme deux passages à faune souterrains ne sont pas empruntés par les animaux, les CFF ont décidé de procéder à des travaux d'aménagement estimés à quelque 7,5 millions de francs d'ici à 2013.

Prévention des dangers naturels et du changement climatique.

Grâce à leur stratégie, les CFF entendent assurer une prévention totale des dangers naturels et des effets du changement climatique. Sur les 3100 kilomètres que compte le réseau,

1170 sont exposés à des dangers naturels. Les mesures prises dans le domaine de l'environnement et des dangers naturels coûtent chaque année près de 51 millions de francs. Il s'agit d'ouvrages de protection, mais aussi de l'entretien des forêts de protection, des talus et des bandes de sécurité.

Pour prévenir les dangers naturels, les CFF installent aussi des systèmes de surveillance et d'alarme électroniques, qui ont fait leurs preuves lors de l'éboulement de Gurnellen au mois de novembre. Le géoradar et l'imagerie par satellite ont permis aux spécialistes des CFF de détecter les glissements de terrain ou les mouvements rocheux dans des endroits particulièrement exposés, et de suivre attentivement ces phénomènes. Ces

technologies innovantes et les contrôles effectués sur place par le personnel des CFF comptent parmi les mesures préventives d'avenir. Comme il est difficile de prévoir l'évolution des risques naturels, les CFF privilégient une gestion anticipative dans ce domaine. Ils imaginent différents scénarios et anticipent les conséquences éventuelles.

Malheureusement, il n'est pas toujours possible de prévenir les catastrophes naturelles. L'effondrement d'une partie de la falaise en mars, juin et novembre à Gurnellen, qui a coûté la vie à deux personnes, l'a montré de façon dramatique. Plusieurs opérations de dynamitage, impliquant la fermeture de la ligne, et autres mesures de protection ont été organisées pour

Partenariats pour l'environnement.

Les CFF sont un prestataire de mobilité durable. À ce titre, ils permettent à leur clientèle de s'investir davantage dans la protection du climat.

En choisissant d'acheminer ses marchandises par le rail, Migros renonce à quelque 3000 transports routiers par an, réduisant ses émissions de CO₂ de 190 tonnes. Les CFF acheminent les conteneurs réfrigérés du centre de distribution Migros de Neuendorf (SO) à Gossau (SG), avant d'être relayés par des camions assurant la livraison des filiales dans un rayon de quelques kilomètres.

Décerné pour la première fois en avril 2012 par CFF Cargo et myclimate, le «Prix éco» a récompensé deux entreprises, Holcim et Cartaseta, pour avoir largement contribué à préserver l'environnement grâce à leurs transports ferroviaires. La réalisation de plus de 341 000 transports supplémentaires par le rail a permis de réduire les émissions de dioxyde carbone de quelque 8400 tonnes en 2011.

Les CFF se sont en outre associés à de grands événements tels que le Swiss Energy and Climate Summit, le Swiss Economic Forum ou le Swiss Olympic Gigathlon pour assurer le transport des participants dans le respect de l'environnement. Lors du gigathlon, le transport en train des sportifs à destination et au départ du site a permis à lui seul d'éviter le rejet de près de 57 tonnes de CO₂, ce qui correspond à plus de 24 000 litres de carburant.

Avec Publibike (partenariat de bikesharing) ou avec Mobility, pour ne citer que ces exemples, les CFF s'engagent également en qualité de partenaire de mobilité combinée.

sécuriser la zone. La falaise continue de faire l'objet d'une surveillance accrue. D'autres travaux de sécurisation sont en cours.

Protection contre le bruit et les vibrations.

Lancé en 2000, le programme de protection contre le bruit se déroule conformément aux prévisions. Outre l'assainissement du matériel roulant, les CFF avaient, à la fin 2012, équipé près de 200 kilomètres supplémentaires de parois antibruit dans le cadre de ce programme, à la grande satisfaction de quelque 140 000 riverains. D'ici à 2015, 81 000 personnes bénéficieront de fenêtres antibruit. Le crédit alloué à la réduction du bruit dans le cadre du projet n'étant pas utilisé dans son intégralité, l'Office fédéral des transports a entrepris la révision de la loi afin de réaffecter les fonds disponibles à la protection contre le bruit. Une augmentation de la taxe sur le bruit devrait inciter les compagnies ferroviaires étrangères à équiper leurs wagons de systèmes antibruit. Une mesure phare prévoit même l'interdiction des wagons particulièrement bruyants sur le réseau suisse dès 2020.

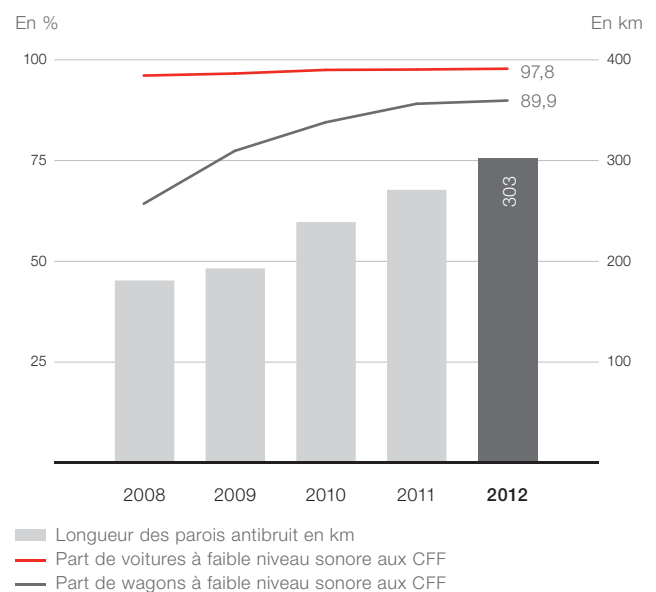
Afin de réduire les vibrations, les CFF testent différentes semelles élastiques sous les traverses sur une portion de tronçon fortement sollicitée au pied du Jura. Les tests, organisés dans le cadre d'un projet européen, visent à étudier l'incidence de ces semelles sur les rails et leur performance en matière d'amortissement des vibrations. Selon les premiers résultats, les matériaux produisent l'effet escompté.

Les déchets, un vaste sujet.

Les déchets représentent un sujet de préoccupation aussi bien pour la clientèle que pour les CFF. En 2012, l'entreprise a collecté 38 717 tonnes de débris dans les gares et à bord des trains. Bon nombre de clients soucieux de l'environnement souhaitent non seulement voyager à bord de trains propres, mais encore contribuer au tri des déchets. Pour répondre à cette exigence et lutter contre la tendance actuelle à abandonner les déchets, les CFF ont mené une campagne anti-littering en 2012, invitant leur clientèle à y participer. Le premier volet de cette campagne, en mars, comprenait l'équipement de neuf grandes gares en poubelles permettant de trier le papier, le PET, l'aluminium et les autres déchets. Dans le cadre du second volet, la gare de Berne a été dotée d'un système hors pair de tri des déchets et de cendriers. Cette campagne s'est accompagnée d'une communication intensive à tous les niveaux.

Les CFF recyclent actuellement 5910 tonnes de papier, 174 tonnes de PET, 47 tonnes de verre et 16 tonnes d'aluminium

Protection contre le bruit.



par an. Le tri sélectif dans les gares permettra d'augmenter ces quantités et de réduire la proportion de matériaux valorisables envoyés à l'usine d'incinération. En cas de succès du projet pilote de Berne, les CFF prévoient de généraliser le tri sélectif.

Le recyclage et le traitement écologique des déchets faisant partie de leurs grandes préoccupations, les CFF ont lancé à l'échelle du groupe un projet visant à standardiser et à simplifier les processus, et à raccourcir les filières d'élimination des déchets. Ils ont constitué une équipe de recyclage dont le rôle est par exemple de conseiller les chefs de projets de construction en matière de préservation des ressources, de recyclage et de traitement écologique des déchets.

Renforcement de l'atout écologique.

En tant que plus grande entreprise de transport suisse, les CFF sont conscients de leur rôle de modèle et de leur responsabilité environnementale. La clientèle apprécie non seulement l'offre de transport, mais aussi la compatibilité élevée du chemin de fer avec l'environnement. Les CFF poursuivront donc leurs efforts pour améliorer leur performance environnementale. Ils entendent également réviser leur stratégie de développement durable et renforcer leur engagement dans le domaine de la responsabilité sociale.

Pour le personnel. Un employeur attrayant.

Le marché du travail est marqué par l'arrivée de générations peu nombreuses et par un manque de personnel qualifié. Forts de ce constat, les CFF ont décidé d'exploiter de nouveaux canaux pour s'adresser à des groupes cibles clés et leur proposer des formations stratégiques ainsi que des modèles et des postes de travail modernes. Ce faisant, ils attirent des collaboratrices et collaborateurs qualifiés et les aident à évoluer au sein de l'entreprise. Un engagement qui s'avère efficace puisque le personnel est plus satisfait et mieux impliqué dans l'entreprise qu'il y a deux ans.

Dans le domaine des ressources humaines, les CFF mettent l'accent sur trois points pour devenir une entreprise de valeurs: recruter et former des cadres compétents afin de relever avec brio les défis à venir; compter pleinement sur des collaboratrices et collaborateurs qui s'investissent et s'identifient à leur entreprise; devenir et rester l'un des dix employeurs les plus attrayants de Suisse.

En tant qu'employeur moderne et socialement responsable, les CFF veillent à ce que leurs collaboratrices et collaborateurs restent performants, en bonne santé et à la hauteur des exigences. Ils encouragent leur développement grâce à un vaste programme de formation. À celui-ci s'ajoutent des programmes spécifiques comme le mentoring pour les femmes et les programmes «Trainee» ou «Talents». La convention collective de travail (CCT) garantit aux collaborateurs l'égalité des chances et des conditions d'emploi modernes assorties de prestations attrayantes. Elle permet par ailleurs aux CFF d'améliorer leur productivité et de rester compétitifs.

29 240 collaboratrices et collaborateurs issus de 93 pays.

En 2012, les CFF comptaient 29 240 collaboratrices et collaborateurs répartis entre les divisions, les unités centrales et les filiales. Les CFF et leurs filiales ont connu une progression de leur effectif, respectivement de 1,9 et 6,0 % par rapport à 2011. L'effectif de la division Voyageurs a augmenté de 1,0 %. Cette progression, qui concerne avant tout les unités d'affaires Gestion du trafic et Operating, est liée à la croissance du trafic et au dédoublement systématique de l'accompagnement des trains grandes lignes. L'effectif de la division Infrastructure a crû de 3,9 % grâce à la création de postes dans les secteurs d'activité Projets et Maintenance ou encore dans la filiale Securitrans, en raison de la hausse du volume d'investissement et de commandes. Celui des unités centrales a progressé de 23,2 % (290 personnes) à la suite, notamment, du rattachement à celles-ci d'anciens postes des unités Informatique et Finances. CFF Immobilier enregistre également une hausse de 2,1 % grâce au recrutement de nouveaux collaborateurs au sein des unités Gérance, Droits fonciers, Qualité et sécurité. CFF Cargo affiche en revanche une nouvelle diminution de son effectif (-4,2 %), largement imputable à un plan d'assainissement prévu sur plusieurs années. Les effectifs de l'entreprise devraient diminuer légèrement à court terme, surtout dans les unités centrales en raison d'un programme de réduction des coûts structurels et administratifs.

D'ici à 2017, environ un tiers des collaboratrices et collaborateurs des CFF atteindront l'âge de la retraite. Les CFF recherchent donc une relève qualifiée et des cadres ayant un bon niveau de formation, notamment dans les domaines du chemin de fer, de l'informatique, de l'ingénierie, de la mécanique, de l'électronique et de l'administration.

En 2012, les collaboratrices et collaborateurs des CFF étaient issus de 93 pays différents. Leur âge moyen était de 43,9 ans contre 43,7 en 2011. Aux CFF, les femmes représentent désormais 15,8 % de l'ensemble des effectifs (+0,7 %), 10,2 % des cadres (2011: 8,8), 17,0 % des cadres supérieurs (2011: 15,1), 9,6 % des cadres de base (2011: 6,3) et 10,4 % des cadres du niveau intermédiaire (2011: 12,3 %). Ces chiffres reflètent la volonté de recruter des femmes qualifiées aux postes de cadres et de spécialistes.

Dans l'ensemble, 10,3 % des hommes et 50,5 % des femmes travaillent à temps partiel contre 9,8 et 51,0 en 2011. Les CFF proposent de plus en plus de postes entre 80 et 100 % pour permettre au personnel qualifié de s'organiser de manière plus flexible. Conscients de la nécessité de pratiquer une activité à temps partiel pendant les périodes de formation, ils donnent également aux mécaniciens de locomotive la possibilité de suivre une formation à temps partiel à Zurich depuis octobre 2011, ou en Suisse romande depuis l'automne 2012. Dès août 2013, une formation à temps partiel sera également proposée aux agents commerciaux des trains sur une durée de 18 mois, contre 12 mois pour la formation à temps complet. Les CFF répondent ainsi à un besoin croissant de collaboratrices et collaborateurs désireux de passer davantage de temps avec leur famille, s'adonner à différents loisirs ou exercer des activités annexes.

Une politique du personnel durable et socialement responsable.

Le développement de la relève compte parmi les priorités des CFF. En 2012, login a formé 1337 personnes pour le compte de l'entreprise, dont 707 employés de commerce, 252 techniciens, 120 constructeurs de voies, 147 logisticiens, 60 nettoyeurs de bâtiment, 32 informaticiens et 20 personnes aspirant à d'autres professions. Toutes ces personnes ont été encadrées à leur poste de travail par 782 formateurs pratiques, de manière satisfaisante d'après le taux de réussite obtenu à l'examen final au cours des dernières années (97 %). Si, actuellement, quelque 56 % des apprentis intègrent les CFF à l'issue de leur apprentissage, l'entreprise souhaite faire passer cette part à 70 %.

Comme toute grande entreprise, les CFF offrent des perspectives intéressantes aux personnes en formation, car elles peuvent y découvrir différents domaines et notamment intégrer les «Junior Business Teams» où des responsabilités leur sont rapidement confiées. Au terme de la formation, les possibilités d'embauche sont en outre très nombreuses. Les personnes diplômées ne trouvant pas de poste immédiatement peuvent opter pour le programme «Jobin», qui leur propose un stage à durée limitée. Elles ont alors la possibilité de postuler aux emplois qui se libèrent pendant leur stage.

Une étude salariale menée au premier semestre sur le marché du travail a montré que les salaires offerts par les CFF sont compétitifs. Les collaboratrices et collaborateurs bénéficient en outre de prestations accessoires attrayantes, telles que les facilités de voyage avec les transports publics. En 2011, les CFF ont introduit un nouveau système salarial permettant de définir le salaire de chaque fonction selon les exi-

gences et de façon non discriminatoire. Participant en outre à un projet lancé par les partenaires sociaux et la Confédération («Dialogue sur l'égalité des salaires»), les CFF vérifient que les rétributions proposées respectent le principe d'égalité des salaires.

Les CFF ont relevé leur masse salariale de 1,0 % en 2012, une moitié pour la hausse générale et l'autre pour les augmentations individuelles. Ils ont également consacré 0,25 % de la masse salariale à des primes uniques récompensant les prestations exceptionnelles. Comme les CFF ont également décidé de relever la cotisation d'épargne versée à la Caisse de pensions de 2 % à compter d'octobre 2012, les partenaires sociaux se sont mis d'accord pour renoncer à toute augmentation générale des salaires en 2013.

En 2013, les CFF affecteront 0,75 % de la masse salariale aux mesures individuelles: 0,5 % pour des hausses individuelles et 0,25 % pour récompenser les bonnes performances.

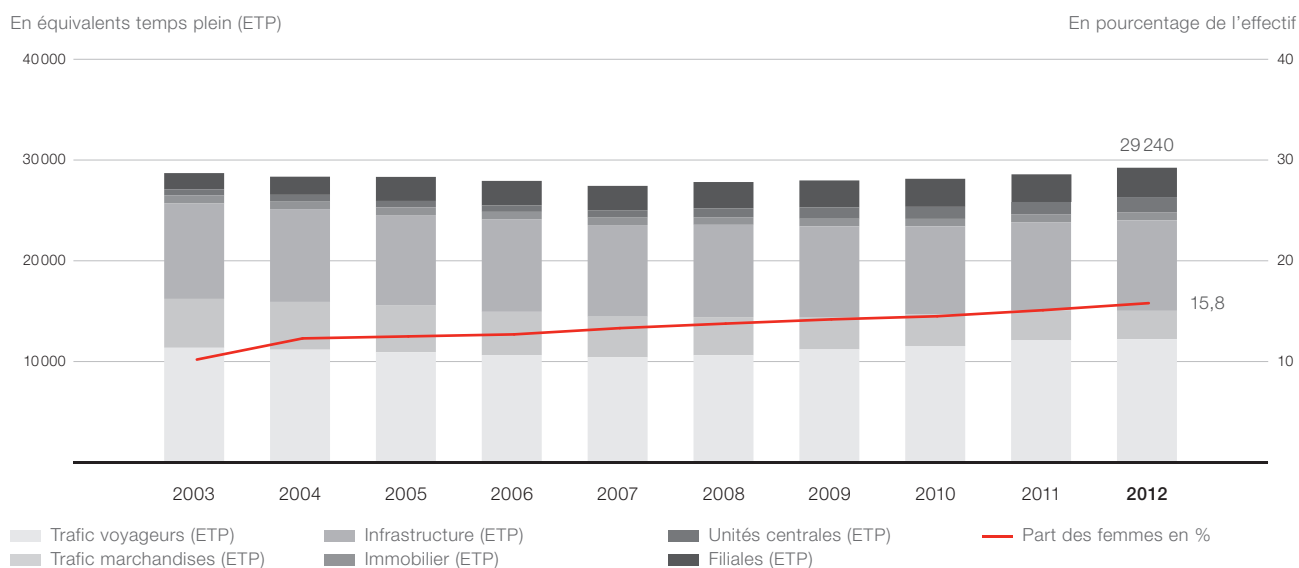
Adaptation du modèle de formation.

Les CFF adaptent leur modèle de formation en tenant davantage compte des besoins futurs. Une nouvelle unité centrale gère et accompagne de près toutes les formations, de l'apprentissage au développement des cadres en passant par les perfectionnements spécialisés.

Cette nouvelle unité développe les produits de formation en concertation avec les divisions, les unités centrales et login. Elle applique des normes unifiées et veille à proposer des formations qui répondent aux exigences du marché du travail et aux besoins de l'entreprise. D'ici à 2015, les CFF auront pris le relais de login dans la formation complémentaire de mécaniciens de locomotive, d'accompagnateurs de la manœuvre et de chefs circulation des trains. Login se concentrera alors sur les apprentissages dans les transports publics et le cycle «Spécialiste TP».

Login est appelée à devenir une société anonyme dont les CFF seront l'actionnaire majoritaire. L'Union des transports publics (UTP) et les entreprises de transport comptant le plus d'apprentis devraient également participer au capital. Seraient donc concernées, outre les CFF, les entreprises RhB, BLS et Swiss/Swissport. Cette forme de société a pour avantage de permettre aux différents actionnaires, CFF inclus, d'obtenir des solutions de formation sur mesure et de pratiquer une gestion transparente. Les membres actuels de login pourront continuer à profiter des offres en qualité de clients. Les CFF veillent à introduire progressivement le nouveau modèle sans nuire aux formations en cours.

Nombre de collaborateurs aux CFF.



Outre le nombre de candidatures reçues et la qualité des postulants, divers classements soulignent l'attrait des CFF sur le marché du travail. Il suffit par exemple de citer l'enquête menée par le bureau d'études Universum entre novembre 2011 et mars 2012 auprès de plus de 9000 étudiants en Suisse. Dans ce sondage visant à connaître les entreprises les plus attrayantes pour les diplômés de grandes écoles, les futurs ingénieurs placent les CFF au 6^e rang. Ce résultat est un véritable succès si l'on connaît l'engouement des entreprises pour cette catégorie professionnelle. Les futurs informaticiens et scientifiques classent les CFF parmi les vingt premiers, leur attribuant respectivement les 18^e et 20^e places. Les diplômés en sciences économiques, quant à eux, attribuent la 26^e place aux CFF, leur faisant ainsi perdre quatre places dans le top 30, contre huit pour les métiers de l'informatique.

Les CFF ont gagné 11 places pour atteindre la 23^e position auprès des étudiants en économie d'entreprise, qui trouvent non seulement l'entreprise attrayante mais souhaitent aussi y postuler. Ce résultat est dû au démarchage ciblé des CFF auprès des étudiants des hautes écoles ainsi qu'aux stages proposés à ces derniers et aux jeunes diplômés. En 2012, les CFF ont atteint leur record absolu en embauchant 24 stagiaires suivant le programme «Trainee». Parallèlement aux sondages

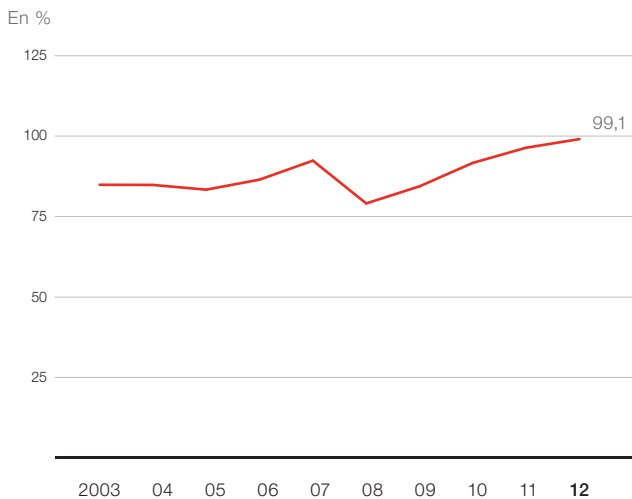
auprès des étudiants, l'entreprise évalue sa côte de popularité auprès des milieux professionnels.

À la conquête de nouveaux mondes professionnels.

Les CFF ne pouvoient plus que 7 % de leurs postes via une annonce imprimée, preuve qu'une présence sur Internet est devenue capitale. Depuis octobre dernier, ils disposent d'un compte Facebook et d'une page consacrée aux emplois. Ils comptent parmi les premiers grands employeurs de Suisse à utiliser ce support. Toute personne qui consulte la page SBB CFF FFS Jobs sur Facebook peut contacter directement les CFF. Elle y découvrira également un aperçu du quotidien du personnel et des conseils pour une candidature réussie. Bilingue, la page contient aussi des informations sur les possibilités d'embauche aux CFF.

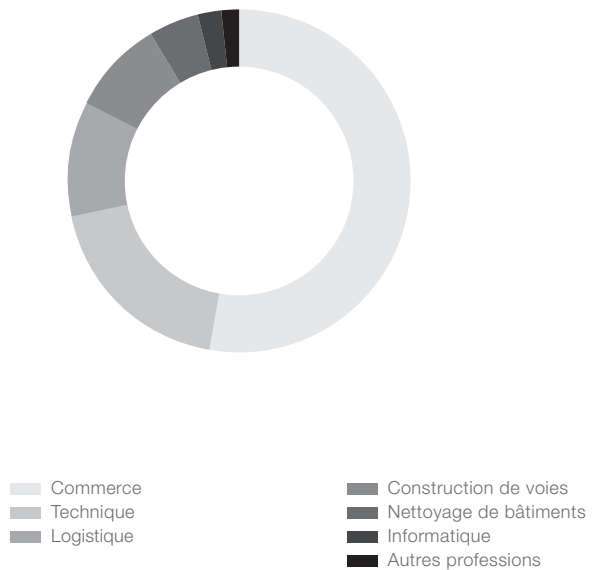
Les moyens de communication classiques en matière de marketing du personnel gardent néanmoins toute leur importance. Les CFF ne manquent pas les principaux rendez-vous nationaux ou internationaux en matière de recrutement. Les campagnes leur permettent d'accroître de manière ciblée leur notoriété sur le marché du travail. Ainsi, une publicité diffusée depuis la fin août 2012 met en avant les qualités d'une formation

Taux de couverture de la Caisse de pensions.



Formations professionnelles aux CFF.

Répartition des 1337 apprentis (moyenne annuelle 2012) par formation



aux CFF. Parallèlement, les CFF soutiennent la campagne faïtière de login. Ils ont également pu recruter des spécialistes informatiques via une campagne spécifique.

Plutôt que de s'en remettre uniquement à l'offre du marché du travail, même pour les métiers particulièrement convoités, les CFF préfèrent anticiper. Pour les cinq prochaines années, ils estiment par exemple leurs besoins supplémentaires en ingé-

Les collaboratrices et collaborateurs des CFF sont nettement plus satisfaits qu'il y a deux ans.

nieurs à 100 par an. Sachant que la formation d'ingénieur classique se déroule sur sept ans, les CFF ont décidé de travailler main dans la main avec les hautes écoles et de proposer dès octobre 2012 la formation «CAS en génie ferroviaire – voie ferrée» avec la Haute école spécialisée de Fribourg.

Suivant les fonctions qu'ils occupent, quelque 2000 à 3000 collaboratrices et collaborateurs des CFF peuvent choisir

leur lieu de travail de façon plus ou moins flexible et, par exemple, décider en accord avec leur hiérarchie de travailler depuis leur domicile certains jours ou durant certaines plages horaires. Les CFF suivent ainsi la tendance actuelle. Ils encouragent une meilleure qualité de vie et contribuent à réduire les émissions de CO₂. Ils équipent en outre leurs collaboratrices et collaborateurs d'outils informatiques modernes tels que des smartphones ou des ordinateurs portables, voire des iPad, leur permettant d'accéder au réseau de l'entreprise à tout moment. D'ici à la fin de l'année 2014, l'ensemble du personnel disposera d'une connexion numérique avec les CFF, y compris les collaboratrices et collaborateurs affectés au service des travaux en extérieur ou dans les ateliers d'entretien et ne disposant d'aucun ordinateur: ils auront ainsi un accès simple et mobile à Internet, à l'intranet et à leur messagerie électronique.

Plusieurs milliers de collaboratrices et collaborateurs, actuellement répartis sur une douzaine de sites, emménageront d'ici à 2014 dans les nouveaux locaux de Berne Wankdorf, Zurich Altstetten, Olten et Lausanne. Cette mesure marque le début d'une nouvelle ère pour les CFF et améliore tant la qualité des postes de travail que la rentabilité des bâtiments.

Meilleure satisfaction et identification à l'entreprise.

Les efforts accomplis pour être un employeur attrayant ne sont pas vains, comme l'indiquent les résultats des études indépendantes et des enquêtes de satisfaction auprès du personnel des CFF. S'inscrivant à 75 points sur une échelle de 100 contre 72 précédemment, la valeur qui mesure l'engagement et l'attachement du personnel à l'égard de l'entreprise est la preuve que

—
 La Caisse de pensions s'est nettement redressée ces derniers temps. Mais son assainissement complet prendra encore quelques années.
 —

les collaboratrices et collaborateurs s'impliquent volontiers pour les CFF, qu'ils sont fiers de travailler pour eux et qu'ils les choisiraient de nouveau comme employeur si le choix était à refaire. La conviction de contribuer aux objectifs du groupe par le travail accompli a progressé plus fortement encore: la valeur correspondante est passée de 75 à 81 points.

Les collaboratrices et collaborateurs des CFF sont en outre plus satisfaits qu'il y a deux ans. Dans l'ensemble, le taux de satisfaction du personnel a gagné 4 points, s'inscrivant ainsi à 62 sur une échelle de 100. Stable dans les unités centrales et les divisions Immobilier ou Infrastructure, le taux de satisfaction est nettement supérieur à la moyenne des dernières années au sein de la division Voyageurs. La situation s'inverse à la division Cargo, où un plan d'assainissement délicat est en cours.

La confiance accordée à la Direction du groupe ainsi qu'à la direction des différentes divisions et unités centrales s'est améliorée, regagnant même les 8 points perdus en 2010. Avec 51 points, les collaboratrices et collaborateurs témoignent à la Direction du groupe la même confiance qu'en 2006. Les chiffres relatifs aux organes de direction des divisions et des unités centrales dépassent eux aussi les valeurs d'il y a deux ans. Ces résultats sont encourageants.

Réalisée tous les deux ans, l'enquête de satisfaction n'a jamais connu une telle participation. Elle a été complétée par 19 489 collaboratrices et collaborateurs, ce qui représente un taux de retour de 74 %. En 2013, les CFF effectueront uniquement

des relevés de satisfaction appelés baromètres d'opinion, consistant à interroger 1000 personnes à trois moments différents. Pour la première fois, les cadres seront interrogés séparément afin d'approfondir les résultats de l'enquête de satisfaction.

Innovant, sain et compétitif.

Les collaboratrices et collaborateurs des CFF se montrent aussi plus innovants qu'auparavant. En 2012, les CFF ont remis le «Prix CFF» à neuf équipes présélectionnées en interne. Les améliorations proposées ont porté sur la sécurité, la productivité et la qualité du travail. À compter de 2013, les équipes, les collaboratrices et collaborateurs pourront décider eux-mêmes de présenter leurs projets. Un jury examinera toutes les idées permettant d'améliorer un ou plusieurs des neuf objectifs du groupe comme la sécurité, les finances, la satisfaction de la clientèle ou la viabilité écologique.

Pour garantir la mise en œuvre des améliorations, les CFF ont créé une «hotline de transfert en escalade». Les collaboratrices et collaborateurs peuvent y recourir en cas de défauts majeurs persistants et si eux-mêmes ou leur responsable hiérarchique ne savent pas à qui s'adresser. Au préalable, ils doivent néanmoins rechercher une solution à la source et utiliser les canaux à disposition. Rattachée à l'unité centrale Gestion de la qualité, cette hotline est en contact avec tous les services responsables de la qualité aux CFF et garantit une première réponse sous une semaine.

Les CFF s'engagent pour la santé et le bien-être de leurs collaboratrices et collaborateurs tout au long de leur carrière et impliquent leurs cadres au même titre que le reste de leur personnel. En 2012, ils ont épaulé 1214 collaboratrices et collaborateurs absents pour une durée prolongée par suite d'accident ou de maladie. Ils ont aidé 48 % d'entre eux à réintégrer leur poste et 16 % à trouver une nouvelle activité, aux CFF ou non, parfois au terme d'un reclassement professionnel. Le taux de réinsertion atteint désormais 64 % (65 % en 2011).

Les CFF s'investissent dans la prévention en privilégiant des conditions de travail saines et en encourageant leurs collaboratrices et collaborateurs à adopter une alimentation et un mode de vie équilibrés. Ils se préoccupent aussi du bien-être psychologique de leur personnel, notamment après une expérience traumatisante comme un accident de personne.

Toutes les mesures de la stratégie en matière de santé permettent aux CFF d'alléger les charges de personnel de 1 à 2 % environ par an. Outre les réductions des dépenses liées directement aux maladies et aux accidents, elles contribuent à limiter les pertes de productivité et les coûts de recrutement et

de remplacement. Autrement dit, la gestion de la santé dans l'entreprise apporte beaucoup aux CFF, humainement et financièrement.

Le Service social accompagne les collaboratrices et collaborateurs ayant des soucis professionnels (conflits, mobbing) ou familiaux (séparation, divorce). En cas de problèmes financiers, les CFF proposent une aide via le fonds du personnel, par exemple sous la forme de prêts.

Les CFF accompagnent aussi le personnel concerné lors de changements professionnels. S'ils perdent leur poste à la suite d'une réorganisation, l'entreprise les assiste dans la recherche d'une nouvelle orientation professionnelle conformément à la CCT. En cas de projets de restructuration de grande envergure, les CFF mettent en place une «bourse de l'emploi» afin d'aider les collaboratrices et collaborateurs à trouver un autre poste aux CFF.

Les collaborateurs de plus de 50 ans qui ne sont plus aptes à exercer leur activité pour des raisons de santé peuvent trouver de l'aide auprès d'anyway-solutions. En Suisse alémanique, en Suisse romande et au Tessin, 75 collaborateurs fabriquent des produits tels que des sacs, entretiennent les enclenchements à relais, nettoient les vêtements de travail ou les bâtiments et éliminent les appareils électroniques dans les règles de l'art.

Des jalons importants pour la Caisse de pensions.

La Caisse de pensions CFF a connu un exercice globalement satisfaisant, améliorant même nettement le revenu de ses placements. Elle a diminué le taux technique et le taux de conversion afin de se préparer à l'évolution des conditions-cadres à long terme et de relever les défis à venir sur des bases plus solides. Toutefois, la faiblesse des taux d'intérêt sur les marchés internationaux laisse augurer une nouvelle révision du taux technique dans les prochaines années.

S'inscrivant à 7,44 %, les revenus de placement se sont nettement améliorés. Cette performance est largement due aux actions et aux titres immobiliers. Les obligations y ont également contribué.

Les vastes efforts d'assainissement consentis depuis plusieurs années et la réalisation de revenus de placement satisfaisants en 2012 permettent à la Caisse de pensions de clôturer l'exercice sur un résultat en nette amélioration, même si les objectifs visés sont encore loin d'être atteints. Il est donc nécessaire de poursuivre les efforts sans relâche au cours des prochaines années, d'autant que le climat d'inquiétude subsistant sur les marchés des capitaux ne laisse guère espérer de tels rendements à terme.

Développer les CFF et leurs cadres.

«Top CFF» est un programme destiné à favoriser le développement des cadres et à montrer la voie vers 2016.

Appliqué dans l'ensemble de l'entreprise depuis 2010, le programme «Top CFF I» est proposé par échelons sous forme d'ateliers. Jusqu'en juin 2012, il a été suivi par l'ensemble des 3000 cadres, qui ont ainsi pu étudier les défis actuels, la voie empruntée par l'entreprise, les objectifs du groupe et les principes de direction.

La deuxième étape du programme, baptisée «Top CFF II», se consacre davantage à la conduite, aux valeurs de l'entreprise, au développement des CFF à l'horizon de 2016 et aux nouveaux outils de communication et de travail. Ce sont autant d'éléments qui définissent la charte de l'entreprise. Le programme concerne et implique dès le départ l'ensemble des collaboratrices et des collaborateurs.

La situation de la Caisse de pensions est d'autant plus favorable qu'au cours des derniers mois, d'importants jalons ont été posés pour son avenir. La courbe de l'espérance de vie et celle des taux à long terme jouent un rôle décisif sur l'avenir des caisses de pensions, au même titre que les tendances boursières et monétaires. Autrement dit, un allongement de la durée de vie en Suisse entraîne une prolongation de la durée de versement d'une rente pour les caisses de pensions, et une baisse persistante des taux longs aux alentours de 0 % empêche d'obtenir des rendements suffisants.

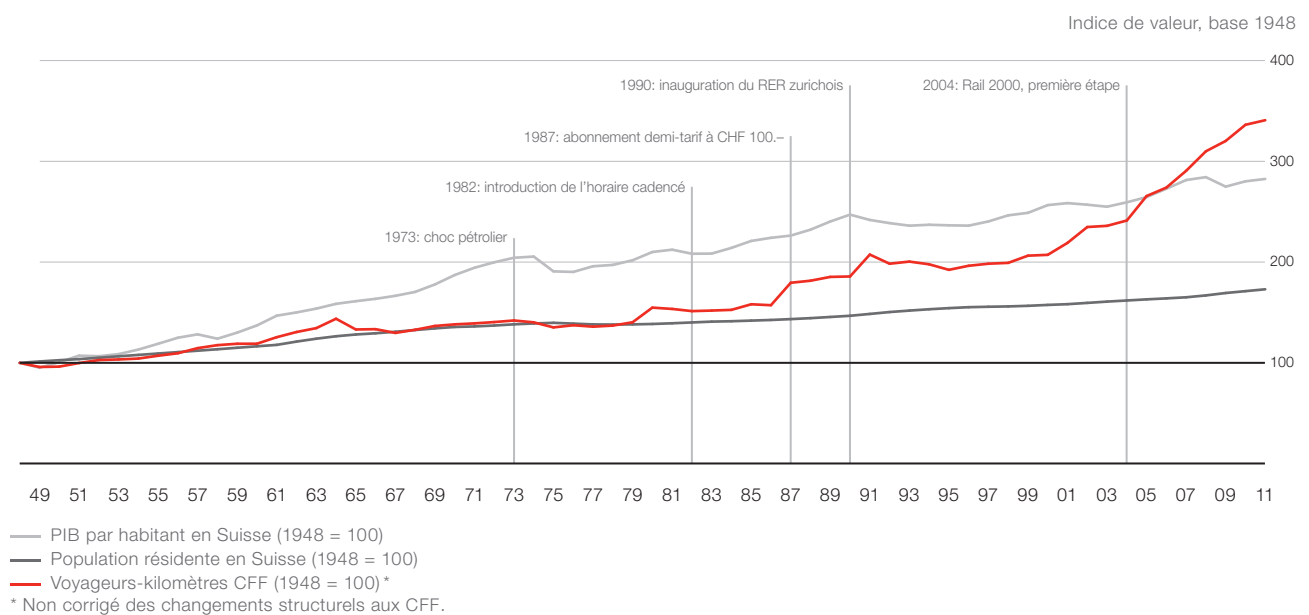
Afin d'adapter les bases de calcul à l'évolution de ces deux éléments, la Caisse de pensions CFF a abaissé son taux technique de 3,5 à 3 % et réduit son taux de conversion à 5,848 % au 1^{er} octobre 2012. Pour compenser la diminution des prestations qui en résultent, une bonification de vieillesse unique a été versée aux assurés actifs alors que la cotisation d'épargne des CFF au titre des assurés a été relevée de 2 % à la même date.

Cependant, le Conseil de fondation risque d'être obligé de réduire une nouvelle fois le taux technique compte tenu de la faiblesse persistante du loyer de l'argent. Pour parer à cette éventualité, une provision a été constituée en 2012. Cette mesure permet de répartir les coûts d'une nouvelle adaptation du taux technique sur plusieurs années et de limiter ses effets négatifs pour les assurés. Malgré tout, le taux de couverture a progressé, passant de 96,4 à 99,1 % en 2012.

Pour la Suisse. Une locomotive pour l'économie.

Les CFF contribuent de multiples manières à la prospérité de l'économie suisse. Si la densité et les performances de leur réseau et l'étendue de leurs prestations de transport contribuent largement à la mobilité des personnes et des marchandises, ils favorisent également le développement de l'industrie, du commerce et du tourisme. Quatrième employeur de Suisse, les CFF comptent en outre parmi les principaux commanditaires du pays. En 2012, ils ont confié des mandats à des tiers pour un total de près de 4,7 milliards de francs. Inscrivant leur activité dans une vaste démarche de développement durable, les CFF poursuivent une politique d'achat responsable.

Évolution de la population, de l'économie et des prestations des CFF en trafic voyageurs depuis 1948.



La Suisse dans son ensemble, et les centres urbains en particulier, figure régulièrement en tête des classements internationaux grâce à la qualité de vie qu'elle offre et à son dynamisme économique. Ainsi, la Suisse s'est vue décerner le titre de «pays le plus compétitif du monde» par le Forum économique mondial (WEF) pour la quatrième année consécutive. Pour l'«indice de compétitivité mondiale 2012-2013» du WEF, elle obtient la meilleure note, tant pour l'excellent niveau de ses infrastructures en général que pour celle de son infrastructure ferroviaire. Sur ce dernier point, la Suisse devance le Japon et Hongkong. Gestionnaire de l'infrastructure, les CFF sont fiers d'avoir de nouveau contribué à ces bons résultats.

Que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises, l'économie suisse doit pouvoir compter sur la performance et l'efficacité des CFF. Depuis toujours, la réussite économique de la Suisse est étroitement liée au développement du rail. En 165 ans d'existence, le chemin de fer a constitué un élément de cohésion dans notre pays, au-delà de ses frontières géographiques et linguistiques. Une économie moderne, basée sur la division du travail, ne peut fonctionner que si les biens et les personnes se trouvent au bon endroit au bon moment. Le microrecensement publié en 2012 par l'Office fédéral de la statistique (OFS) confirme le rôle du rail en matière de mobilité: le nombre de kilomètres parcourus en train par personne s'est

accru d'environ 27 % entre 2005 et 2010. Après s'être stabilisée entre 2000 et 2005, la distance journalière parcourue tend de nouveau à augmenter. La distance moyenne est passée de 35,2 à 36,7 kilomètres en cinq ans. Cette progression concerne presque exclusivement les transports publics, le trafic individuel motorisé et la mobilité douce ayant connu une hausse insignifiante.

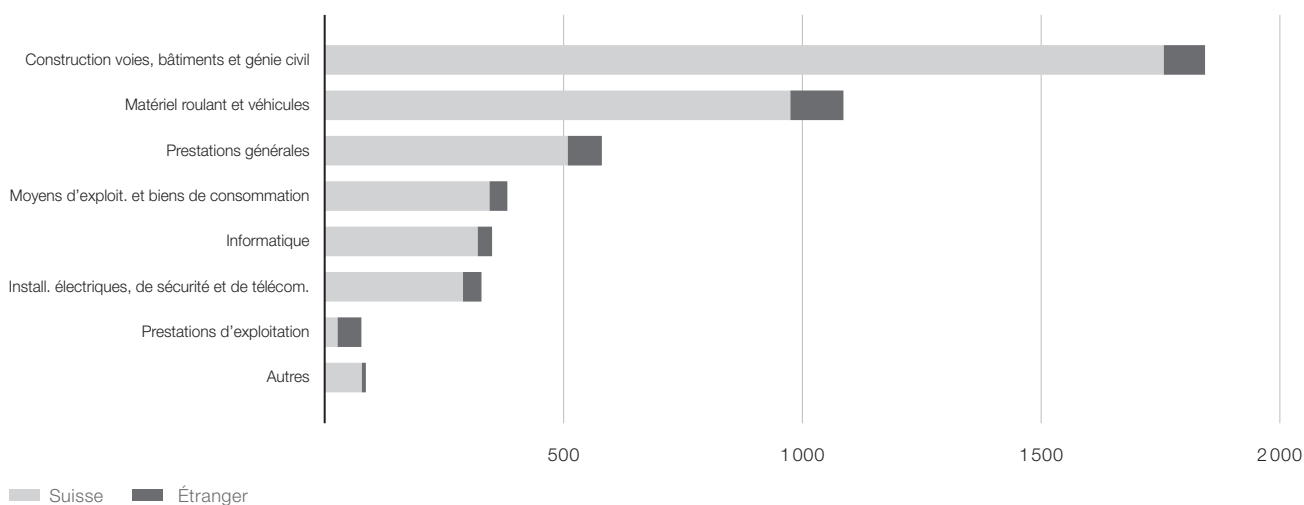
Des achats équitables et responsables.

Commanditaire de premier plan, les CFF sont un pilier de l'économie nationale suisse. En 2012, ils ont octroyé des mandats à des tiers pour un montant total de 4,7 milliards de francs, dont 91 % à des entreprises installées en Suisse. Au total, 15 720 fournisseurs ont traité des commandes pour le compte des CFF. 93 % d'entre eux avaient leur siège social en Suisse. Leur nombre élevé illustre par ailleurs le fait que les grandes entreprises n'ont pas l'apanage des mandats CFF. Bon nombre de ces prestataires sont en effet des PME.

La qualité des fournisseurs étant déterminante pour le succès du groupe, les CFF attachent une grande importance à la relation qu'ils entretiennent avec eux. Ils attendent de leurs fournisseurs un sens de l'anticipation pour signaler les difficultés et une prise d'initiative pour soumettre des solutions

Les CFF en tant que commanditaire.

Volume d'achats 2012 en millions de francs



convaincantes. En contrepartie, les CFF proposent des relations d'affaires s'inscrivant dans la durée, gage de fiabilité et de sécurité pour ces entreprises.

La politique d'achat et les principes de passation de marchés font partie de la stratégie de l'entreprise. Les CFF se conforment aux règles d'adjudication des marchés publics (LMP/OMP). Ils traitent tous les soumissionnaires et les fournisseurs sur un pied d'égalité et veillent à l'équité des procédures. Dans la mesure où les CFF sont soumis au droit des marchés publics, les commandes dépassant les seuils légaux font l'objet d'un appel d'offres public. L'adjudication se déroule selon des critères transparents et vérifiables, dans le cadre de processus d'évaluation structurés. La rentabilité globale de l'offre constitue le critère suprême.

En 2012, la politique d'achat et d'approvisionnement des CFF s'est inscrite dans une démarche de développement durable. Plus qu'auparavant, leur stratégie s'est concentrée sur les dimensions sociale, écologique et économique. En outre, l'unité Achats du groupe a réalisé des audits de fournisseurs portant sur la qualité, la protection de l'environnement et la sécurité au travail. Cette orientation sera poursuivie en 2013.

Les fournisseurs s'engagent à respecter les dispositions applicables à la sécurité au travail et les principes d'égalité de

traitement en matière de salaires. Lorsque les prestations sont fournies à l'étranger, les CFF attendent de leurs fournisseurs qu'ils respectent les conventions et normes internationales interdisant notamment le travail des enfants et le travail forcé. Régulièrement audités par le service de révision interne des CFF, leurs contrats sont assortis d'une clause sur la prévention de la corruption.

Les CFF sont le quatrième employeur de Suisse. À ce titre, ils contribuent notablement au succès de l'économie nationale. En 2012, ils ont assuré un revenu à près de 29 240 collaborateurs et à leurs familles, dans toutes les régions. C'est environ 650 personnes de plus qu'en 2011. Le montant total des salaires versés par les CFF s'élève à 3,6 milliards de francs. Une grande partie de cet argent est réinjectée dans le circuit économique suisse.

Facteur touristique et emblématique.

Les CFF représentent un maillon essentiel de la chaîne de valeur du secteur des voyages et du tourisme en Suisse. Les clients nationaux et étrangers apprécient l'offre de transport disponible en Suisse, qui leur permet de rejoindre confortablement leur destination. Pour bon nombre de touristes étrangers qui visitent la Suisse, les vacances commencent par un voyage en train

depuis l'aéroport ou au départ des gares-frontières. Avec leur réseau au maillage très étroit et leur horaire cadencé, les transports publics et les CFF font partie des atouts touristiques du pays.

Les visiteurs assistant à des manifestations sportives ou culturelles sont toujours plus nombreux à opter pour le train. Les CFF ont affrété des trains spéciaux pour presque toutes les grandes manifestations de l'année. Dans le segment des loisirs, ils renforcent la position du train avec des offres forfaitaires. En 2012, 1,6 million de clients ont profité des formules RailAway, soit 5,1 % de plus qu'en 2011.

Les CFF contribuent au rayonnement et au positionnement de la Suisse à l'étranger, même si cela est difficile à quantifier. Entreprise suisse par excellence, ils sont réputés pour leur sécurité, leur propreté, leur ponctualité et leur fiabilité.

Développement durable de la Suisse.

Le rôle prépondérant joué par les CFF dans l'attrait économique de la Suisse est perceptible dans les centres urbains comme dans les régions. Le projet Europaallee, dont un premier élément a été inauguré fin septembre 2012, est un parfait exemple d'opportunités bien exploitées. Situées à quelques pas de la gare centrale de Zurich, des voies et installations ferroviaires à l'état de friche ont cédé la place à des commerces, des écoles, des bureaux et des logements modernes de haute qualité architecturale. La proximité de la gare centrale est un facteur de

Les chemins de fer contribuent
à un développement qui ménage
le territoire et l'environnement.

succès décisif pour les magasins et établissements de restauration. Les entreprises et les écoles trouvent là des bâtiments adaptés à leurs besoins, idéalement desservis par les transports publics. Pour la ville comme pour les CFF, le réaménagement de cet ancien site ferroviaire constitue une formidable carte de visite: Zurich gagne un nouveau quartier sans occuper d'espace supplémentaire, les CFF génèrent de nouvelles recettes grâce à la réaffectation d'une zone centrale. Dans d'autres villes également, ils continuent à transformer les gares en centres commerciaux et de services modernes.

Alors que l'accroissement de la population soumet le foncier à une forte pression, le train structure l'accès à la mobilité et favorise la densité du milieu bâti. Les RER permettent aux régions de s'étendre sans nuire à l'environnement et sans faire exploser le trafic. L'attrait des communes se trouve renforcé par une desserte ferroviaire et le développement de nouvelles offres. Rail 2000, le tunnel de base du Lötschberg et le RER zurichois en sont autant d'exemples frappants. D'après des relevés effectués en ville, l'afflux de nouveaux pendulaires à Zurich a presque intégralement été absorbé par le train, et le nombre de passagers du RER a plus que doublé depuis sa mise en service en 1990.

La stratégie 2012 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) fait de la coordination du développement territorial durable et du transport l'un de ses trois principaux objectifs. Elle considère que le lien entre aménagement du territoire et transport est aujourd'hui largement avéré. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) demande pour sa part que le développement urbain soit résolument axé sur les transports publics. En effet, le train contribue à un développement ménageant l'environnement et le sol, tout en présentant un intérêt économique. Dans les zones à forte densité de population, en effet, les transports publics coûtent environ deux fois moins cher que le trafic individuel motorisé, tous frais confondus (utilisateurs et pouvoirs publics).

Dans les années à venir, les CFF continueront de rapprocher les régions suisses. De nombreuses extensions de RER et des projets structurants comme la ligne diamétrale de Zurich, les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ou la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) contribueront à renforcer l'attrait économique des villes et des communes.

Pour la sécurité. Réduire constamment les risques.

La sécurité de la clientèle et du personnel est une priorité pour les CFF. Comme les années précédentes, ceux-ci n'ont déploré aucun accident ferroviaire mortel en 2012. Pour la neuvième année consécutive, ils n'ont connu ni collisions ni déraillements graves. Toutefois, l'entreprise ne doit pas relâcher ses efforts en la matière: plusieurs accidents survenus sur des chantiers des CFF ternissent un bilan de sécurité globalement satisfaisant. Face à la mutation permanente des facteurs influant sur la sûreté du système ferroviaire, les CFF ont adapté leur stratégie en 2012 et mis l'accent sur le renforcement de la culture de la sécurité à l'échelle du groupe.

Les CFF n'ont pas été en mesure d'égaliser, en 2012, les excellents chiffres de l'année précédente concernant les événements liés à l'exploitation. Conformément aux critères définis par la Confédération, 24 collisions et chocs présentant un risque potentiel moyen ou important ont été recensés en 2012, contre 12 en 2011. Supérieur au résultat exceptionnel de l'année précédente (12), ce chiffre correspond à 0,14 événement par million de sillons-kilomètres. Certes plus élevé que la moyenne des quatre dernières années (0,10), ce résultat reste toutefois clairement inférieur à l'objectif de 0,19 événement par million de sillons-kilomètres fixé par la Confédération.

- Dans dix cas, la collision a été provoquée par des usagers de la route en tort. Huit se sont produites à des passages à niveau et deux sont le fait de voitures se trouvant dans la zone des voies à la suite d'une perte de contrôle du véhicule.
- Dans deux cas, le non-respect d'un signal à l'arrêt a entraîné la collision latérale de deux trains. À Lenzbourg, un train de marchandises a heurté une rame RER vide, provoquant le déraillement de la locomotive et de la rame RER. L'accident n'a pas fait de blessé, mais a entraîné d'importants dégâts matériels. À Oberwinterthur, un train vide a déraillé après avoir percuté une composition de manœuvre. Ici aussi, seuls des dégâts matériels sont à déplorer.
- Dans sept cas, des conteneurs ouverts (2), des grues ou des excavatrices présentant un dépassement de profil (5) ont causé des dommages.
- Dans cinq cas, le train a heurté un obstacle sur la voie à la suite d'un événement naturel (p. ex. éboulement, chute d'arbre).

Les collisions entre des trains et de petits objets (p. ex. vélo ou caddie abandonné dans la zone des voies) présentent un risque limité et ne sont donc pas prises en compte dans le calcul. La comptabilisation de ces accidents-bagatelles porte la moyenne à 1,59 collision par million de sillons-kilomètres en 2012 (contre 1,52 en 2011).

Ces dernières années, les CFF se sont attelés à diminuer les risques liés aux cas de non-observation des signaux, à l'origine d'une partie des collisions. Le système de contrôle de la marche des trains a déjà permis de réduire les risques d'un tiers. Son installation sur 1700 signaux supplémentaires devrait permettre de les abaisser à nouveau de plus d'un tiers.

Trois déraillements ayant causé peu de dégâts matériels ont été recensés en 2012, contre un en 2011. Équivalant à 0,02 déraillement par million de sillons-kilomètres, ce chiffre est

nettement en deçà de la valeur limite de 0,05 fixée par la Confédération. En outre, il correspond précisément à la moyenne des quatre dernières années.

Éboulements au Saint-Gothard.

En 2012, la ligne du Saint-Gothard a connu trois éboulements dans la région de Gurtellen, entraînant des interruptions de trafic prolongées. Deux collaborateurs d'une société externe ont perdu la vie lors des travaux d'entretien et de déblayage. Il en est par ailleurs résulté des dommages notables à l'infrastructure et d'importantes conséquences sur l'exploitation.

- Lors du premier éboulement, survenu le 7 mars, quelque 400 m³ de rochers et gravats se sont détachés 150 m au-dessus des voies à proximité de Gurtellen. Une grande partie de la masse rocheuse a été retenue par un ouvrage de protection et seuls quelques blocs de pierre sont tombés sur les voies. Un train de marchandises a percuté l'un d'entre eux, sans pour autant dérailler. Un travailleur d'une société externe est décédé lors des travaux effectués sur la falaise.
- Le 5 juin, ce même secteur a subi un nouvel éboulement d'environ 3000 m³ qui a recouvert les voies et coûté la vie à une personne. La sécurisation de la paroi et la préparation du dynamitage du 18 juin ont débuté après les opérations de sauvetage. La ligne a été rouverte le 2 juillet.
- Le 14 novembre, 150 m³ de matériaux se sont détachés de la même paroi à la suite de fortes précipitations. Un bloc a été retenu par l'ouvrage de protection, tandis qu'un autre a endommagé les voies, déclenchant l'alarme qui a permis de stopper à temps les trains en circulation sur cet axe.

La section concernée est sécurisée et surveillée. À aucun moment, la sécurité des voyageurs n'a été mise en danger.

Accidents de personnes: importance du travail de prévention.

Le nombre d'accidents impliquant, selon les critères du propriétaire, des voyageurs ou d'autres individus en relation avec des trains en marche dans les gares ou aux arrêts est comparable à celui de l'année précédente, avec quatre cas (dont aucun mortel), contre trois en 2011.

Il faut y ajouter des accidents largement imputables aux victimes elles-mêmes: 29 en 2012 (30 en 2011), dont 14 ont eu une issue fatale. Pour prévenir de tels accidents, les CFF réduisent les possibilités de comportement négligents,

sensibilisent les usagers à la sécurité, adaptent le matériel roulant ancien, entreprennent des travaux de construction et prennent des mesures organisationnelles dans les gares. Par ailleurs, les campagnes d'information scolaires portent leurs fruits. Sur les sites où l'interdiction de traverser les voies est souvent enfreinte, la présence de la police des transports et des services de sécurité a été renforcée. Toutes ces mesures ne permettent toutefois pas de pallier l'inconscience de certains usagers, comme le montrent les quatre accidents liés au courant fort impliquant des tiers montés sur des wagons sans autorisation.

Avec 131 cas, le nombre de suicides sur le réseau des CFF est nettement supérieur à la moyenne des années précédentes (103 entre 2008 et 2011). C'est pourquoi les CFF, s'inspirant de mesures prises à l'étranger, s'engagent encore davantage pour la prévention du suicide et ont mandaté un expert externe afin d'évaluer l'efficacité des mesures préventives.

Davantage d'accidents aux passages à niveau.

La Confédération a prescrit la sécurisation ou la suppression de l'ensemble des passages à niveau non protégés d'ici à la fin de l'année 2014. Cette mission est largement accomplie: les CFF ont déjà modifié plus de 2800 passages à niveau, auxquels sont venus s'ajouter 19 sites supplémentaires en 2012. Seules 26 installations doivent encore être mises en conformité.

Le nombre d'accidents aux passages à niveau a augmenté par rapport à 2012, passant de 14 à 20 cas. Plus de la moitié sont survenus sur la ligne du Seetal entre Lucerne et Lenzbourg (6) et sur le réseau de Thurbo AG, filiale des CFF (5).

Quatre accidents se sont produits à des passages à niveau non surveillés et équipés tout au plus d'une croix de Saint-André. Les seize autres accidents, enregistrés à des passages sécurisés, sont imputables au comportement des usagers de la route. Dans deux cas, des piétons ont perdu la vie après s'être faufilés sous la barrière baissée. Dans un autre cas, un automobiliste a été tué après avoir tenté de contourner une demi-barrière baissée. Enfin, un train régional a percuté un semi-remorque coincé sur le passage à niveau entre les barrières: le train a déraillé au niveau du bogie avant et s'est retrouvé sur la route cantonale. Seuls trois voyageurs et le mécanicien de locomotive ont été légèrement blessés.

Sécurité renforcée sur les chantiers.

Les CFF affichent un nombre d'accidents professionnels en baisse constante depuis quelques années. Cependant, ce bilan

positif a été terni en 2012 par six accidents professionnels mortels de collaborateurs des CFF et de sociétés tierces sur des chantiers ferroviaires, dont deux à Gurtnehlen. Le travail sur chantier est par définition dangereux. Même s'ils comptabilisent un faible taux d'accidents professionnels sur chantier en comparaison nationale, les CFF ont pris des mesures supplémentaires afin d'améliorer la sécurité et de prévenir toute accumulation inhabituelle d'accidents graves comme en 2012. À cet effet, le respect systématique des règles de sécurité par les sociétés tierces est essentiel.

Révision de la stratégie de sécurité.

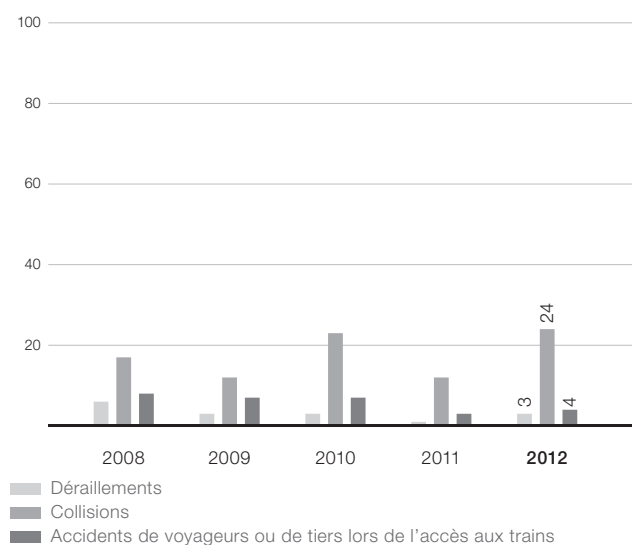
Sécuriser, c'est anticiper. Les CFF s'y sont employés en 2012: afin d'améliorer à moyen terme et de maintenir à long terme leur haut niveau de sécurité, ils ont révisé et axé leur stratégie de sécurité sur les défis à venir. Le trafic devient plus dense, le nombre de voyageurs augmente. La sécurité s'impose comme un élément incontournable de notre société: tous les systèmes de transport sont de plus en plus sûrs, indépendamment des conditions économiques et organisationnelles. En outre, les nombreux travaux de maintenance nécessaires sollicitent fortement le réseau ferroviaire. Enfin, la multiplication des zones d'habitation et de travail à proximité des infrastructures ferroviaires accroît le risque que représentent, par exemple, des chantiers aux abords des voies ou des transports de marchandises dangereuses.

Une excellente culture de la sécurité est primordiale pour une sécurité stable. La stratégie de sécurité garantit un fondement sûr pour l'avenir des CFF. Ceux-ci entendent exploiter les possibilités techniques de manière systématique et rentable, et continuer à améliorer la fiabilité des processus de production liés à la sécurité. Enfin, l'accent est mis sur les mesures visant à garantir la sécurité des clients lors de l'accès aux trains.

La culture de la sécurité couvre toutes les activités liées à la sécurité, de la réalisation opérationnelle aux décisions des cadres supérieurs. Les CFF attachent une grande importance à son développement continu à un très haut niveau dans tous les secteurs. Trois facteurs sont essentiels: la capacité d'identifier les erreurs et le potentiel d'amélioration, la confiance nécessaire pour les étudier dans un climat d'équité et une forte volonté commune d'amélioration. Afin de développer la culture de la sécurité, les CFF ont conçu un système de mesure en collaboration avec la Haute école spécialisée de la Suisse du Nord-Ouest. Un premier sondage indique que cette mission peut être poursuivie à un niveau déjà élevé. Les collaborateurs accordent une grande confiance à leurs supérieurs directs. En plus de

Accidents d'exploitation ferroviaire.

Nombre d'accidents ferroviaires du point de vue du gestionnaire de l'infrastructure



signaler une forte pression due aux délais, ils appellent de leurs vœux une mise en œuvre rapide des propositions d'amélioration.

Renforcement de la protection des voyageurs et du personnel.

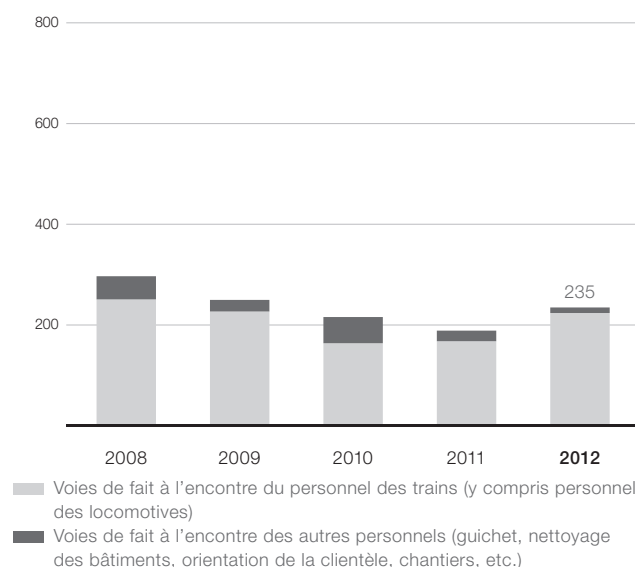
Dans leur approche de la sûreté, les CFF entendent protéger les voyageurs et les collaborateurs contre toute forme de violence et d'agression. S'ils multiplient les efforts pour garantir le

La protection des voyageurs et du personnel est de plus en plus exigeante.

bien-être de leurs clients, ils cherchent aussi à protéger le matériel roulant, les installations et les biens immobiliers. En 2012, le nombre d'incidents de sécurité survenus dans l'environnement des CFF a augmenté. Les espaces publics suisses

Voies de fait à l'encontre du personnel.

Nombre



connaissent la même tendance générale. La couverture médiatique de ces incidents a une influence négative sur le sentiment de sécurité des voyageurs.

La panoplie de mesures allant de la police des transports, services de sécurité privés, surveillance par vidéo et programme de prévention de la violence («RailFair») a été continuellement adaptée et renforcée au cours de l'exercice sous revue. Malgré un large éventail de mesures, les gares et les trains ne sont pas épargnés par les problèmes de société.

Les catégories voies de fait, menaces et vols enregistrent depuis 2011 des évolutions négatives. Des adolescents, des groupes de jeunes adultes, des personnes issues de la migration et des bandes professionnelles d'Europe de l'Est sont responsables de la multiplication de ces incidents. La consommation de stupéfiants est également néfaste.

Pour la première fois depuis 2007, le nombre de voies de fait perpétrées contre le personnel a augmenté. Leur hausse se chiffre à 24,3 % par rapport à 2011. Les incidents sont souvent causés par des conflits avec des voyageurs dans l'incapacité de présenter un titre de transport ou ne respectant pas le règlement intérieur. En 2012, les CFF ont pris de nombreuses mesures pour améliorer la sécurité du personnel des trains et des locomotives. La police des transports, nettement plus présente dans les gares et les trains, révisait constamment sa stra-

tégie d'intervention pour les sites à risques. Par ailleurs, l'accompagnement des trains grandes lignes par deux collaborateurs a été maintenu et régulièrement adapté, tandis que les trains problématiques bénéficient de la présence d'employés de Securitas. Les agents de prévention de la police des transports, dont les prestations ont été étendues, sont désormais facilement reconnaissables à l'inscription «Sécurité CFF» sur leurs gilets. En collaboration avec les CFF, la police militaire est présente dans les trains véhiculant de nombreux soldats. Lors du remisage des trains, le personnel des locomotives est secondé par l'organisation de la police des transports.

La sécurité à l'échelle régionale aussi.

Les cercles de sécurité régionaux constituent un élément important du travail de sécurité. Ils résolvent les problèmes à la source grâce à des mesures ciblées, et les évitent ou les réduisent via des mesures préventives. Ces cercles, placés sous la direction exclusive de la police des transports, sont composés d'intervenants internes et externes aux CFF, tels que des mécaniciens de locomotives. Organisées régulièrement, les réunions permettent d'identifier rapidement les problèmes et de les traiter de manière appropriée. Des contacts régionaux avec les acteurs politiques, les autorités et les organes de sécurité assurent un échange régulier d'expériences et d'informations.

Une collaboration modèle a vu le jour en matière de transport de personnes dans le cadre d'événements: à l'issue d'une phase de test en 2011, les CFF ont conclu avec le club de football bernois BSC Young Boys un partenariat portant sur les trains de supporters lors de parties disputées à l'extérieur (en Suisse). Le club assume l'organisation de la sécurité et la constitution de l'équipe de propreté avec son propre personnel, formé par les CFF. Ces derniers ne fournissent que le personnel strictement nécessaire à l'exploitation des trains. Les retours sont très positifs. La conclusion de ce projet a entraîné la centralisation de la coordination du transport de personnes dans le cadre d'événements: la planification, la commande et la conclusion de contrats sont à présent traitées d'un seul tenant.

La police des transports des CFF armée et plus présente.

Depuis le 1^{er} juillet 2012, la police des transports est équipée d'armes à feu. Les agents bénéficient d'une formation pratique dispensée par des instructeurs certifiés de l'Institut suisse de police (ISP). Tous les collaborateurs de la police des transports exerçant une fonction policière ont passé avec succès les exa-

mens requis par les directives de l'ISP. Les agents suivront une formation théorique et pratique sur le port de l'arme à feu d'au moins deux jours et demi par an. Des retours isolés ont salué l'initiative d'équiper les agents de la police des transports d'une arme à feu. Les CFF n'ont reçu aucune réaction négative de la part de la clientèle. Jusqu'à présent, aucune utilisation d'arme à feu en service n'a été recensée. Un agent s'est blessé au talon en 2012, à la suite d'un tir involontaire survenu dans les locaux de service de la gare d'appui de Berne. Bien que l'enquête menée par le Ministère public du canton de Berne soit restée sans résultat, la direction de la police des transports a durci les consignes de conservation des armes de service.

En 2012, la police des transports a renforcé sa présence dans les gares et dans les trains. Les tours de service ont été adaptés et harmonisés dans toute la Suisse. Tous les collaborateurs sont désormais présents en gare aux heures de pointe (de 6 à 9 heures, de 11 à 13 heures 30 et de 16 à 20 heures 30).

Gouvernance d'entreprise. Responsabilité et transparence.

Une gestion et un contrôle responsables et transparents des CFF sont indispensables au maintien de la confiance placée dans la politique commerciale de l'entreprise. Les CFF entendent mener une politique de communication et d'information lisible, conformément aux principes modernes de la gouvernance d'entreprise qui sous-tendent leurs processus de décision et de contrôle.

Les CFF axent leurs activités sur les intérêts de différents acteurs: les clients, la Confédération en tant qu'actionnaire unique, les collaboratrices et collaborateurs, les partenaires commerciaux, le public en général et les politiques. Le Conseil d'administration assume la responsabilité qui lui est ici confiée.

En déployant une communication vaste et ouverte, les CFF entendent satisfaire les attentes et les besoins légitimes des différents acteurs en quête d'une information détaillée et d'une transparence accrue. S'agissant de la structure et de l'organisation, le présent rapport a été établi sur la base de la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) du 29 octobre 2008 émise par la SIX Swiss Exchange, et ce bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse. Ce fondement garantit une structure parfaitement uniforme et comparable. Compte tenu des particularités des CFF, quelques ajustements, expressément mentionnés, y ont été apportés.

Forme juridique des CFF.

Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF sont une société anonyme de droit public qui se fonde sur la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). La LCFF règle le but et certains principes de gestion des CFF; elle comporte des dispositions juridiques spéciales sur le cercle d'actionnaires, l'organisation, le recrutement du personnel et la comptabilité. La LCFF constitue également la base légale de la Convention sur les prestations et du plafond de dépenses nécessaire à l'infrastructure des CFF.

Sauf dispositions contraires de la LCFF, les CFF sont régis par les dispositions du Code des obligations sur les sociétés anonymes.

Mission de l'entreprise.

La gestion des CFF obéit aux principes de l'économie d'entreprise. Les CFF maintiennent l'infrastructure en bon état, et l'adaptent aux exigences du trafic et aux progrès de la technique.

S'agissant d'investissements et de prestations qui ne répondent pas à ces critères, il incombe aux tiers qui y sont particulièrement intéressés et qui les demandent d'y participer dans une juste mesure.

Lorsque la conjoncture économique ne permet pas de couvrir les frais découlant de l'exploitation d'un secteur sur une longue période, les CFF ne fournissent des prestations dans ce secteur que sur commande expresse des pouvoirs publics et moyennant une indemnité prédéfinie.

Les CFF réalisent un résultat annuel qui assure une base financière saine à l'ensemble de l'entreprise. À moyen terme, chaque secteur doit atteindre un résultat équilibré.

Dans les secteurs non indemnisés, les CFF augmentent leur marge de manœuvre commerciale en réalisant un bénéfice conforme à l'usage dans la branche.

Le Conseil fédéral attend des CFF qu'ils suivent, dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise, une stratégie axée sur les principes du développement durable en tenant compte dans leur organisation des attentes des régions du pays.

Structure du groupe et actionnariat.

Structure du groupe.

L'organigramme des CFF figure à la page 77 du rapport de gestion. CFF Cargo SA, filiale à 100 %, est une entité juridique distincte qui est néanmoins gérée comme une division. Les quatre divisions et les unités centrales ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont présentées dans la liste des participations. Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse.

Les divisions et les unités centrales sont responsables des sociétés relevant de leurs compétences et les dirigent conformément aux objectifs définis pour l'ensemble du groupe. Les filiales entièrement consolidées ont leur propre direction, les autres étant dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. En raison d'un accord conclu avec la Confédération, la société AlpTransit Gotthard AG n'est pas dirigée par les CFF. Cette participation n'est donc pas consolidée. Les représentants des CFF dans les conseils d'administration des sociétés du groupe et des sociétés en participation sont désignés par le Conseil d'administration des CFF, sur proposition de la Direction du groupe.

Actionnaires importants.

Depuis la création de CFF SA, la Confédération détient 100 % du capital-actions. Conformément à l'article 7 alinéa 3 de la LCFF, la Confédération doit toujours détenir la majorité des voix et des actions.



Andrea Hämmerle

Andreas Hunziker

Conrad Löffel

Hans-Jürg Spillmann

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe ont eu le plaisir de recevoir 700 histoires dans le cadre du concours d'écriture CFF.

Participations croisées.

Il n'existe aucune participation croisée portant sur le capital ou sur les voix aux CFF ou dans l'une de leurs filiales entièrement consolidées.

Structure du capital.

Le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. Les actions sont entièrement libérées. Il n'existe ni capital autorisé ou conditionnel, ni bons de participation ou bons de jouissance, ni emprunts convertibles ou options. Cette structure n'a connu aucune modification depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1^{er} janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'article 7 alinéa 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration.

La présentation suivante détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2012 et précise les fonctions des membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur première nomination au Conseil d'administration. En outre, elle rappelle leur formation et leur carrière, leur année de naissance, leurs activités et groupements d'intérêts (les mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures),

leurs fonctions permanentes auprès de groupes d'intérêts importants ainsi que leurs fonctions officielles et mandats politiques.

Ulrich Gygi (1946, CH)

Président depuis 2009, docteur ès sciences politiques. Responsable du comité Personnel et organisation. Membre du comité Contrôle et du comité Risques.

Mandats d'administrateur: SRG SSR idée suisse, Berne | AXA Winterthur, Winterthur | BNP Paribas (Suisse) SA, Genève.

Olivier Steimer (1955, CH)

Membre depuis 2003, vice-président depuis 2010, licencié en droit (Université de Lausanne), International Banking School de New York. Responsable du comité Risques.

Mandats d'administrateur et autres mandats: président de la Banque Cantonale Vaudoise | Président du comité du Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny | Président du conseil de fondation du Swiss Finance Institute, Zurich | Membre du conseil de la Fondation Banque Cantonale Vaudoise | ACE Ltd, Zurich | Vice-président du Conseil de banque de la Banque nationale suisse, Zurich et Berne | Membre du conseil de la Fondation The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Genève | Membre du Comité directeur d'économiesuisse | Membre du Comité directeur, PLR. Les Libéraux-Radicaux | Vice-président du conseil de la Fondation Aide sportive, Berne | Membre du conseil de la Fondation Avenir Suisse, Zurich | Membre du Conseil des EPF.



Ulrich Gygi
Président du Conseil d'administration

Peter Siegenthaler

Olivier Steimer
Vice-président

Daniel Trolliet

Andrea Hämmerle (1946, CH)
Membre depuis le 14 juin 2012, docteur en droit.
Autres mandats: membre de Biosfera Val Müstair/Parc Naziunal.

Andreas Hunziker (1958, CH)
Membre depuis 2005, docteur en droit. Propriétaire de la société Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli. Membre du comité Personnel et organisation.
Autres mandats: professeur à titre privé à l'Université de Saint-Gall.

Conrad Löffel (1946, CH)
Membre depuis 2008, expert-comptable diplômé. Responsable du comité Contrôle.
Mandats d'administrateur: Valora Holding AG, Muttenz | Adimmo AG, Bâle.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)
Membre depuis le 19 décembre 2012, licenciée en sciences économiques. Cofondatrice de la société de conseil en entreprise Crescendo Marketing.
Autres mandats: membre du conseil de la Fondation du 450^e anniversaire de l'Université de Lausanne.

Peter Siegenthaler (1948, CH)
Membre depuis 2010, licencié en sciences politiques. Membre du comité Contrôle et du comité Risques.

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du conseil de la Fondation Pro Juventute Suisse | Membre du conseil de la Fondation suisse pour la culture Pro Helvetia | Membre du Conseil d'administration Inselspital | Membre du Conseil d'administration Spital Netz Bern AG | Membre du Conseil d'administration de la Banque cantonale bernoise BCBE.

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)
Membre depuis 2011, licencié en sciences politiques. Conseiller en entreprises indépendant (Spillmann Consulting GmbH).
Mandats d'administrateur et autres mandats: Rhätische Bahn AG | zb Zentralbahn AG | AlpTransit Gotthard AG | VMCV SA (Transports publics de la Riviera Vaudoise) | Directeur de RAILplus AG.

Daniel Trolliet (1954, CH), représentant du personnel
Membre depuis 2011, secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV). Membre du comité Risques.
Mandats d'administrateur et autres mandats: syndic de la Municipalité d'Avenches | Thermoréseau Avenches SA | Membre du conseil de la Fondation de prévoyance Profelia | Membre du conseil de la Fondation Pro Aventico | Membre du conseil de la Fondation Avenches Opéra | Membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan | Membre du Grand Conseil du canton de Vaud.

Autres activités et groupements d'intérêts.

Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe signalent les groupements d'intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Un comité spécial du Conseil d'administration (Présidence), composé de MM. Ulrich Gygi et Olivier Steimer, veille à ce que les groupements d'intérêts soient déclarés, que les éventuels conflits d'intérêts soient décelés à temps et que les règles de récusation soient observées.

Les autres fonctions assumées par les membres du Conseil d'administration au sein d'organes de direction et de surveillance ainsi que les mandats politiques sont également indiqués sous leur nom respectif (voir ci-dessus). Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents. Ils n'ont pas non plus entretenu de relations commerciales avec les CFF (p. ex. à titre de fournisseur ou de bailleur de fonds).

Élection et durée du mandat.

Depuis la révision des statuts en date du 9 juin 2011, le Conseil d'administration et le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans (au lieu de quatre). Cette modification constitue la base du renouvellement échelonné. La durée maximale du mandat est de 12 ans (limitation de la durée du mandat). Le mandat prend fin au plus tard lorsque son titulaire atteint la limite d'âge, à savoir lors de la première assemblée générale ordinaire suivant l'année civile durant laquelle celui-ci atteint l'âge de 70 ans.

Le Conseil d'administration a été nommé par le Conseil fédéral lors de l'Assemblée générale du 9 juin 2011, dans le cadre de l'élection destinée à renouveler la totalité des administrateurs. Les prochaines élections pour le renouvellement intégral du Conseil d'administration auront lieu en 2013.

Organisation interne.

Le Conseil d'administration se constitue lui-même en élisant en son sein le vice-président, ainsi que les responsables et les membres des comités. Il nomme un secrétaire, qui n'est pas nécessairement membre du Conseil d'administration. Les décisions sont prises par l'ensemble du Conseil d'administration.

Axé sur les aspects concernant l'ensemble de l'entreprise, le processus de direction fait l'objet d'une étroite collaboration entre le Conseil d'administration et la Direction du groupe. L'unité d'organisation Développement du groupe soutient ce

processus, ce qui renforce le processus stratégique entre le Conseil d'administration et la Direction du groupe en parfaite interaction avec le processus relatif à la planification financière. Le Conseil d'administration a la possibilité de déterminer des thèmes clés supplémentaires pour l'élaboration de la stratégie du groupe. Une fois par an, des réunions consacrées à la stratégie permettent d'approfondir certains développements et défis stratégiques ainsi que de traiter des projets déterminants.

D'après leur stratégie globale («Les CFF, une entreprise de valeurs»), les CFF visent à devenir une entreprise de valeurs pour les clients, pour la Suisse et ses régions, pour le propriétaire et pour les collaborateurs. Dans le cadre des objectifs du groupe, un accent particulier est mis sur la stabilité financière, afin de faire des CFF une entreprise de valeurs pour le propriétaire. Une entreprise de valeurs est en effet une entreprise durable sur les plans économique, social et écologique.

Au cours de l'exercice 2012, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires (dont deux séances spéciales) et deux séances extraordinaires. Les différents comités ont également organisé des réunions spécifiques à leur activité. À chaque séance, le Conseil d'administration s'est concentré sur la présentation et l'étude détaillée de plusieurs thèmes clés dans le cadre d'un plan qu'il a défini au préalable.

Les points à l'ordre du jour des séances du Conseil d'administration sont définis par le Président du Conseil d'administration, tandis que ceux des réunions des comités sont fixés par leurs responsables. Chaque membre du Conseil d'administration peut faire inscrire des objets à l'ordre du jour.

Le CEO est en principe présent à la réunion du Conseil d'administration. Les responsables des divisions ou des unités concernées représentent leurs propres domaines de compétence. Le Conseil d'administration peut, le cas échéant, faire appel à des cadres et à des spécialistes.

Les comités Contrôle, Personnel et organisation ainsi que Risques comprennent en règle générale trois membres ou plus du Conseil d'administration. Le Président du Conseil d'administration est représenté dans tous les comités. En principe, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés participent également à ces séances. Un procès-verbal est rédigé à chaque réunion de comité, puis distribué à tous les membres du Conseil d'administration. Lorsque le Conseil d'administration dans son ensemble aborde des questions qui ont déjà été discutées au sein d'un comité, les responsables des comités concernés émettent des recommandations. Durant l'exercice sous revue, le comité Contrôle a siégé quatre fois, le comité Personnel et organisation neuf fois et le comité Risques deux fois.

Une fois par an, le Conseil d'administration évalue les performances des membres de la Direction du groupe. Le Conseil d'administration et les différents comités se soumettent eux aussi à une auto-évaluation périodique.

Règlement des compétences entre le Conseil d'administration et la Direction du groupe.

Conformément à l'article 12 1^{er} alinéa de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Le règlement d'organisation fixe les attributions des deux organes de gestion. Les attributions du Conseil d'administration qui, de par la loi, sont intransmissibles et inaliénables y sont décrites et les décisions qui relèvent de la seule compétence du Conseil d'administration y sont définies.

Dans le cadre de valeurs indicatives concrètes, le Conseil d'administration a défini dans le règlement d'organisation la conception qu'il a de son rôle, compte tenu des contraintes inhérentes à la délégation de la gestion de l'entreprise, d'une part, et à la définition de domaines de compétence réservés concrets, d'autre part. Différents thèmes (notamment relation avec la Confédération en tant que propriétaire de l'entreprise, tâches du Conseil d'administration, organisation interne, collaboration avec la Direction du groupe) permettent de dégager les tendances et les évolutions principales dans le domaine de la gouvernance d'entreprise, sur lesquelles reposera, le cas échéant, le remaniement du règlement d'organisation.

Instruments d'information et de contrôle à l'égard de la Direction du groupe.

Le Conseil d'administration a mis en place un système de planification et de reporting intégré. Pour assurer le contrôle de la Direction du groupe, il dispose des instruments suivants:

- Management Information System (MIS): rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration;
- Budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP);
- Prévision concernant la réalisation des objectifs budgétaires (régulièrement actualisée en cours d'exercice);
- Comptes annuels;
- Rapport annuel sur la réalisation des objectifs de la Confédération;
- Plan annuel de révision pour la révision interne;
- Rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- Système de management du risque et rapport annuel sur les risques;

- Système de contrôle interne au sens de l'article 728a CO;
- Rapport annuel sur les sociétés en participation du groupe CFF;
- Rapport annuel sur la sécurité;
- Rapport d'état sur la conformité.

Le Conseil d'administration comporte trois comités investis d'une fonction consultative:

Le **comité Contrôle** traite les dossiers du Conseil d'administration portant sur l'établissement des comptes, le reporting financier, le système de contrôle interne, et intervient en cas de décisions ayant d'importantes répercussions financières. Il statue en outre sur les questions qui lui sont déléguées par l'ensemble du Conseil d'administration (p. ex. fixation de la planification pluriannuelle et du programme de vérification annuelle de la révision interne). Sur mandat du Conseil d'administration, il évalue l'indépendance et les prestations des auditeurs internes et externes.

Le **comité Risques** est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont soumis les CFF. Dans l'exercice de ses tâches, il se consulte régulièrement avec le comité Contrôle, notamment pour évaluer les risques financiers. Il procède à l'examen préalable des rapports sur les risques d'entreprise à l'intention du Conseil d'administration, en évaluant et en développant, par ailleurs, les principes et les activités du management du risque (politique de management du risque des CFF).

Le **comité Personnel et organisation** traite les dossiers du Conseil d'administration ayant un rapport direct avec l'élection ou la révocation de ses membres ainsi qu'avec leur rémunération (y compris conditions d'engagement et versement de composantes liées à la prestation). En outre, il statue sur les questions liées à l'organisation de la Direction du groupe (CEO et premier niveau de direction), de même que sur d'autres sujets importants ayant trait au personnel ou à des aspects sociaux (p. ex. formation et relève du personnel).

Révision interne.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Contrôle et la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Il est directement subordonné au Président du Conseil d'administration.



Georg Radon
Responsable Finances

Nicolas Perrin
Responsable CFF Cargo

Jeannine Pilloud
Responsable Voyageurs

Markus Jordi
Responsable Human Resources

Direction du groupe.

Membres de la Direction du groupe.

La présentation ci-après détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2012 et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur prise de fonction à la Direction du groupe. En outre, elle fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière, l'année de naissance, les activités exercées et les groupements d'intérêts (mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

Andreas Meyer (1961, CH)

CEO depuis 2007, licencié en droit, avocat, MBA INSEAD Fontainebleau (France). Auparavant, consultant juridique/chef de projet chez ABB Suisse, Baden, Directeur de Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D), avant de rejoindre Deutsche Bahn AG, en qualité de Président de la direction de DB Stadtverkehr GmbH, membre de la Direction de DB Personenverkehr GmbH et membre du Comité exécutif de Deutsche Bahn AG.

Autres mandats: membre du Comité directeur de l'Union des transports publics (UTP) | Vice-président de la Communauté européenne du rail (CER).

Philippe Gauderon (1955, CH)

Responsable Infrastructure (depuis 2009), licencié en droit, avocat. Auparavant responsable de l'unité d'affaires Operating et suppléant du responsable de la division Voyageurs. Aux CFF depuis 1996 après avoir occupé le poste de sous-directeur à l'Office fédéral des transports (OFT).

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Conseil de surveillance d'ÖBB-Infrastruktur AG, Vienne | BLS Netz AG, Berne.

Markus Jordi (1961, CH)

Responsable Human Resources (depuis 2007), licencié en droit. Auparavant, responsable Ressources humaines Suisse des Assurances Bâloise, membre de la Direction et responsable Ressources humaines Groupe de la Bâloise Holding à partir de 2006.

Peter Kummer (1965, CH) depuis le 1^{er} janvier 2013

Responsable Informatique, licencié ès sciences économiques, dès janvier 2010 responsable Informatique et membre de la Direction élargie du groupe. Aux CFF depuis 2007.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Responsable Cargo depuis 2008, ingénieur civil diplômé EPFZ. Auparavant, responsable du secteur d'activité International et suppléant du responsable de la division CFF Cargo SA, res-



Andreas Meyer
CEO

Philippe Gauderon
Responsable Infrastructure

Jürg Stöckli
Responsable Immobilier

Peter Kummer
Responsable Informatique

Responsable CFF Cargo par intérim à partir d'août 2007. Aux CFF depuis 1987.

Mandats d'administrateur: membre du Conseil de surveillance de HPC Hamburg Port Consulting.

Jeannine Pilloud (1964, CH)

Responsable Voyageurs (depuis 2011), architecte diplômée EPFZ, Henley Management College; London Master of Business Administration (MBA). Auparavant Senior Vice President, ICT Operations/responsable du marché Europe de l'ouest de T-Systems International GmbH.

Georg Radon (1958, CH)

Responsable Finances (depuis 2008), diplômé de la Haute école d'économie et d'administration de Zurich (HWV), de l'Institut suisse d'économie d'entreprise (Swiss Certified Controller) et de l'Advanced Management Program de la Harvard Business School à Boston. Auparavant, directeur financier et membre de la direction de SR Technics à Zurich/Kloten.

Jürg Stöckli (1969, CH)

Responsable Immobilier (depuis 2010), licencié en droit, avocat, Executive MBA à l'Université de Saint-Gall. Auparavant Chief Operating Officer de Privera SA. Avant 2007, responsable Droit et acquisitions et membre de la direction de CFF Immobilier.

Autres activités et groupements d'intérêts.

Compte tenu de leurs fonctions, les membres de la Direction du groupe ont des activités dans différents conseils d'administration de filiales ou sociétés appartenant au groupe CFF.

Les autres fonctions qu'ils assument au sein d'organes de direction et de surveillance sont également indiquées.

Contrats de management.

Au 31 décembre 2012, ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des sociétés ou des personnes physiques ne faisant pas partie du groupe.

Organisation et attributions de la Direction du groupe.

La Direction du groupe se compose d'un CEO, des responsables des divisions Voyageurs, Immobilier, Cargo et Infrastructure ainsi que de ceux des unités centrales Human Resources et Finances. Le Conseil d'administration des CFF a approuvé l'élargissement de la Direction du groupe, qui compte depuis le 1^{er} janvier 2013 deux membres supplémentaires, à savoir le responsable Informatique et la responsable Communication et affaires publiques. Ainsi, Peter Kummer (1965, CH, licencié ès sciences économiques, depuis 2007 assumant diverses fonctions aux CFF) siège désormais au sein de la Direction du groupe CFF en sa qualité de responsable Informatique. Kathrin Amacker (1962, CH, doctorat ès lettres II, actuellement responsable de la communication d'entreprise de Swisscom SA) a été nommée

responsable de Communication et affaires publiques et prendra ses fonctions au premier semestre 2013.

Le CEO est à la tête de la Direction du groupe et répond devant le Conseil d'administration de tous les résultats de l'entreprise. Les membres de la Direction du groupe lui sont subordonnés. Le CEO est, de plus, le supérieur direct des responsables des unités centrales (Développement du groupe, Sécurité, Service juridique du groupe). La révision interne est directement subordonnée au Président du Conseil d'administration.

La Direction du groupe gère l'ensemble des activités des CFF, pour autant qu'elles ne relèvent pas du domaine de compétence du Conseil d'administration selon le règlement d'organisation de l'entreprise. La Direction du groupe a, de son côté, délégué une partie de ses attributions aux divisions et unités d'affaires par le biais du Règlement sur l'organisation et les attributions (ROA).

La Direction du groupe se réunit en règle générale tous les 15 jours. Ont également pris part à ces réunions, au cours de l'année sous revue, les responsables Communication et affaires publiques, Informatique et Développement du groupe, chacun ayant une voix consultative. Le cas échéant, les avis d'autres cadres et spécialistes sont sollicités.

Les décisions de la Direction du groupe sont prises à la majorité des voix (décisions collectives). Il est ainsi tenu compte du modèle de direction qui garantit l'intégration des fonctions de direction spécialisées et promeut le changement culturel. En cas d'égalité, le CEO a voix prépondérante. Il informe le Président du Conseil d'administration des affaires pour lesquelles il a été mis en minorité par la Direction du groupe. En cas de décisions de la Direction du groupe ayant mis en minorité le membre compétent pour une question relevant de son domaine, celui-ci a le droit de soumettre, conjointement avec le CEO, la décision au Président du Conseil d'administration. En pareil cas, ce dernier statue définitivement sous réserve de la compétence du Conseil d'administration.

Les délibérations de la Direction du groupe sont consignées dans un procès-verbal qui constate les décisions. Chaque membre de la Direction du groupe est autorisé à faire inscrire au procès-verbal son éventuelle opinion divergente. Le procès-verbal est signé par le CEO et par son rédacteur. Il doit être approuvé par la Direction du groupe. Le Président du Conseil d'administration reçoit régulièrement les convocations aux réunions et une copie des procès-verbaux.

Rémunérations.

Composition et procédure de fixation des rémunérations.

Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations et des prestations accessoires de ses membres dans un règlement datant du 5 novembre 2009. Il se fonde sur les statuts des CFF et sur les directives ad hoc du Conseil fédéral. Les rémunérations des membres du Conseil d'administration comprennent une rémunération fixe liée à la fonction, qui correspond à une imputation en jours durant l'année, et une indemnité forfaitaire. Conformément aux dispositions statutaires, ils reçoivent en outre des jetons de présence pour les travaux effectués au sein des comités et pour les tâches spéciales qui leur sont confiées. Les prestations accessoires englobent la remise à titre gratuit d'abonnements généraux aux membres du Conseil d'administration et à leur partenaire.

Régies par un règlement qui a été révisé le 1^{er} janvier 2010, les rémunérations des membres de la Direction du groupe comprennent un salaire de base fixe, une prime liée aux performances et aux résultats ainsi qu'une indemnité forfaitaire. Chaque membre perçoit de plus un versement unique annuel sur son avoir en caisse de pensions. Les prestations accessoires englobent la remise à titre gratuit d'abonnements généraux aux membres de la Direction du groupe, à leur partenaire ainsi qu'aux membres de leur famille. Le CEO bénéficie en outre d'une assurance-risque en cas d'invalidité et de décès.

Le comité Personnel et organisation soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du système de primes liées aux performances et aux résultats pour l'exercice écoulé, à la définition des critères pour l'atteinte des objectifs et à l'échelle utilisable. Par ailleurs, le Conseil d'administration approuve pour l'exercice précédent l'atteinte des objectifs et les primes liées aux performances et aux résultats qui en dépendent.

Participations.

Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe ne possèdent aucune participation dans les CFF.

Rémunérations accordées aux membres en exercice des organes dirigeants.

Conseil d'administration

CHF	2012	2011
Ensemble des membres du Conseil d'administration		
Honoraires	816 666	851 666
Honoraires et indemnités supplémentaires	85 435	90 357
Indemnité forfaitaire	79 666	83 166
Abonnement général CFF	76 070	65 090
Rémunération totale	1 057 837	1 090 279

Président du Conseil d'administration

Honoraires	225 000	225 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	28 413	26 145
Indemnité forfaitaire	22 500	22 500
Abonnement général CFF	7 980	7 620
Rémunération totale	283 893	281 265

Vice-président

Honoraires	90 000	90 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	4 000	7 184
Indemnité forfaitaire	7 000	7 000
Abonnement général CFF	7 330	7 020

Huit ou sept (à partir du 14.6.2012)

autres membres du Conseil d'administration

Honoraires	501 666	536 666
Honoraires et indemnités supplémentaires	53 022	57 028
Indemnité forfaitaire	50 166	53 666
Abonnement général CFF	60 760	50 450

Direction du groupe

CHF	2012	2011
Ensemble des membres de la Direction du groupe		
Salaire de base fixe	2 765 332	2 740 330
Part du salaire liée aux performances et aux résultats	1 524 531	1 595 242
Indemnité forfaitaire	140 400	142 000
Versement annuel sur l'avoir en caisse de pensions	240 000	242 500
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général CFF	62 230	62 533
Rémunération totale	4 751 998	4 802 110

CEO

Salaire de base fixe	573 333	553 333
Part du salaire liée aux performances et aux résultats	346 434	361 284
Indemnité forfaitaire	25 200	25 200
Versement annuel sur l'avoir en caisse de pensions	60 000	60 000
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général CFF	11 130	10 885
Rémunération totale	1 035 602	1 030 207

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

En 2012, aucune indemnité n'a été accordée aux anciens membres de la Direction du groupe (45 000 francs en 2011). Il en a été de même pour les membres du Conseil d'administration ayant quitté leur poste avant 2012.

Attribution d'actions, détention d'actions, options. L'ensemble des actions se trouve en possession de la Confédération. Aucun plan d'option sur actions ou autre n'est prévu.

Honoraires et rémunérations supplémentaires, prêts aux organes.

Ni les membres du Conseil d'administration ni ceux de la Direction du groupe n'ont perçu d'honoraires pour des services additionnels en faveur des CFF ou d'une société du groupe. De même, aucun prêt, avance ou crédit n'a été accordé.

Rémunération globale la plus élevée.

Les rémunérations du Président du Conseil d'administration et du CEO de l'entreprise correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue.

Droits de participation des actionnaires, relations avec la Confédération, information aux actionnaires.

Pilotage des CFF.

Les attributions de l'Assemblée générale sont régies par les dispositions du Code des obligations. Les statuts ne prévoient aucune disposition dérogeant à la loi pour les droits de participation des actionnaires (restriction du droit de vote et de représentation, quorums statutaires, convocation de l'Assemblée générale, ordres du jour ou inscriptions au registre des actions).

Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10 al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi que le Département fédéral des finances (DFF) d'exercer ses droits d'actionnaire. Comme les CFF ne sont pas soumis à la loi sur les bourses, aucune réglementation spécifique au changement de contrôle et aux mesures de défense n'est mise en place (obligation de présenter une offre et clause de changement de contrôle).

Dans la gestion des CFF, la Confédération se limite aux directives politiques et financières. Elle dispose des instruments de pilotage suivants:

- Convention sur les prestations: tous les quatre ans, le Conseil fédéral négocie une Convention sur les prestations avec les CFF, qui est soumise à l'approbation du Parlement. Pour la période 2011-2012, la Convention sur les prestations a exceptionnellement été limitée à deux ans afin d'aligner sa durée sur la législature. De la sorte, le Parlement élu en 2011 sera en mesure de statuer sur la nouvelle Convention sur les prestations 2013-2016;
- Plafond de dépenses: l'Assemblée fédérale fixe, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période, un plafond de dépenses pour l'infrastructure;
- Objectifs stratégiques du Conseil fédéral: le Conseil fédéral édicte, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période, les objectifs stratégiques des CFF, qu'il a élaborés de concert avec le Conseil d'administration;
- Rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques: approbation par le Conseil fédéral;
- Rapport de gestion, bilan annuel et comptes consolidés, utilisation du bénéfice: approbation par l'Assemblée générale;
- Élection ou révocation du Conseil d'administration;
- Décharge du Conseil d'administration.

Le Président du Conseil d'administration et le CEO rendent compte de l'activité au DETEC et au DFF lors de réunions périodiques. En outre, les CFF informent les départements concernés et l'Office fédéral des transports (OFT) des thèmes traités par le Conseil d'administration et par la Direction du groupe dans le cadre d'entretiens réguliers.

Prestations financières de la Confédération.

La Confédération commande des prestations auprès des CFF en vue de maintenir et de développer l'infrastructure et met à leur disposition les ressources nécessaires dans le cadre d'un plafond de dépenses fixé pour une période de quatre ans (exception: deux ans pour la période 2011-2012). Par ailleurs, elle commande des prestations de transport combiné de marchandises, ainsi que, en concertation avec les cantons, des prestations de transport régional de voyageurs et elle règle aux CFF les coûts non prévus par les calculs prévisionnels. Conformément à la loi sur le contrôle des finances, le Contrôle fédéral des finances est habilité à réaliser des contrôles au sein des CFF, et notamment à surveiller l'emploi des ressources. En tant

qu'autorité de surveillance, l'OFT examine si les comptes annuels et le bilan des CFF sont conformes aux dispositions de la législation ferroviaire (vérification sous l'angle du droit des subventions conformément à l'art. 37 de la loi sur le transport des voyageurs).

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable.

L'Assemblée générale désigne l'organe de révision du groupe pour une durée d'un an. Depuis la création de CFF SA le 1^{er} janvier 1999, ce mandat est confié à Ernst & Young, Berne. Généralement, Ernst & Young fait également fonction d'organe de révision pour les filiales du groupe. Le réviseur responsable a la charge des comptes des CFF depuis 2008.

Mandats et honoraires.

Outre la vérification des comptes individuels de CFF SA et de CFF Cargo SA ainsi que la vérification des comptes consolidés, le mandat de base comprend la vérification des comptes d'autres sociétés du groupe, la révision des comptes intermédiaires et d'autres mandats de vérification directe. Au cours de l'exercice 2012, des honoraires à hauteur de 1 404 000 francs (contre 1 445 000 en 2011) ont été facturés. Pour les mandats de conseil dans le domaine de la comptabilité, de la fiscalité, de l'organisation et du management, Ernst & Young a perçu des honoraires additionnels de 299 000 francs (contre 938 000 en 2011).

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

Le comité Contrôle évalue la performance, l'indépendance et la rémunération de l'organe de révision externe. Il s'informe du processus de contrôle, du plan de révision et du volume des travaux de révision annuels, discute des résultats de la révision avec les réviseurs, se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne et propose, le cas échéant, au Conseil d'administration, en coordination avec le DETEC et le DFF, de remettre en adjudication le mandat de contrôle.

Organigramme (1^{er} janvier 2013).

Conseil d'administration
Ulrich Gygi

Révision

Chief Executive Officer
Andreas Meyer

Direction du groupe

Voyageurs	Immobilier	CFF Cargo	Infrastructure	Finances	Human Resources	Informatique	Communication et affaires publiques	
Jeannine Pilloud	Jürg Stöckli	Nicolas Perrin	Philippe Gauderon	Georg Radon	Markus Jordi	Peter Kummer	Bernhard Meier a.i.	
Trafic régional	Gestion du portefeuille	Distribution	Horaire et design du réseau	Corporate Accounting	Politique du personnel	Centre de solutions Voyageurs	Communication interne	Développement de l'entreprise
Grandes lignes	Développement	Production	Installations et technologie	Corporate Controlling	Cadres supérieurs et unités centrales	Centre de solutions Infrastructure	Communication externe	Sécurité
Operating	Gérance	Asset Management	Projets	Corporate Treasury	Employabilité, santé et social	Centre de solutions Cargo, Unités centrales, Poste de travail	Affaires publiques et régulation	Service juridique du groupe/ Compliance
Gestion du trafic	Droits fonciers	Finances	Maintenance	ZFO Unités centrales	Shared Service Center	Centre de solutions Finances, HR, Immobilier	Stratégie et pilotage	
Distribution et services	RailClean	Human Resources	Exploitation	Gestion de processus et de projets	Développement du personnel	Centre de solutions	Gestion de la marque	
Finances	Finances	Développement de l'entreprise	Achats, Supply Chain et production	Gestion des assurances	Développement de l'entreprise	Software Engineering		
Human Resources	Human Resources	Communication	Énergie, Telecom et installations électriques	Corporate Risk Management	Top CFF II	Gender Management		
Développement de l'entreprise	Développement de l'entreprise	Qualité, sécurité et environnement	Finances	Shared Service Organisation	Operations Management	Architecture & Quality		
Communication	Communication	SBB Cargo International	Human Resources		Architecte & Quality	Développement de l'entreprise		
Sécurité publique	Droit et acquisitions		Développement de l'entreprise			Sécurité et management des risques		
	Qualité et sécurité		Communication					
			Risque, sécurité, qualité, environnement					

autres unités centrales

Rapport financier.

Les CFF en 2012.

Les CFF clôturent l'exercice sur une amélioration: le résultat du groupe atteint 422,5 millions de francs (338,7 millions de francs en 2011), grâce à des effets exceptionnels et à la dissolution de provisions (93,2 millions de francs). Corrigé de ces effets, le résultat d'exploitation s'inscrit en légère hausse. Malgré la stagnation de la demande, les produits du trafic ont crû de 0,8 % grâce aux mesures tarifaires. Les produits locatifs ont aussi contribué à ce bon résultat. En dépit d'un renforcement de la productivité, les charges d'exploitation ont progressé suite à la hausse des charges de personnel, des coûts liés à l'utilisation des sillons, des frais d'entretien et des amortissements. Enfin, le résultat du groupe a profité de l'amélioration du résultat financier, liée à un recul des besoins de financement.

Négatif en 2011 (-5,2 millions de francs), le flux de trésorerie disponible s'est élevé à 905,8 millions de francs, du fait d'une gestion active des liquidités et de la cession des prêts octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots. Par contre, les investissements financés par des prêts commerciaux (notamment pour l'acquisition de matériel roulant) ont augmenté.

Se chiffrant à 6,8 milliards de francs, l'endettement net porteur d'intérêts a diminué de 0,7 milliard de francs.

Sommaire.

Rapport financier.

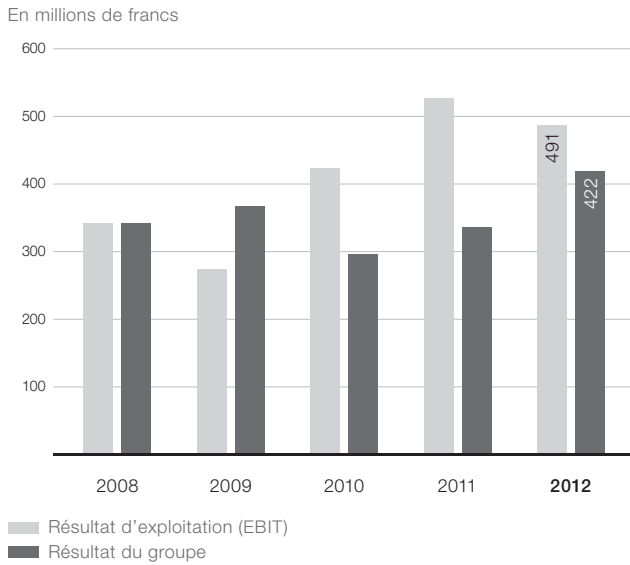
Groupe CFF

- P 80 Rapport financier
- P 88 Compte de résultat du groupe CFF
- P 89 Bilan du groupe CFF
- P 90 Tableau de financement du groupe CFF
- P 91 Tableau des capitaux propres du groupe CFF
- P 92 Annexe aux comptes du groupe 2012
- P 119 Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe

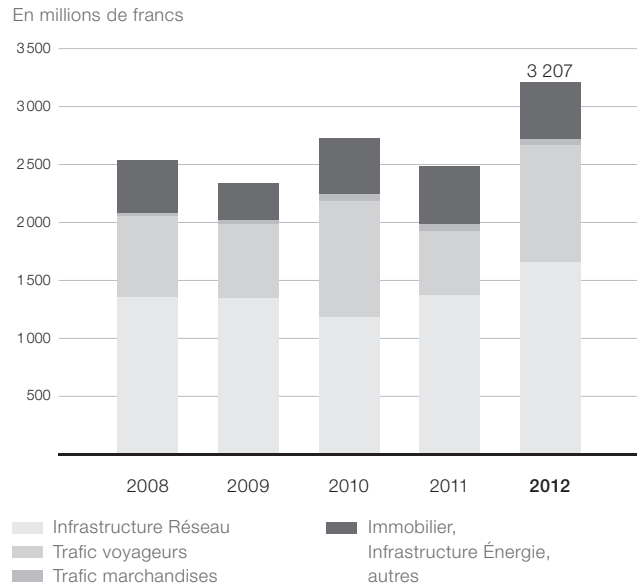
CFF SA

- P 121 Compte de résultat de CFF SA
- P 122 Bilan de CFF SA
- P 123 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P 132 Proposition d'utilisation du résultat
- P 133 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

Résultat du groupe de 2008 à 2012.



Investissements de 2008 à 2012.



Les difficultés conjoncturelles en 2012 ont pesé sur la demande en trafics voyageurs et marchandises. Pour la première fois, le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a fléchi en raison de l'évolution du trafic grandes lignes, marquée par une saturation du marché des pendulaires et un recul du trafic de loisirs. La hausse des produits du trafic voyageurs est due exclusivement aux mesures tarifaires. En trafic marchandises, la fermeture, à trois reprises, de la ligne de faîte du Saint-Gothard ainsi que la situation conjoncturelle et la tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport ont entraîné une diminution des volumes transportés et une contraction des produits du trafic. Dans le secteur immobilier, les produits locatifs ont progressé grâce à l'optimisation du mix locataires et à l'augmentation des surfaces à louer.

Les charges d'exploitation ont crû de 2,5 %, notamment en raison de la hausse des effectifs, de la progression des coûts liés à l'utilisation des sillons, des frais d'énergie et des charges d'informatique, ainsi que de l'augmentation des prestations de tiers pour travaux d'entretien et de réparation.

En conséquence, le résultat d'exploitation a reculé de 7,3 %, à 490,9 millions de francs. Profitant de la progression du résultat financier, le groupe CFF a néanmoins pu clôturer l'exercice sur un résultat de 422,5 millions de francs, contre 338,7 millions en 2011. Des effets exceptionnels et uniques tels que l'exercice anticipé d'une option de rachat de leasing avait pesé sur le résultat financier 2011.

Des fonds supplémentaires ont été investis dans l'infrastructure ferroviaire, que ce soit pour des projets d'aménagement tels que la ligne diamétrale de Zurich et la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, ou pour l'extension des capacités du réseau. En 2012, CFF Infrastructure a investi 1659,4 millions de francs, soit 20,7 % de plus qu'en 2011. Grâce à des conditions d'approvisionnement favorables et au renforcement de l'efficacité, les CFF ont pu contribuer à la réalisation de nouveaux projets d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire.

CFF Voyageurs a acquis des trains duplex pour les trafics régional et grandes lignes, et des rames ETR 610 pour les liaisons vers l'Italie. Le parc de véhicules a aussi été modernisé. Dans l'ensemble, le volume d'investissement a crû de 460,2 millions de francs, ou de 83,1 %, à 1013,7 millions de francs.

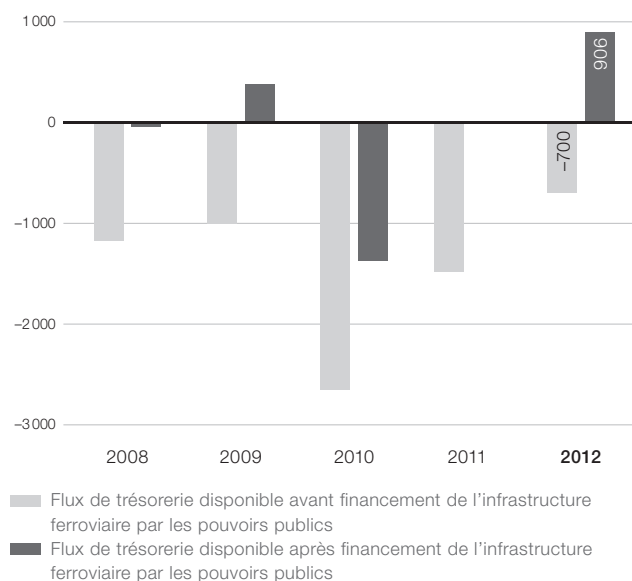
Le volume d'investissement en trafic marchandises a fléchi de 15,7 millions de francs à 46,3 millions, suite à l'abandon du programme de remise à niveau des locomotives de manœuvre.

En 2012, CFF Immobilier a investi 392,1 millions de francs (+65,2 millions de francs par rapport à 2011) dans le développement de sites proches des gares, tels que l'Europaallee à Zurich, SüdPark à Bâle et TransEurope à Neuchâtel.

Le secteur Énergie a réalisé des investissements à hauteur de 67,8 millions de francs, soit 75,6 millions de francs de moins qu'en 2011, dans l'extension et le maintien d'installations de production et de transport d'énergie.

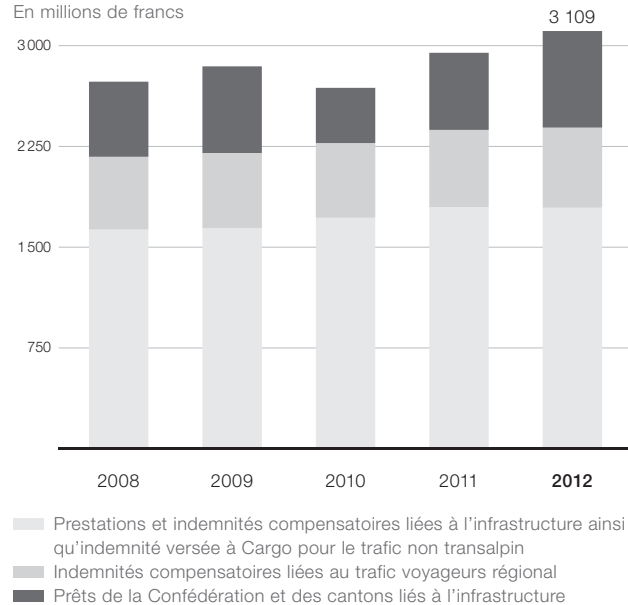
Flux de trésorerie disponible avant et après financement par les pouvoirs publics de 2008 à 2012.

En millions de francs



Prestations des pouvoirs publics de 2008 à 2012.

En millions de francs



Négatif en 2011 (-5,2 millions de francs), le flux de trésorerie disponible s'est élevé à 905,8 millions de francs en 2012.

Les flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation ont augmenté de 551,1 millions de francs. Ce résultat est lié à la gestion active des liquidités, en particulier à l'adaptation des processus de facturation et de décompte chez CFF Voyageurs ainsi qu'au versement, par les pouvoirs publics, des contributions dues au titre de la construction de la ligne diamétrale de Zurich et facturées en 2011.

Les sorties de fonds liées à l'augmentation des investissements en immobilisations corporelles (p. ex. matériel roulant) ont été largement compensées par des entrées de fonds liées à la cession d'immobilisations financières, telles que la vente, à la Caisse de pensions des CFF, de prêts hypothécaires octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots. Dans l'ensemble, les flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement ont crû de 229,7 millions de francs.

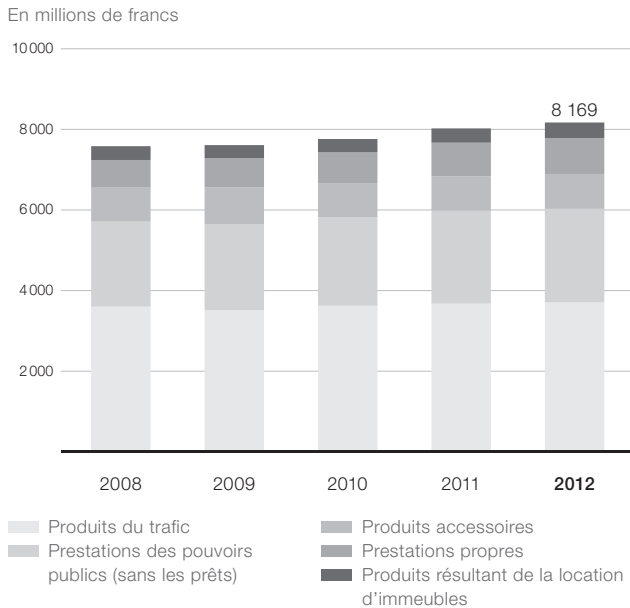
Les pouvoirs publics ont commandé et financé des travaux d'entretien et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire pour un montant de 1605,3 millions de francs (+130,2 millions par rapport à 2011), dont 137,6 millions pour la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse.

Les prestations versées par la Confédération pour l'infrastructure comprennent les coûts liés à la mise à disposition et à l'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas couverts par le prix du sillon fixé par la loi, ainsi que les dépenses nécessaires au maintien de la substance du réseau à hauteur des amortissements comptabilisés.

Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional correspondent à la participation aux coûts non couverts par les voyageurs et générés par l'offre que les pouvoirs publics ont commandée.

Des prêts financés par le Fonds d'infrastructure et le Fonds FTP ont été essentiellement alloués à l'aménagement de la ligne diamétrale de Zurich, à la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse et au raccordement au réseau européen à grande vitesse.

Produits d'exploitation de 2008 à 2012.



Par rapport à 2011, les produits d'exploitation ont augmenté de 1,8 %, à 8168,5 millions de francs.

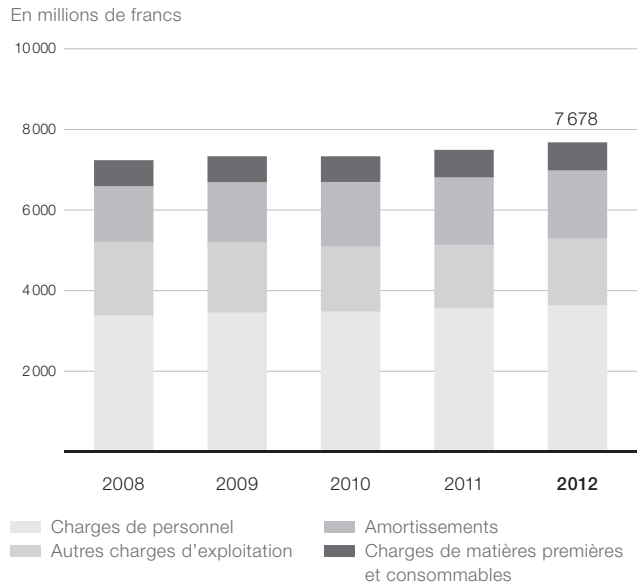
Malgré le recul du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, le produit du trafic voyageurs a augmenté de 1,8 % grâce aux mesures tarifaires. La baisse de 3,0 % du produit du trafic marchandises est due avant tout à la diminution des prestations de transport. Celle-ci s'explique par la fermeture, à trois reprises, de la ligne de faite du Saint-Gothard, par les difficultés conjoncturelles et par la tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport.

Les prestations des pouvoirs publics englobent les subventions liées à l'exploitation et au maintien de la substance de l'infrastructure ayant une incidence sur le résultat, et les indemnités compensatoires en trafics régional et marchandises. La progression de 16,9 millions de francs est due surtout à la hausse des indemnités octroyées pour l'achat de véhicules dans le trafic voyageurs régional. Les indemnités compensatoires versées à Cargo ont diminué, car aucune indemnité compensatoire n'a été versée au titre du programme fédéral visant à atténuer les effets du franc fort. Les indemnités compensatoires liées à l'infrastructure sont restées quasiment stables.

Les prestations propres liées à l'infrastructure et à la modernisation du parc de véhicules du trafic voyageurs ont progressé de 57,4 millions de francs.

Les produits locatifs sont en hausse grâce à l'optimisation du mix locataires et à l'augmentation des surfaces à louer.

Charges d'exploitation de 2008 à 2012.



Les charges d'exploitation se sont accrues de 2,5 % par rapport à 2011.

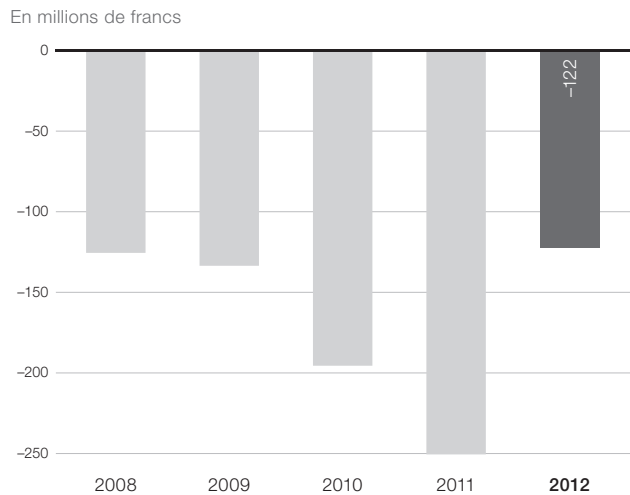
Au cours de l'exercice 2012, les charges de personnel ont progressé de 2,2 % suite à la hausse des salaires et à l'augmentation moyenne des effectifs (+655 unités, à 29 240 postes à plein temps).

Les autres charges d'exploitation ont crû de 76,5 millions de francs par rapport à 2011. Leur augmentation s'explique par un accroissement des coûts liés à l'utilisation des sillons, des frais d'énergie et des charges d'informatique, ainsi que par l'augmentation des prestations de tiers pour travaux d'entretien et de réparation.

L'accroissement du volume des investissements dans l'extension du réseau, le maintien de la substance et le matériel roulant a entraîné une augmentation des amortissements ordinaires de 4,0 % par rapport à 2011. Si l'on tient compte des amortissements extraordinaires, les amortissements sont restés dans l'ensemble relativement stables (+1,1 %).

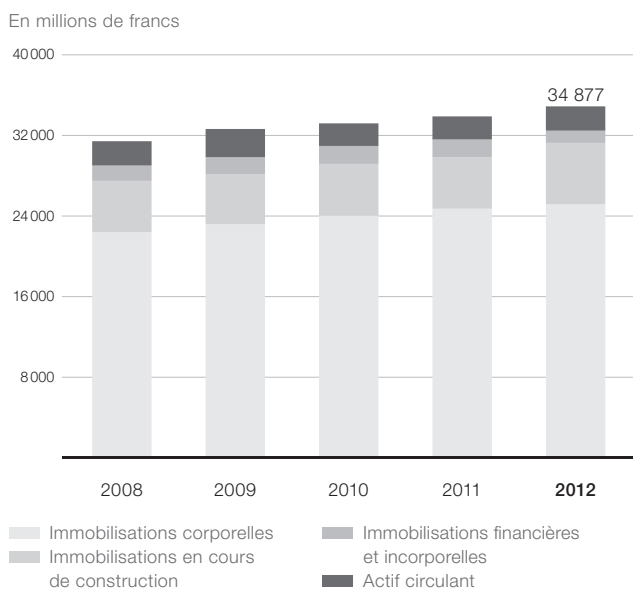
Les charges de matières premières et consommables ont progressé de 12,5 millions de francs en raison de l'augmentation du volume des travaux de maintenance.

Résultat financier de 2008 à 2012.

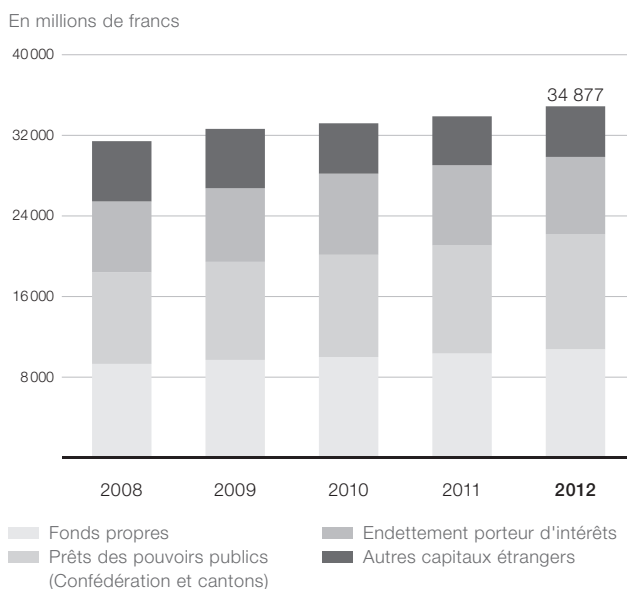


En 2012, le résultat financier s'est chiffré à -121,8 millions de francs. Corrigé des effets exceptionnels tels que l'exercice anticipé d'une option de rachat de leasing en 2011 (-78,1 millions de francs), le résultat financier a progressé de 79,8 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse est due à une appréciation de certains titres financiers (+27,5 millions de francs) et à un recul des pertes de change (+19,5 millions de francs).

Structure de l'actif de 2008 à 2012.



Structure du passif de 2008 à 2012.



Les immobilisations corporelles et les immobilisations en cours de construction ont progressé de 3,3 % par an, passant de 27 485,3 millions de francs en 2008 à 31 252,2 millions de francs en 2012. Durant l'exercice sous revue, la hausse de 4,8 % résulte avant tout de l'acquisition de trains duplex, de la modernisation du parc de véhicules et de l'augmentation des surfaces à louer, notamment à l'Europaallee à Zurich.

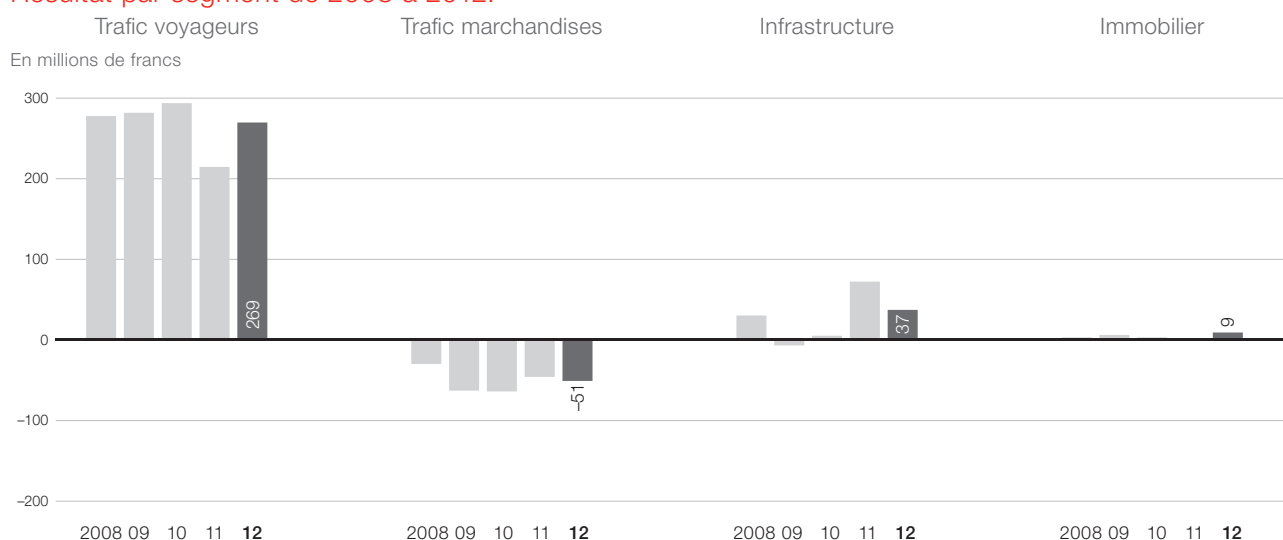
Les immobilisations financières et incorporelles ont reculé de 568,7 millions de francs par rapport à 2011, notamment en raison de la cession, à la Caisse de pensions des CFF, de prêts hypothécaires octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots.

Le produit de la cession de ces prêts a contribué à l'augmentation de l'actif circulant de l'ordre de 5,4 % par rapport à 2011. Une gestion active des liquidités, entre autres, a permis de diminuer les créances et régularisations.

L'endettement net porteur d'intérêt (dettes financières porteuses d'intérêt diminuées des liquidités, titres et créances à court terme) a diminué de 652,5 millions de francs par rapport à 2011, pour atteindre 6,8 milliards de francs. Il est ainsi 12,3 fois supérieur au résultat d'exploitation (EBIT) des CFF. En 2011, le taux de couverture de la dette (rapport entre l'endettement net porteur d'intérêt et l'EBIT, y compris bénéfices issus des ventes immobilières) s'élevait à 12,6.

D'une année sur l'autre, les prêts de la Confédération et des cantons ont augmenté pour financer les investissements de remplacement et d'extension.

Résultat par segment de 2008 à 2012.



Trafic voyageurs.

Malgré le repli de la demande, le produit du trafic s'est inscrit en hausse en raison des mesures tarifaires. L'augmentation des charges de personnel consécutive à l'élargissement de l'offre et la hausse des coûts liés à l'utilisation des sillons ont largement entamé le surcroît de recettes. Le résultat financier s'est amélioré par rapport à 2011 grâce aux effets de change. Avec un résultat annuel de 268,9 millions de francs, le segment Trafic voyageurs a connu une augmentation de 25,7 % en 2012.

Trafic marchandises.

Le recul du produit du trafic marchandises (-17,9 millions de francs) s'explique par la diminution des volumes transportés. Malgré les difficultés conjoncturelles et la tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport, le produit corrigé des pertes liées à la fermeture de la ligne du Saint-Gothard avoisine le résultat atteint en 2011. Les mesures d'assainissement se sont traduites par une baisse des charges de personnel et de matières. Le résultat annuel a reculé de 5,2 millions de francs, à -51,2 millions de francs.

Infrastructure.

En 2012, le segment Infrastructure a enregistré un résultat annuel de 37,1 millions de francs (-48,8 % par rapport à 2011), dont -44,4 millions de francs pour le secteur d'activité Réseau et 81,5 millions de francs pour le secteur Énergie.

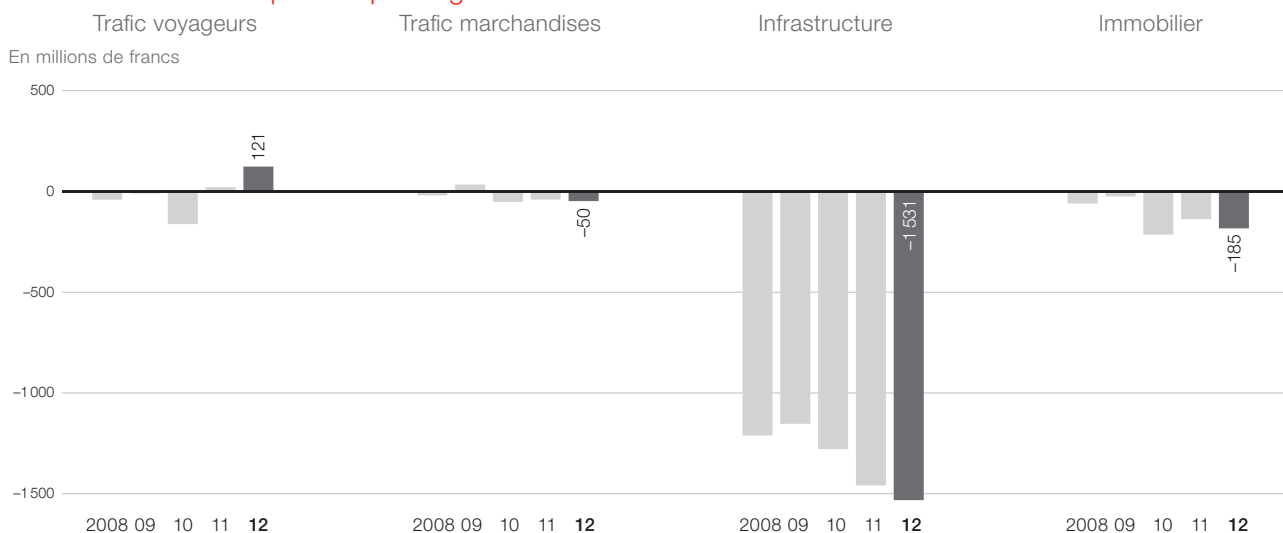
Suite à la publication du rapport sur l'état du réseau 2011, des efforts ont été déployés pour combler les retards dans l'entretien de l'infrastructure. La part des installations en bon ou très bon état a progressé de 74 à 78 %. L'augmentation des coûts d'entretien n'a pu être compensée ni par la hausse des produits issus de la vente de sillons, ni par les gains d'efficacité. Ainsi, le secteur Réseau accuse un déficit de 44,4 millions de francs, non couvert par les indemnités de la Confédération (-91,4 millions par rapport à 2011).

Énergie a contribué au résultat à hauteur de 81,5 millions de francs. La progression de 56,1 millions de francs par rapport à 2011 est due à la hausse de 1 centime/kWh du prix du courant de traction et à l'accroissement des ventes d'énergie sur le marché en raison d'une surproduction d'électricité.

Immobilier.

Les produits locatifs sont en hausse grâce à l'optimisation du mix locataires et à l'augmentation des surfaces à louer, à l'instar de l'Europaallee à Zurich. En 2012, le segment Immobilier a enregistré un résultat annuel de 8,6 millions de francs après versement des indemnités compensatoires. Le résultat avant versement de ces indemnités s'élève à 192,4 millions de francs, dont 150 millions destinés à CFF Infrastructure et le solde au paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions.

Flux de trésorerie disponible par segment de 2008 à 2012.

**Trafic voyageurs.**

Le flux de trésorerie disponible en 2012 s'élève à 120,5 millions de francs (+101,0 millions par rapport à 2011). En raison de l'amélioration du résultat annuel et de la gestion active des liquidités, favorisée notamment par l'adaptation des processus de facturation et de décompte, l'augmentation des sorties de fonds résultant de l'activité d'investissement a pu être plus que compensée (-417,2 millions de francs par rapport à 2011).

Trafic marchandises.

Le recul de 8,1 millions de francs enregistré par le flux de trésorerie disponible (-49,9 millions de francs en 2012) s'explique notamment par la contraction du résultat annuel et la dégradation du flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement.

Infrastructure.

Le flux de trésorerie disponible négatif témoigne des investissements commandés et financés par la Confédération aux fins d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Immobilier.

Malgré une amélioration du résultat avant versement des indemnités compensatoires et une gestion active des liquidités, la hausse du volume d'investissement a induit une dégradation du flux de trésorerie disponible négatif (-185,2 millions de francs, contre -138,9 millions de francs en 2011).

Perspectives.

Au cours des prochaines années, les CFF continueront à développer leurs prestations et élargiront progressivement leur offre: mise en service de la ligne diamétrale de Zurich (dès 2014), nouvelles offres au Tessin et dans la région de Genève, ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard (fin 2016). Des fonds supplémentaires seront également nécessaires pour financer l'augmentation du volume des travaux d'entretien et le retard à combler dans ce domaine.

Dans un contexte toujours plus difficile, les CFF ont besoin d'une marge de manœuvre financière qui leur permette de se développer de manière durable et d'absorber les charges futures, notamment en trafic voyageurs. Compte tenu des incertitudes économiques, ils doivent se préparer à l'éventualité d'une réduction des fonds publics alloués aux transports publics. Il leur est donc impératif d'améliorer leur productivité et d'investir davantage dans des secteurs rentables.

Afin de renforcer la rentabilité, les CFF cherchent constamment à satisfaire davantage les besoins concrets du client. Pour pouvoir relever financièrement les défis à venir et assurer le développement des prestations, ils doivent générer des revenus supplémentaires dans le trafic voyageurs grandes lignes et assainir durablement le trafic marchandises. Par ailleurs, les investissements réalisés actuellement dans le secteur immobilier contribueront à la rentabilité future des CFF.

Compte de résultat du groupe CFF.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2012	2011
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 705,3	3 675,4
Prestations des pouvoirs publics	2	2 321,3	2 304,5
Produits résultant de la location d'immeubles	3	386,5	353,5
Produits accessoires	4	865,9	856,3
Prestations propres	5	889,5	832,1
Total Produits d'exploitation		8 168,5	8 021,7
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables	6	-697,4	-684,9
Charges de personnel	7	-3 632,8	-3 554,3
Autres charges d'exploitation	8	-1 655,7	-1 579,1
Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles	9, 21, 22, 23	-1 691,8	-1 673,8
Total Charges d'exploitation		-7 677,7	-7 492,1
Résultat d'exploitation/EBIT		490,9	529,7
Produits financiers	10	86,2	94,9
Charges financières	11	-207,9	-345,0
Résultat ordinaire		369,1	279,5
Résultat hors exploitation	12	65,3	66,9
Bénéfice avant impôts		434,4	346,5
Impôts sur les bénéfices	13	-11,8	-6,6
Parts des minoritaires	14	-0,1	-1,1
Bénéfice du groupe		422,5	338,7

L'annexe est un élément constitutif des comptes du groupe.

Bilan du groupe CFF.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Actif circulant			
Liquidités	15	809,3	282,2
Titres et créances financières à court terme	16	2,0	188,1
Créances résultant de livraisons et de prestations	17	595,0	805,1
Autres créances	18	214,0	167,0
Stocks et travaux en cours	19	353,6	316,8
Actifs de régularisation	20	438,9	530,5
Total Actif circulant		2 412,8	2 289,7
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	21	487,9	1 116,7
Immobilisations corporelles	22	25 150,8	24 720,1
Immobilisations en cours de construction	22	6 101,4	5 090,6
Immobilisations incorporelles	23	723,8	663,6
Total Actif immobilisé		32 463,9	31 591,1
Total Actif		34 876,7	33 880,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes du groupe.

Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	24	271,1	582,6
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	25	46,9	55,6
Dettes résultant de livraisons et de prestations	26	921,1	745,1
Autres dettes à court terme	27	195,2	176,6
Passifs de régularisation	28	1 460,4	1 390,6
Provisions à court terme	29	247,2	269,4
Total Capitaux étrangers à court terme		3 142,0	3 219,9
Dettes financières à long terme	24	7 382,1	7 382,1
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	25	11 388,9	10 661,6
Autres dettes à long terme	27	1 891,4	1 962,3
Provisions à long terme	29	308,9	310,5
Total Capitaux étrangers à long terme		20 971,3	20 316,5
Total Capitaux étrangers		24 113,2	23 536,4
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice du groupe		-814,2	-1 152,9
Bénéfice du groupe		422,5	338,7
Fonds propres sans parts des minoritaires		10 677,3	10 254,9
Parts des minoritaires	14	86,1	89,4
Total Fonds propres		10 763,5	10 344,3
Total Passif		34 876,7	33 880,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes du groupe.

Tableau de financement du groupe CFF.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2012	2011
Bénéfice du groupe		422,5	338,7
Amortissements de l'actif immobilisé		1 704,9	1 647,3
Suppression/pertes suite à des dépréciations d'actifs		-13,1	26,5
Diminution de provisions		-48,4	-102,9
Autres charges/produits sans incidence sur le fonds		-129,2	25,8
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-70,6	-82,2
Bénéfices proportionnels résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence		-1,8	-1,2
Résultat des parts des minoritaires		0,1	1,1
Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités	30	503,8	-67,2
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		2 368,3	1 786,0
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-932,2	-901,0
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		1 436,1	884,9
Sortie de fonds liée à la modification du périmètre de consolidation		-1,5	0,0
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-2 996,3	-2 246,2
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		89,4	91,1
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-14,4	-61,1
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		945,5	72,9
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-158,7	-222,3
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles		0,5	0,4
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement		-2 135,6	-2 365,3
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		932,2	901,0
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		673,1	574,1
Remboursement des dettes financières à court terme		-564,3	-227,3
Augmentation des dettes financières à long terme		186,0	34,1
Augmentation d'autres dettes financières à long terme		2,0	3,1
Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires		-1,2	-0,4
Remboursements en capital aux actionnaires minoritaires		-1,0	0,0
Variation de liquidités résultant de l'activité de financement		1 226,8	1 284,5
Total Variation de liquidités		527,2	-195,8
Liquidités au 1 ^{er} janvier		282,2	479,4
Différence de change		-0,1	-1,5
Liquidités au 31 décembre		809,3	282,2
Variation de liquidités		527,2	-195,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes du groupe.

Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2012	2011
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	1 436,1	884,9
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-2 135,6	-2 365,3
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-699,5	-1 480,3
Variation de liquidités résultant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	1 605,3	1 475,1
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	905,8	-5,2
Variation de liquidités résultant du financement des investissements commerciaux et de l'assainissement de la Caisse de pensions	-378,5	-190,6
Total Flux de trésorerie	527,2	-195,8

Tableau des capitaux propres du groupe CFF.

En millions de francs	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Différences de change	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
Fonds propres au 1. 1. 2011	9 000,0	2 069,1	-1 146,6	-6,6	9 915,9	79,5	9 995,4
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,9	9,9
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	338,7	0,0	338,7	1,1	339,9
Différences de change	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	-0,8	-0,5
Fonds propres au 31. 12. 2011	9 000,0	2 069,1	-807,9	-6,3	10 254,9	89,4	10 344,3
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	422,5	0,0	422,5	0,1	422,6
Fonds propres au 31. 12. 2012	9 000,0	2 069,1	-385,4	-6,3	10 677,3	86,1	10 763,5

Le capital-actions, entièrement libéré, est réparti sur 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs chacune. La Confédération est l'unique actionnaire.

Annexe aux comptes du groupe 2012.

Principes de consolidation.

Généralités.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et aux «Recommandations relatives à la présentation des comptes» (Swiss GAAP RPC). Ils donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que des résultats.

Date de clôture.

La durée de l'exercice comptable est de douze mois pour toutes les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation. Exception faite de Kraftwerk Rapperswil Auenstein AG (clôture au 30 septembre), l'exercice comptable de toutes les unités incluses est identique à l'année civile.

Périmètre de consolidation.

Les comptes du groupe englobent les comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (CFF SA) et de toutes les sociétés dans lesquelles CFF SA détient, directement ou indirectement, la majorité des voix.

La participation de 100 % dans AlpTransit Gotthard AG n'est pas consolidée, mais prise en compte selon la méthode de mise en équivalence. Conformément à un accord conclu avec les CFF, la Confédération dirige directement cette participation, et le critère de la direction unique au sein du groupe CFF n'est donc pas rempli.

Les CFF sont en contact avec des sociétés ad hoc (SPE – Special Purpose Entities) pour des opérations de leasing internationales. Ces sociétés ne font pas partie du périmètre de consolidation, car les CFF n'y possèdent aucune part, option, part de fonds, ni droit de vote ou autres droits. Ces transactions sont inscrites au bilan en tant que leasing financier.

Les sociétés faisant partie du périmètre de consolidation sont mentionnées dans la liste des participations du groupe CFF à la page 118.

Méthode de consolidation.

La consolidation du capital est effectuée selon la méthode «purchase». L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges internes au groupe sont compensés réciproquement. Les gains intermédiaires découlant de transactions internes au groupe qui n'ont pas encore été réalisés par la vente à des tiers sont éliminés lors de la consolidation.

Lors de la première consolidation d'une société, son patrimoine et ses dettes sont évalués selon des principes uniformes. La différence entre les fonds propres et le prix d'achat est inscrite à l'actif en tant que goodwill ou au passif en tant que badwill et amortie de manière linéaire sur cinq ans ou dissoute. La méthode de l'intégration globale est appliquée à toutes les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte supérieure à 50 %. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100 %; les parts de tiers aux capitaux propres et au résultat sont présentées séparément.

Pour les participations dans des joint-ventures, la méthode de l'intégration proportionnelle est appliquée. Les différents partenaires exercent une influence absolument identique et un contrôle équivalent sur la société. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont saisis de manière proportionnelle. Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles CFF SA détient une participation de 20 à 50 %, sont intégrées selon la méthode de mise en équivalence, au même titre que les sociétés détenues par CFF SA à 50 % qui ne remplissent pas les critères requis pour une intégration proportionnelle.

Parts des minoritaires.

Les parts des minoritaires figurant dans les états financiers du groupe correspondent à la part des tiers aux fonds propres et au résultat des sociétés consolidées, proportionnellement à leur participation dans ces dernières.

Conversion monétaire.

L'actif et les capitaux étrangers des bilans établis en monnaies étrangères sont convertis au cours du jour de clôture. Les fonds propres sont convertis au cours historique, les produits, les charges et les flux de trésorerie au cours moyen de l'année. Les différences de change résultant de l'application de cette méthode sont compensées par les réserves provenant de bénéfices, sans incidence sur le résultat.

Les cours de change suivants ont été appliqués:

	Cours moyen 2012	Cours moyen 2011	Cours du jour de clôture 31.12.2012	Cours du jour de clôture 31.12.2011
EUR	1,20	1,23	1,21	1,22
GBP	1,46	1,42	1,48	1,45

Principes d'évaluation et d'organisation des comptes du groupe.

Généralités.

Les comptes du groupe sont basés sur les comptes des sociétés du groupe établis selon des principes d'évaluation homogènes. Le principe applicable est celui de l'évaluation individuelle des actifs et des passifs.

Actif circulant.

Les **liquidités** englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux et les avoirs en comptes bancaires ainsi que les placements financiers réalisables à court terme ayant une durée résiduelle maximale de 3 mois. Elles sont évaluées à leur valeur nominale.

Les **titres** et les créances financières à court terme se composent des titres, des créances financières à court terme, des prêts et des placements réalisables à court terme ayant une durée résiduelle de 4 à 12 mois. Ils sont évalués à leur valeur nominale ou au cours du marché.

Les **créances résultant de livraisons et de prestations** ainsi que les **autres créances** sont portées en compte à leur valeur nominale après déduction des corrections de valeur nécessaires. Les risques de solvabilité concrets sont couverts par des provisions individuelles, les risques latents par des corrections de valeur forfaitaires en fonction de la structure par âge et sur la base de valeurs empiriques.

Les **stocks et travaux en cours**, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient selon le principe de la valeur la plus basse. Le prix de revient s'obtient en additionnant les dépenses liées aux achats de matériel et les coûts de fabrication (prix de revient global). L'évaluation est réalisée à l'aide de la méthode de suivi des coûts ou de la méthode du coût standard suivant les articles.

Les risques liés à une durée de stockage particulièrement longue ou à une réduction des possibilités d'utilisation sont pris en compte par des corrections de valeur.

Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les participations non consolidées. Celles dans lesquelles CFF SA détient au moins 20% des voix sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence et les autres figurent dans les comptes au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires. Les immobilisations financières comprennent en outre des créances à long terme envers des tiers et des sociétés associées, qui sont portées en compte à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets. Elles englobent également les actifs des institutions de prévoyance et les réserves de cotisations d'employeur, lesquelles font l'objet d'une correction de valeur si une renonciation conditionnelle à leur utilisation a été accordée. Des impôts différés actifs sur des différences temporaires ainsi que sur des pertes fiscales reportées ne peuvent être comptabilisés que lorsqu'il est probable qu'ils pourront être réalisés dans le futur par l'existence de bénéfices imposables suffisants.

Les **immobilisations corporelles** sont évaluées au coût d'acquisition ou au prix de revient, déduction faite des amortissements nécessaires.

Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Équipements techniques, électrotechniques et mécaniques	15-25
Instruments, mobilier et outillage	5-20
Matériel informatique	2-8
Télécommunications	
– Petits appareils, réseaux	2-8
– Installations de télécommunication, installations radio	10-20
Véhicules	
– Locomotives et véhicules moteurs	25-30
– Voitures	20-30
– Wagons et wagons de service	20-33
– Petits véhicules de traction	20-30
– Véhicules routiers et autres	5-20
Infrastructure, superstructure	25-50
Technique ferroviaire	15-33
Raccordement, alimentation, élimination	15-30
Ouvrages hydrauliques	
– Conduites haute pression, galeries de captage/dessableurs	40-50
– Autres ouvrages hydrauliques	70-80
Bâtiments	
– Bâtiments d'habitation, locaux administratifs ou commerciaux et bureaux	55-75
– Autres bâtiments	40-60

Les charges financières dues au titre d'actif donnant droit à des indemnités compensatoires ou liées à des chantiers commerciaux sont activées si le délai requis entre le début du chantier et la mise en service est conséquent. Basée sur la valeur moyenne du bien, l'activation est effectuée au taux moyen des capitaux étrangers utilisés.

Les valeurs immobilisées utilisées dans le cadre d'un contrat de leasing et assimilées à l'achat d'un objet sur le plan économique sont activées dans les immobilisations corporelles et amorties sur la même durée que les immobilisations comparables. Les dettes résultant de contrats de leasing sont comptabilisées comme dettes financières. Les gains issus de ces reprises par relocation («sales and leaseback») donnent lieu à des opérations de délimitation périodique qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat.

Les **terrains non bâtis** englobent les terrains situés dans une zone constructible et ne comportant aucun bâtiment.

Les **immobilisations en cours de construction** englobent l'ensemble des coûts sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles. Les coûts sur projets non activés sont facturés au moment de l'établissement du compte de résultat.

Les **immobilisations incorporelles** englobent les valeurs incorporelles acquises (goodwill, droit d'utilisation des eaux, droits de passage, autres droits et logiciels). Les amortissements sont linéaires sur toute la durée d'utilisation. Il n'existe pas d'immobilisations incorporelles produites en propre. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Goodwill		5
Droits	selon le contrat	
Logiciels		4-8

Les coûts sur projets activés figurent au poste «Immobilisations en cours de construction». Les coûts sur projets non activés sont facturés lors de l'établissement du compte de résultat.

Capitaux étrangers.

Les capitaux étrangers à court terme sont comptabilisés à leur valeur nominale. Sont considérées comme dettes financières **à long terme** toutes les dettes d'une durée résiduelle supérieure à douze mois.

Les **dettes financières** englobent les prêts commerciaux et les avances consentis par des tiers et la Confédération, tels que les dettes bancaires, les dettes résultant de contrats de leasing, les emprunts obligataires ou les dettes envers la Caisse du personnel CFF.

Les **prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire** englobent les prêts octroyés par la Confédération et les cantons. Généralement, ils ne sont pas rémunérés.

Les **autres dettes à long terme** englobent les délimitations de produits à long terme et les passifs résultant d'institutions de prévoyance.

Les provisions sont constituées et dissoutes selon des critères économiques conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte au taux de refinancement applicable vis-à-vis de la Confédération.

Les **provisions** fiscales à long terme regroupent les impôts différés. Elles tiennent compte de toutes les répercussions fiscales qui découlent des différents principes d'évaluation internes au groupe ou liés au droit commercial et à la fiscalité locale. Elles sont constituées selon la méthode «liability» et, le cas échéant, adaptées en fonction des modifications de la législation fiscale locale. Elles sont inscrites au bilan, sous les provisions à long terme.

La **prévoyance professionnelle** des employés de CFF SA, de CFF Cargo SA et de certaines filiales est assurée par la Caisse de pensions des CFF, autonome depuis le 1^{er} janvier 1999. Les affectations à la prévoyance professionnelle sont conformes aux prescriptions de la LPP. La Caisse de pensions des CFF a adopté le système de primauté des cotisations. Les autres filiales sont rattachées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution.

La recommandation Swiss GAAP RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises, indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Cette approche économique oblige à saisir les passifs et les actifs des institutions de prévoyance dans les comptes annuels, même si cela n'entraîne aucun effet obligatoire en faveur ou à la charge des institutions de prévoyance.

Les incidences économiques des insuffisances ou excédents de couverture sont définies sur la base des derniers comptes (intermédiaires) des institutions de prévoyance. Il faut rechercher si, à la date du bilan, il existe des actifs (avantages économiques) ou des passifs (engagements économiques) autres que les prestations de cotisations prises en considération et les ajustements y relatifs. Il existe un avantage économique ou des engagements économiques dans la possibilité qu'a la société d'exercer, par suite d'un excédent de couverture dans l'institution de prévoyance, un effet positif sur les flux de trésorerie futurs (p. ex. réduction des cotisations) ou, en raison d'un découvert dans l'institution de prévoyance, un effet négatif sur les flux de trésorerie futurs en ce sens que la société veut ou doit participer au financement (p. ex. cotisations d'assainissement).

Les modifications de ces incidences économiques sont enregistrées dans les charges de personnel avec effet sur le résultat.

Produits dérivés.

Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les produits dérivés ne servent donc qu'à couvrir les opérations de base.

L'évaluation des transactions s'effectue selon le principe de l'évaluation du sous-jacent, les affaires qui ont une incidence sur le compte de résultat étant comptabilisées dès leur réalisation.

Engagements conditionnels et créances éventuelles.

Les engagements conditionnels et les créances éventuelles comprennent les cautionnements, les garanties, les créances à titre de garantie, les actifs mis en gage et les autres engagements ou créances quantifiables à caractère conditionnel. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

Les autres engagements ne devant pas être portés au bilan comprennent l'ensemble des engagements ne pouvant pas être résiliés dans un délai de douze mois. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale.

Remarques concernant les comptes du groupe.

0.1 Modification des principes applicables à la présentation des comptes.

Les modifications des recommandations Swiss GAAP RPC entrées en vigueur en 2012 n'ont aucune incidence sur les comptes du groupe.

0.2 Modifications du périmètre de consolidation.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- Vente partielle Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne (janvier 2012); désormais prise en compte dans les autres participations
- Fusion Police des transports CFF Suisse SA, Berne avec CFF SA, Berne (mai 2012)
- Vente partielle STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich (mai 2012); désormais prise en compte selon la méthode de mise en équivalence
- Vente STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londres (mai 2012)
- Vente STC Switzerland Travel Center GmbH, Stuttgart (mai 2012)
- Vente e-domizil AG, Zurich (mai 2012)
- Achat Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey (juillet 2012)
- Liquidation SBB Cargo S.r.l., Gallarate (novembre 2012)

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2012	2011
Trafic voyageurs	2 781,3	2 731,6
dont trafic grandes lignes	2 098,7	2 076,2
dont trafic régional	682,6	655,5
Trafic marchandises	783,7	808,2
Prestations d'exploitation	62,4	62,3
Infrastructure (produit des sillons)	77,9	73,3
Produits du trafic	3 705,3	3 675,4

Dans l'ensemble, les produits du trafic ont augmenté de 29,9 millions de francs, soit de 0,8%.

Le produit du trafic voyageurs a crû de 49,7 millions de francs ou de 1,8% malgré le recul du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus. La baisse observée en trafic de loisirs et le ralentissement du trafic de pendulaires ont en effet été compensés par les mesures tarifaires.

Le produit du trafic marchandises a chuté de 24,5 millions de francs, soit de 3,0%, en raison, notamment, de la fermeture, à plusieurs reprises, de la ligne de faite du Saint-Gothard. Malgré les difficultés conjoncturelles en Italie et la tendance à la baisse des capacités dans les secteurs industriels à forts volumes de transport, le produit du trafic marchandises corrigé des pertes liées à la fermeture du Saint-Gothard avoisine le résultat atteint en 2011.

Les produits issus de la vente de sillons ont crû grâce à l'augmentation des contributions de couverture, au surcroît de trafic voyageurs et à la hausse des prix du courant de traction.

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2012	2011
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	276,5	250,4
Cantons	319,7	324,8
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	596,2	575,1
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure de CFF SA dans le cadre de la Convention sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	932,2	901,0
Parts d'investissements non activables	126,6	143,6
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	505,0	510,0
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre de la Convention sur les prestations	1 563,8	1 554,6
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	77,2	89,3
Cantons	17,7	14,2
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	94,9	103,6
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional		
Confédération	32,4	28,8
Cantons	11,8	8,8
Total Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales	44,1	37,5
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	1 702,8	1 695,8
Indemnités compensatoires versées à Cargo pour le trafic marchandises non transalpin	22,4	25,6
Indemnités compensatoires de la Confédération visant à atténuer les effets du franc fort	0,0	7,9
Total Prestations liées au trafic marchandises	22,4	33,6
Prestations des pouvoirs publics	2 321,3	2 304,5

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic voyageurs régional compensent les coûts non couverts par les voyageurs. Un montant supplémentaire de 21,1 millions de francs (+3,7 %) a été versé au titre des améliorations visant les prestations en trafic régional, à savoir de l'acquisition ou du renouvellement du matériel roulant ainsi que du léger réaménagement de l'offre.

Les prestations des pouvoirs publics liées à l'infrastructure ferroviaire sont restées relativement stables par rapport à 2011 (+0,4 %).

Les prestations liées au trafic marchandises ont reculé de 11,2 millions de francs, car aucune indemnité compensatoire n'a été versée au titre du programme fédéral visant à atténuer les effets du franc fort et les prestations allouées en trafic par wagons isolés ont été réduites en raison de la baisse des volumes transportés.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 41,0 millions de francs (aucun changement par rapport à 2011). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

3 Produits résultant de la location d'immeubles.

Les produits locatifs ont crû de 33,0 millions de francs, soit de 9,3 %. Cette hausse s'explique par la conclusion de nouveaux contrats de location après l'achèvement de projets de rénovation et d'extension dans des sites centraux (Europaallee à Zurich, Südpark à Bâle, TransEurope à Neuchâtel), l'optimisation du mix de locataires et les efforts consentis pour renforcer l'attrait des grandes gares.

4 Produits accessoires.

En millions de francs	2012	2011
Prestations de services	226,7	263,6
Travaux de maintenance et d'entretien	47,2	57,7
Produits résultant de la location	94,4	86,8
Produits résultant des ventes d'énergie	66,3	57,5
Opérations de change	41,2	41,5
Commissions	77,7	77,4
Matériel et imprimés	46,0	38,3
Participations financières	168,5	129,1
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés servant à l'exploitation	6,0	18,3
Autres produits accessoires	91,6	86,1
Produits accessoires	865,9	856,3

Les produits accessoires ont augmenté de 9,6 millions de francs ou de 1,1 % en raison de l'accroissement des participations financières et des ventes de matériel ainsi que des produits résultant de la location (véhicules) et des ventes d'énergie.

L'introduction de l'obligation de posséder un titre de transport en trafic grandes lignes a induit une hausse des participations financières d'une valeur nette de 23,0 millions de francs.

La hausse enregistrée par le prix du courant de traction et la multiplication des ventes d'énergie sur le marché en raison de la situation de surproduction expliquent la progression des produits résultant des ventes d'énergie.

Les produits accessoires liés aux prestations ont diminué à la suite de l'externalisation de l'activité de tourisme suisse. La baisse des commandes relatives à l'entretien des véhicules explique la contraction des produits accessoires liés aux travaux de maintenance et d'entretien.

5 Prestations propres.

En millions de francs	2012	2011
Investissements	542,1	492,6
Établissement de stocks	347,4	339,5
Prestations propres	889,5	832,1

Les prestations propres ont progressé en raison de la multiplication des tâches effectuées au titre des projets d'extension et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Cet accroissement s'explique également par l'augmentation du volume de travaux liés à la remise en état d'éléments d'installation dans le cadre de la modernisation et de la révision des véhicules du trafic voyageurs.

6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont crû de 12,5 millions de francs ou 1,8 % en raison de l'augmentation du volume des travaux de maintenance sur les véhicules.

7 Charges de personnel.

En millions de francs	2012	2011
Charges salariales	2 936,3	2 848,6
Charges sociales	505,8	510,1
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	15,2	14,5
Autres charges de personnel	175,5	180,9
Charges de personnel	3 632,8	3 554,3

La création de nouveaux postes de travail chez CFF Infrastructure et CFF Voyageurs ainsi que les augmentations de salaires consenties ont entraîné une hausse des charges salariales de 87,7 millions de francs ou 3,1 %. L'effectif a progressé de 655 unités pour atteindre 29 240 postes à plein temps. Le versement que les CFF ont effectué au titre de la contribution à l'assainissement de leur Caisse de pensions et l'augmentation de la contribution d'épargne de l'employeur de 2 % dès octobre 2012 ont pesé sur les charges sociales à hauteur de 53,6 millions de francs (2011: 43,8 millions de francs). Le versement effectué au titre de la contribution à l'assainissement de la Caisse de pensions a été compensé à l'aide des passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16.

Les provisions constituées et dissoutes au titre des mesures de restructuration ont eu une influence sur l'évolution des autres charges de personnel.

8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2012	2011
Prestations d'exploitation ferroviaire	240,2	232,3
Loyer pour immobilisations corporelles	49,1	47,6
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	508,3	493,9
Charges de véhicules	109,7	107,2
Charges d'énergie	137,2	138,6
Charges d'administration	90,4	88,8
Charges d'informatique	222,7	208,0
Dépenses publicitaires	67,0	64,8
Concessions, droits et taxes	80,1	81,4
Perte provenant de la vente d'actifs immobilisés servant à l'exploitation	0,8	3,0
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	83,9	83,4
Autres charges d'exploitation	66,1	30,1
Autres charges d'exploitation	1 655,7	1 579,1

Les prestations d'exploitation ferroviaire ont augmenté de 7,9 millions de francs ou 3,4 %. Cette augmentation s'explique par la hausse des redevances d'utilisation des sillons dues au titre de l'accès aux infrastructures ferroviaires étrangères et par les coûts supplémentaires liés au transport routier (service de substitution).

Les charges liées aux travaux d'entretien, de réparation et de remplacement d'installations par des tiers ont crû de 14,4 millions de francs ou 2,9 % en raison des nouvelles constructions de CFF Immobilier et de la multiplication des prestations de Facility Management chez CFF Voyageurs.

La croissance des charges d'informatique reflète le surcroît de dépenses générées par les projets informatiques.

Les autres charges d'exploitation ont de nouveau progressé de 36,0 millions de francs en 2012, après avoir diminué en 2011 à la suite de la dissolution de provisions d'assurance devenues inutiles.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires et prestations des pouvoirs publics se basent sur les dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la TVA déductible proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, les CFF appliquent une réduction représentant un taux forfaitaire des prestations qui leur sont versées par les pouvoirs publics.

9 Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2012	2011
Variations liées aux corrections de valeur sur les immobilisations financières	0,0	3,0
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 549,5	1 536,7
Amortissements sur immobilisations incorporelles	98,2	83,6
Amortissements sur valeurs comptables résiduelles	44,1	50,5
Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles	1 691,8	1 673,8

Les amortissements ont augmenté de 18,0 millions de francs ou 1,1 %.

10 Produits financiers.

En millions de francs	2012	2011
Produits financiers Tiers	13,0	28,2
Produits financiers Sociétés associées	1,5	1,9
Produits financiers et produits de participation Autres participations	0,7	0,6
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	8,3	6,7
Autres produits financiers	62,6	57,5
Produits financiers	86,2	94,9

Les produits financiers envers des tiers englobent les produits d'intérêts sur les avoirs en comptes postaux ou bancaires. Leur recul de 15,2 millions de francs est dû à la cession d'immobilisations financières (placements à terme et prêts octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots).

La hausse des autres produits financiers s'explique par la réévaluation positive des immobilisations financières à hauteur de 27,5 millions de francs (2011: 12,0 millions de francs). En revanche, les gains de change se sont inscrits en net recul, s'établissant à 21,2 millions de francs contre 40,2 millions de francs en 2011.

11 Charges financières.

En millions de francs	2012	2011
Charges financières Tiers	175,1	199,8
Charges financières Actionnaire	9,1	4,9
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	1,0	0,9
Autres charges financières	22,7	139,5
Charges financières	207,9	345,0

Le remboursement des dettes financières a permis de réduire les charges d'intérêt.

Les autres charges financières englobaient en 2011 des frais liés à l'exercice anticipé d'une option de rachat pour des véhicules en leasing pour un montant de 78,1 millions de francs. Leur recul s'explique également par la nette diminution des pertes de change, qui se sont inscrites à 19,7 millions de francs contre 58,2 millions en 2011.

12 Résultat hors exploitation.

En millions de francs	2012	2011
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	65,4	67,1
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,1	-0,1
Résultat hors exploitation	65,3	66,9

Le bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers est exclusivement affecté à la rémunération et au remboursement des prêts contractés dans le cadre de l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF.

13 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2012	2011
Impôts courants sur les bénéfices	15,8	6,6
Impôts différés sur les bénéfices	-4,0	0,0
Impôts sur les bénéfices	11,8	6,6

La préention fiscale différée des filiales pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 2,0 millions de francs (2011: 4,1 millions de francs).

CFF SA est exonérée aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt immobilier, hormis pour les prestations accessoires et les immeubles qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire. Après la révision des actes normatifs concernant les transports publics (RévTP), des provisions supplémentaires pour impôts différés ont dû être constituées, si bien que les charges liées aux impôts sur les bénéfices ont augmenté, notamment dans le cas de CFF Immobilier.

14 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
État au 1.1.	89,4	79,5
Modification du périmètre de consolidation	-1,1	0,0
Dividendes	-1,2	-0,4
Variation des parts des minoritaires	-1,2	9,9
Part au bénéfice	0,1	1,1
Différences de change	0,0	-0,8
État au 31.12.	86,1	89,4

La cession de filiales opérant dans le secteur du tourisme, l'acquisition de la Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, le versement de dividendes et la réduction du capital d'Euroswitch AG expliquent l'évolution du poste «Variation des parts des minoritaires».

15 Liquidités.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Caisse	45,2	44,3
Poste	510,2	126,2
Banques	164,2	115,6
Dépôts à terme	10,0	129,1
Comptes de transit	79,8	-132,9
Liquidités	809,3	282,2

16 Titres et créances financières à court terme.

En 2011, ce poste comptable englobait également les placements à court terme et les crédits de construction octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots, lesquels ont été cédés à la Caisse de pensions des CFF (cf. «Autres données», «Transactions avec des parties liées»).

17 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	603,1	807,4
envers les sociétés associées	42,6	33,3
Corrections de valeur	-50,6	-35,6
Créances résultant de livraisons et de prestations	595,0	805,1

Le recul des créances résultant de livraisons et de prestations est lié à l'optimisation des processus de facturation et de décompte chez CFF Voyageurs ainsi qu'au versement, par les pouvoirs publics, des contributions dues au titre de la construction de la ligne diamétrale de Zurich (DML) et facturées en 2011.

Les créances envers les voyageurs sans titre de transport valable ayant augmenté avec l'introduction de l'obligation de posséder un titre de transport en trafic grandes lignes, les corrections de valeur ont dûes être augmentées en conséquence.

18 Autres créances.

Les autres créances englobent les avoirs de la déduction de l'impôt préalable et de l'impôt anticipé, les avances versées aux fournisseurs ainsi que la délimitation des primes d'assurances.

19 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Stocks	494,7	492,0
Travaux en cours	56,4	22,8
Corrections de valeur	-197,5	-198,0
Stocks et travaux en cours	353,6	316,8

Les travaux en cours comprennent des acomptes liés à des commandes client pour un montant de 6,6 millions de francs.

20 Actifs de régularisation.

Les actifs de régularisation englobent les prestations fournies à d'autres entreprises de transport qui n'ont pas encore été facturées, ainsi que les produits du trafic faisant l'objet d'une délimitation temporelle. Ils comprennent également les avoirs découlant des conventions de prestations.

21 Immobilisations financières.

En millions de francs	Titres	Participations dans les sociétés associées	Prêts à des tiers	Prêts aux sociétés associées	Actifs résultant d'institutions de prévoyance	Total
Valeur comptable nette au 1.1.2011	455,4	125,0	643,3	49,4	1,3	1 274,4
Coût d'acquisition						
État au 1.1.2011	462,5	125,0	669,0	49,4	2,3	1 308,3
Fluctuations de valeur	14,6	1,2	0,5	0,0	0,0	16,3
Augmentation	13,9	0,0	55,3	0,0	0,0	69,2
Diminution	-22,7	-0,1	-27,2	-1,6	-0,1	-51,6
Transferts	-185,0	0,0	-3,9	0,0	0,0	-188,9
État au 31.12.2011	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Amortissements cumulés						
État au 1.1.2011	-7,1	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-33,9
Augmentation	-3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0
Diminution	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
État au 31.12.2011	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Valeur comptable nette au 31.12.2011	273,6	126,0	668,0	47,9	1,2	1 116,7
Coût d'acquisition						
État au 1.1.2012	283,2	126,0	693,7	47,9	2,3	1 153,2
Fluctuations de valeur	89,6	1,8	1,2	0,0	0,0	92,6
Augmentation	1,1	1,3	19,8	0,0	0,0	22,1
Diminution	-132,0	-2,3	-626,2	-1,4	-0,2	-762,0
Transferts	0,0	0,0	-6,6	0,0	0,0	-6,6
État au 31.12.2012	241,9	126,8	81,9	46,5	2,1	499,2
Amortissements cumulés						
État au 1.1.2012	-9,7	0,0	-25,8	0,0	-1,0	-36,4
Diminution	0,3	0,0	24,9	0,0	0,0	25,2
État au 31.12.2012	-9,4	0,0	-0,9	0,0	-1,0	-11,3
Valeur comptable nette au 31.12.2012	232,5	126,8	81,0	46,5	1,1	487,9

Les titres englobent les autres participations pour une valeur comptable nette de 37,9 millions de francs (2011: 36,8 millions).

Les titres de l'actif immobilisé regroupent les produits structurés à longue échéance couplés à des options de rachat pour les biens en leasing. Au cours de l'exercice sous revue, ils ont enregistré une plus-value de 89,6 millions de francs, laquelle reste sans effet sur le résultat à hauteur de 62,1 millions de francs, car les sous-jacents sont enregistrés dans les dettes financières. Pour les immobilisations financières couplées à aucune option de rachat, la plus-value avec effet sur le résultat s'est élevée à 27,5 millions de francs (2011: 12,0 millions de francs).

Les crédits de construction et les prêts octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots ont été cédés à la Caisse de pensions des CFF aux conditions habituelles du marché (cf. «Autres données» «Transactions avec des parties liées»).

Les transferts concernent les créances financières qui arrivent à échéance dans un délai de douze mois, lesquelles sont enregistrées dans les créances financières à court terme.

Évolution des participations dans les sociétés associées.

	Part de fonds propres
Valeur comptable nette au 1.1.2012	126,0
Augmentation	1,3
Dividendes perçus	-5,5
Part au résultat	7,3
Diminution	-2,3
Valeur comptable nette au 31.12.2012	126,8

L'augmentation de 1,3 million de francs est liée à la vente partielle de STC Travel Centre AG, la participation des CFF au capital ayant été ramenée de 57,0 % à 24,0 %.

La diminution est liée à la vente partielle de Tiefgarage Bahnhofplatz AG Lucerne et à la cession d'e-domizil AG.

22 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

En millions de francs	Véhicules (y c. contrats de leasing)	Infrastruct./ superstruct./ technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes	Total
Valeur comptable nette au 1.1.2011	6 120,8	12 207,6	1 940,2	1 608,1	2 154,8	24 031,5	5 136,2	29 167,7
Coût d'acquisition								
État au 1.1.2011	14 445,9	19 241,9	5 818,9	1 631,0	4 048,1	45 185,8	5 148,3	50 334,0
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investissements	20,6	1,6	1,6	0,0	0,5	24,2	2 244,4	2 268,6
Diminution des immobilisations	-299,4	-218,3	-87,8	-13,7	-24,6	-643,9	-0,8	-644,7
Transferts	567,0	1 047,2	413,9	8,9	240,5	2 277,5	-2 295,6	-18,1
État au 31.12.2011	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
dont contrats de leasing	1 113,4					1 113,4		1 113,4
dont objets de rendement				106,6	72,0	178,6		178,6
dont terrains non bâtis				51,7		51,7		51,7
Amortissements cumulés								
État au 1.1.2011	-8 325,1	-7 034,2	-3 878,7	-22,9	-1 893,3	-21 154,3	-12,1	-21 166,4
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Amortissements planifiés	-499,1	-657,4	-255,6	0,0	-101,2	-1 513,2	0,0	-1 513,2
Dépréciations d'actifs	-20,9	0,0	-0,4	-0,8	-1,4	-23,5	0,0	-23,5
Diminution	294,9	180,3	77,9	1,1	18,8	573,0	0,8	573,8
Transferts	0,0	0,0	-0,3	0,0	-5,1	-5,5	5,7	0,2
État au 31.12.2011	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
dont contrats de leasing	-734,5					-734,5		-734,5
dont objets de rendement					-8,2	-8,2		-8,2
dont terrains non bâtis				-1,0		-1,0		-1,0
Valeur comptable nette au 31.12.2011	6 184,0	12 561,1	2 089,4	1 603,5	2 282,2	24 720,1	5 090,6	29 810,8
Coût d'acquisition								
État au 1.1.2012	14 734,1	20 072,4	6 146,5	1 626,2	4 264,4	46 843,5	5 096,2	51 939,8
Modification du périmètre de consolidation	0,0	10,9	-0,7	0,6	0,4	11,2	0,9	12,0
Investissements	5,1	0,0	2,2	0,0	0,2	7,5	3 040,3	3 047,8
Diminution des immobilisations	-247,0	-169,8	-98,4	-17,2	-16,3	-548,7	-0,2	-548,9
Transferts	882,3	745,9	235,7	5,1	159,3	2 028,3	-2 030,2	-1,8
État au 31.12.2012	15 374,5	20 659,4	6 285,3	1 614,6	4 408,0	48 341,8	6 107,0	54 448,8
dont contrats de leasing	659,8					659,8		659,8
dont objets de rendement				106,9	70,8	177,6		177,6
dont terrains non bâtis				50,2		50,2		50,2
Amortissements cumulés								
État au 1.1.2012	-8 550,1	-7 511,3	-4 057,1	-22,7	-1 982,2	-22 123,4	-5,6	-22 129,0
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-4,0	0,6	0,0	-0,1	-3,5	0,0	-3,5
Amortissements planifiés	-513,3	-680,2	-265,9	0,0	-103,2	-1 562,7	0,0	-1 562,7
Dépréciations d'actifs	-0,1	-1,6	0,1	14,9	-0,1	13,2	0,0	13,2
Diminution	239,4	136,8	93,7	0,6	13,5	484,0	0,0	484,0
Transferts	-0,1	3,9	10,7	0,0	-13,1	1,4	0,0	1,4
État au 31.12.2012	-8 824,3	-8 056,5	-4 217,8	-7,3	-2 085,2	-23 191,0	-5,6	-23 196,6
dont contrats de leasing	-394,7					-394,7		-394,7
dont objets de rendement					-9,0	-9,0		-9,0
dont terrains non bâtis				-1,0		-1,0		-1,0
Valeur comptable nette au 31.12.2012	6 550,2	12 602,9	2 067,5	1 607,4	2 322,8	25 150,8	6 101,4	31 252,2

Les immobilisations en cours de construction englobent des acomptes pour un montant de 782,4 millions de francs (2010: 853,7 millions de francs).

Les investissements comprennent à hauteur de 68,7 millions de francs (2011: 68,2 millions de francs) des contributions aux investissements versées par la Confédération au titre de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Données sur les investissements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: dans l'ensemble, des immobilisations en cours de construction ont été comptabilisées à hauteur de 51,5 millions de francs (2011: 22,4 millions de francs), mais une partie des immobilisations représentant un montant de 34,8 millions de francs a été cédée à zb Zentralbahn AG (accès souterrain à la gare de Lucerne) en même temps qu'un prêt de la Confédération.

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 15,9 millions de francs (2011: 18,3 millions de francs).

Données sur les dépréciations d'actifs: la constitution et la dissolution de provisions liées aux dépréciations d'actifs concernent des immobilisations individuelles conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 18.

L'accroissement des immobilisations corporelles s'explique principalement par le renouvellement et l'extension des infrastructures (renouvellements de la superstructure, ligne diamétrale de Zurich, liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, raccordement au réseau européen à grande vitesse en Suisse orientale), par l'agrandissement du parc de voitures en trafics régional et grandes lignes, par la modernisation du matériel roulant et par la réalisation de travaux de construction ou de rénovation dans différents objets de placement et gares (Europaallee à Zurich, Südpark à Bâle, grandes gares).

23 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations en cours de construction	Total
Valeur comptable nette au 1. 1. 2011	0,3	131,9	212,3	163,0	507,5
Coût d'acquisition					
État au 1. 1. 2011	11,6	236,0	650,8	163,0	1 061,4
Modification du périmètre de consolidation	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,2
Augmentation	0,0	0,1	0,5	221,7	222,3
Diminution	0,0	-0,2	-25,4	0,0	-25,6
Transferts	0,0	12,5	97,4	-92,2	17,8
État au 31. 12. 2011	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Amortissements cumulés					
État au 1. 1. 2011	-11,3	-104,1	-438,6	0,0	-553,9
Modification du périmètre de consolidation	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Amortissements planifiés	-0,2	-10,2	-73,3	0,0	-83,6
Diminution	0,0	0,2	25,1	0,0	25,3
État au 31. 12. 2011	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Valeur comptable nette au 31. 12. 2011	0,2	134,3	236,5	292,6	663,6
Coût d'acquisition					
État au 1. 1. 2012	11,5	248,4	723,3	292,6	1 275,7
Modification du périmètre de consolidation	-1,0	-0,2	-2,6	-0,2	-4,0
Augmentation	0,1	0,1	1,2	157,4	158,8
Diminution	0,0	-0,1	-73,1	0,0	-73,3
Transferts	-0,5	4,2	92,8	-95,0	1,4
État au 31. 12. 2012	10,0	252,3	741,5	354,8	1 358,6
Amortissements cumulés					
État au 1. 1. 2012	-11,3	-114,1	-486,7	0,0	-612,1
Modification du périmètre de consolidation	1,0	0,2	2,4	0,0	3,6
Amortissements planifiés	-0,2	-10,4	-87,5	0,0	-98,1
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Diminution	0,0	0,1	72,6	0,0	72,8
Transferts	0,5	0,0	-1,4	0,0	-0,9
État au 31. 12. 2012	-10,0	-124,2	-500,7	0,0	-634,9
Valeur comptable nette au 31. 12. 2012	0,0	128,2	240,8	354,8	723,8

Les immobilisations en cours de construction englobent des acomptes à hauteur de 103,1 millions de francs (aucun changement par rapport à 2011).

Les droits comprennent entre autres les droits liés au trafic international de coopération, les concessions du droit d'eau, les droits de superficie, les droits de passage et les droits de passage souterrain. Les immobilisations en cours de construction englobent les projets concernant des logiciels et les acomptes pour concessions du droit d'eau.

24 Dettes financières.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes financières à court terme		
Dettes financières envers des tiers	271,1	582,6
Dettes financières à long terme		
Dettes bancaires	2 076,8	2 325,1
Dettes résultant de contrats de leasing	833,6	906,3
Emprunts obligataires	150,0	150,0
Caisse du personnel	1 738,7	1 659,9
Prêts de tiers	29,5	27,5
Prêts de la Confédération (commerciaux)	890,0	590,0
Prêts d'institutions de prévoyance	1 663,5	1 723,3
Total Dettes financières à long terme	7 382,1	7 382,1
Dettes financières	7 653,2	7 964,6

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: un montant de 253,0 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme.

Les corrections de valeur sur les dettes financières à court et long terme s'élevaient à -64,8 millions de francs, contre -101,2 millions de francs en 2011, et n'ont aucune incidence sur les liquidités.

Au cours de l'exercice sous revue, l'endettement porteur d'intérêts a pu être réduit de 311,4 millions de francs, à 7653,2 millions de francs.

Les amortissements ordinaires effectués en 2012 à des fins de remboursement des dettes résultant de contrats de leasing représentent un total de 322,9 millions de francs. Ces contrats de leasing sont destinés au financement de l'acquisition de véhicules pour le trafic voyageurs.

Par ailleurs, les dettes bancaires, notamment envers EUROFIMA, ont pu être remboursées à hauteur de 312,6 millions de francs.

En revanche, les prêts (commerciaux) rémunérés et remboursables, qui ont été contractés auprès de la Confédération pour financer l'activité de l'entreprise, ont été augmentés de 300,0 millions de francs.

Le prêt au titre de la Caisse de pensions a été remboursé à hauteur de 59,8 millions de francs. Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs au titre des gares de Bâle, Berne et Zurich et assorties de droits accessoires et préférentiels ont été cédées à la Caisse de pensions des CFF afin de garantir ce prêt.

Les emprunts obligataires comprennent les emprunts émis au nom de Kraftwerk Amsteg AG (cf. «Autres données», «Emprunts obligataires»).

Les dettes financières envers la Caisse du personnel sont constituées d'avoirs d'épargne des collaborateurs actifs et du personnel retraité des CFF.

25 Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Prêts à court terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,4
Prêts des cantons (sans intérêts)	46,6	55,2
Total Prêts à court terme	46,9	55,6
Prêts à long terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	10 436,8	9 829,8
Prêts des cantons (avec intérêts)	15,9	15,9
Prêts des cantons (sans intérêts)	936,2	815,9
Total Prêts à long terme	11 388,9	10 661,6
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11 435,7	10 717,1

Les variations des prêts de l'actionnaire (Confédération) sont présentées en détail ci-après.

L'augmentation des prêts sans intérêts alloués par les cantons concerne essentiellement la ligne diamétrale de Zurich, la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse et d'autres projets visant à délester le trafic d'agglomération.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération).

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Prêts à taux variable au titre des besoins de base en infrastructure	3 245,4	3 060,7
Prêts à taux variable du Fonds FTP	6 256,1	6 110,6
Prêts à taux variable du Fonds d'infrastructure	632,1	416,3
Prêts à taux variable des filiales	303,5	242,5
Prêts commerciaux (cf. remarque 24)	890,0	590,0
Total	11 327,1	10 420,2

Les prêts à taux variable au titre des besoins de base en infrastructure ont été augmentés de 184,7 millions de francs dans le cadre de la Convention sur les prestations 2011-2012 (2011: 159,5 millions de francs). Les fonds alloués servent à financer les investissements d'extension de petite ampleur. La progression des prêts à taux variable du Fonds FTP s'explique principalement par la hausse des financements spéciaux pour le raccordement au réseau à grande vitesse, AlpTransit et les différents projets dans le cadre du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

Les prêts à taux variable du Fonds d'infrastructure ont crû en raison d'investissements dans divers projets visant à délester le trafic dans les agglomérations, notamment la ligne diamétrale de Zurich et la liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse.

La hausse des prêts à taux variable des filiales résulte avant tout du surcroît de fonds empruntés par zb Zentralbahn AG pour financer l'extension du réseau express régional dans la région de Lucerne et en Suisse centrale.

Les prêts commerciaux de la Confédération ont été augmentés de 300,0 millions de francs pour financer les investissements.

26 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes résultant de livraisons et de prestations envers des tiers	920,0	744,3
envers des sociétés associées	1,2	0,8
Dettes résultant de livraisons et de prestations	921,1	745,1

L'augmentation des dettes résultant de livraisons et de prestations envers des tiers est essentiellement liée à la multiplication des chantiers de construction et à l'accroissement des dettes envers des entreprises de transport concessionnaires.

27 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Autres dettes à court terme		
Dettes envers des institutions publiques	128,2	117,1
Autres dettes	67,0	59,5
Total Autres dettes à court terme	195,2	176,6
Autres dettes à long terme		
Recettes imputées à long terme	102,4	107,3
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	1 789,1	1 855,1
Total Autres dettes à long terme	1 891,4	1 962,3
Autres dettes	2 086,6	2 139,0

Dans le cadre de l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF, les passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16 ont diminué de 66,0 millions de francs (2011: 31,9 millions de francs), ce qui correspond au versement effectué au titre de la contribution à l'assainissement de la Caisse de pensions.

28 Passifs de régularisation.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Titres de transport	652,2	674,8
Charges financières	30,6	38,8
Autres	777,6	677,0
Passifs de régularisation	1 460,4	1 390,6

S'agissant des titres de transport, la régularisation porte sur la durée de validité résiduelle des abonnements généraux, des abonnements demi-tarif, des abonnements de parcours en circulation ainsi que sur les cartes multiconcours.
Les autres passifs de régularisation comprennent notamment des passifs sur les recettes réalisées dans les points de vente, tels que les billetteries et les distributeurs, et créditées à d'autres entreprises de transport concessionnaires, ainsi que des factures créanciers n'ayant pas encore été reçues et des provisions pour impôts différés.

29 Provisions.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Provisions à court terme	247,2	269,4
Provisions à long terme	308,9	310,5
Provisions	556,1	580,0

Ventilation des provisions selon leur affectation.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/heures supplémentaires	Restructuration	Impôts à long terme	Autres provisions	Total
État au 1.1.2011	0,4	61,5	209,5	97,3	90,0	6,9	217,3	683,1
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,1	-0,3
Constitution	0,1	0,0	0,0	4,7	17,7	0,6	67,4	90,5
Utilisation	0,0	-4,9	-6,2	-3,8	-33,6	-0,6	-42,9	-92,0
Dissolution	0,0	-0,5	0,0	0,0	-14,2	0,0	-86,7	-101,4
État au 31.12.2011	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
dont provisions à court terme	0,0	4,0	16,5	98,0	21,6	0,0	129,2	269,3
dont provisions à long terme	0,4	52,2	186,9	0,0	38,2	7,0	25,9	310,5
État au 1.1.2012	0,4	56,1	203,4	98,2	59,8	7,0	155,1	580,0
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-0,3
Constitution	0,1	0,0	0,0	2,3	22,2	0,0	81,3	105,8
Utilisation	0,0	-3,7	-5,9	-4,9	-22,8	-2,9	-56,5	-96,7
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	-8,8	-1,1	-22,0	-32,0
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	0,0	-0,7
État au 31.12.2012	0,5	52,4	197,5	95,3	50,3	2,2	157,8	556,1
dont provisions à court terme	0,0	5,5	16,2	95,3	25,9	0,0	104,3	247,2
dont provisions à long terme	0,5	46,9	181,3	0,0	24,5	2,2	53,5	308,9

Une provision de 110,0 millions de francs a été constituée pour l'assainissement des sites contaminés à l'issue de la transformation des CFF en une société anonyme en 1999. Au cours de l'exercice sous revue, 3,7 millions de francs ont été prélevés sur cette provision pour les travaux de dépollution. En 2012, un montant de 5,9 millions de francs a également été prélevé pour l'assainissement du secteur de l'énergie.

Les mesures de restructuration appliquées au sein de CFF Cargo et la mise en place d'une nouvelle organisation financière CFF ont donné lieu à la constitution de provisions à hauteur de 22,2 millions de francs. Par ailleurs, un montant de 22,8 millions de francs a dû être prélevé pour les plans de restructuration actuellement en cours chez CFF Voyageurs et CFF Cargo, et des provisions devenues inutiles ont pu être dissoutes à hauteur de 8,8 millions de francs.

Les autres provisions contiennent surtout des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Des provisions pour de nouveaux sinistres ont été constituées à hauteur de 48,1 millions de francs en 2012. Un montant de 51,9 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres. Les provisions d'assurance ont été dissoutes à hauteur de 20,2 millions de francs en raison d'une évolution plus favorable en matière de traitement des sinistres.

30 Variations de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Diminution/augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	206,5	-38,6
Augmentation/diminution des stocks et travaux en cours	-22,3	16,5
Diminution/augmentation des autres actifs circulants	46,4	-40,8
Augmentation/diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	180,3	-54,9
Augmentation des autres dettes à court terme	92,9	50,6
Variations de l'actif circulant net	503,8	-67,2

Données sur les institutions de prévoyance.

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renonciation à l'utilisation	Bilan	Constitution 2012	Bilan	Résultat RCE dans frais de personnel	Résultat RCE dans frais de personnel
En millions de francs	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2012		31.12.2011	2012	2011
Institutions de prévoyance	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0
Total	1,8	-1,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0

Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise	Part économique de l'entreprise	Variation par rapport à l'exercice précédent	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans frais de personnel	Charges de prévoyance dans frais de personnel
En millions de francs	31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011			2012	2011
Fonds patronaux	0,3	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-0,1
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-1,1
Plans de prévoyance avec excédent de couverture ¹	5,2	0,0	0,0	0,0	-9,6	-9,6	-10,6
Plans de prévoyance avec insuffisance de couverture	-132,0	-1 789,1	-1 855,1	66,0	-317,1	-251,1	-257,4
Total	-126,5	-1 789,1	-1 855,1	66,0	-328,0	-261,9	-269,1

¹ Les excédents ne représentent aucun avantage économique pour les sociétés affiliées.

La Caisse de pensions des CFF est soumise à un vaste plan d'assainissement qui repose sur un système axé sur trois piliers, à savoir les CFF (employeur), les collaborateurs (assurés) et la Confédération.

Premier pilier: assainissement par les CFF.

Dans l'ensemble, les CFF ont contribué à l'assainissement de leur Caisse de pensions à hauteur de 2431 millions de francs, versant 1493 millions de francs en 2007 et 938 millions de francs en 2010. Par ailleurs, ils s'acquittent d'une cotisation d'assainissement paritaire, représentant actuellement 2,5 % du salaire soumis à cotisation (aucun changement par rapport à 2011).

Deuxième pilier: assainissement par les assurés.

Les assurés ont dû composer avec une réduction substantielle des prestations à la suite de la substitution du système de primauté des cotisations à celui basé sur les prestations et du relèvement de l'âge ordinaire de la retraite de 63,5 à 65 ans. Par ailleurs, les avoirs de vieillesse n'ont pas été rémunérés en 2009, et uniquement au taux minimal LPP en 2007/2008 puis à partir de 2010. Les assurés s'acquittent d'une cotisation d'assainissement paritaire, équivalant actuellement à 2,5 % du salaire soumis à cotisation. De surcroît, les rentes ne font l'objet d'aucune compensation du renchérissement depuis 2005.

Troisième pilier: assainissement par la Confédération.

La contribution de la Confédération représente le troisième pilier du plan. En 2011, le Parlement a approuvé la contribution fédérale de 1148 millions de francs, dont le versement a été effectué à la Caisse de pensions des CFF fin décembre 2011.

Les contributions à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF et les revenus de placement satisfaisants enregistrés en 2012 ont permis de ramener le taux de couverture à 99,1 % au 31 décembre 2012 (2011: 96,4 %), mais cela ne signifie pas encore que la Caisse de pensions est assainie de manière durable. Le poste «Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16» continuera de figurer au compte de résultat jusqu'à la fin de l'assainissement durable et la constitution de réserves de fluctuation, sous réserve de l'affectation de fonds au financement des mesures d'assainissement en cours.

Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Dettes financières	24	7 653,2	7 964,6
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	25	11 435,7	10 717,1
Total Dettes financières		19 089,0	18 681,8
./. Liquidités et créances financières à court terme		-811,3	-470,2
Endettement net		18 277,7	18 211,6
Variation par rapport à l'exercice précédent		66,1	504,5

L'endettement net a augmenté de 66,1 millions de francs ou 0,4 % au cours de l'exercice sous revue. Cet accroissement est dû, notamment, à l'octroi, par la Confédération et les cantons, de prêts supplémentaires d'un montant de 718,6 millions de francs pour financer les investissements liés aux projets d'infrastructure commandés.

Autres données.

Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Cautionnements, obligations de garantie	4,0	7,1
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 771,5	1 799,1
Autres engagements quantifiables	265,9	271,5
Total	2 041,4	2 077,8

Lors de la souscription de crédits auprès d'EUROFIMA, les CFF ont mentionné à titre de garantie des véhicules pour une valeur comptable nette de 1771,5 millions de francs.

Les autres engagements quantifiables regroupent les clauses de responsabilité statutaires, les engagements résultant du capital-actions des participations non libéré, les obligations de financement, les risques de procès ainsi que les obligations de remboursement des sociétés simples.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Engagements d'investissement	5 406,8	5 913,4
Obligations d'achat d'énergie	1 500,2	1 170,8
Autres	933,6	943,1
Total	7 840,6	8 027,4

Le groupe CFF a également des participations dans diverses sociétés simples à responsabilité solidaire. Il s'agit pour l'essentiel de partenariats et de communautés de travail mis sur pied pour réaliser des projets limités dans le temps.

Les engagements d'investissement ont reculé de 506,6 millions de francs ou 8,6 %, en raison notamment de la diminution des obligations liées à l'acquisition de véhicules en trafic voyageurs et à la réalisation de projets d'infrastructure.

Les obligations d'achat d'énergie ont augmenté de 329,4 millions de francs, à la suite, entre autres, de la conclusion de nouveaux contrats de livraison avec des centrales hydrauliques.

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Payables dans un délai de 12 mois	1,7	5,1
Payables dans un délai de 1 à 2 ans	0,9	1,9
Payables dans un délai de 2 à 3 ans	0,6	0,7
Payables dans un délai de 3 à 4 ans	0,0	0,1
Total	3,2	7,7

Créances éventuelles.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Cautionnements et obligations de garantie reçus	1 792,3	1 452,4
Total	1 792,3	1 452,4

La hausse des créances éventuelles est essentiellement liée à la constitution de garanties de restitution d'acomptes dans le cadre de l'acquisition de véhicules.

Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes à court terme	4,5	2,2
Dettes à long terme	1 663,5	1 723,3
Total	1 668,0	1 725,4

Les dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle sont liées à la souscription d'un prêt en vue d'honorer les engagements au titre des volets d'assainissement décidés en 2007 et 2010. Un montant de 59,8 millions de francs a été remboursé au cours de l'exercice sous revue.

Emprunts obligataires.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Emprunt à 2,375 % Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018	150,0	150,0
Total	150,0	150,0

Transactions avec des parties liées.

Transactions avec l'actionnaire.

La Confédération détient la totalité des actions de CFF SA. Concernant les transactions avec l'actionnaire, nous renvoyons le lecteur à l'aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Cession à la Caisse de pensions des CFF des crédits de construction et des prêts octroyés à diverses coopératives d'habitation des cheminots.

Les crédits de construction et les prêts que les CFF ont octroyés à diverses coopératives d'habitation des cheminots ont été cédés à la Caisse de pensions des CFF aux conditions habituelles du marché. La transaction, avec effet au 1^{er} juillet 2012, repose sur le contrat du 11 juillet 2012 souscrit entre la Caisse de pensions des CFF et CFF SA. Au total, la Caisse de pensions a versé 641,5 millions de francs à CFF SA.

CFF SA émet une garantie en faveur de la Caisse de pensions des CFF pour les prêts hypothécaires délicats (jusqu'au 31 décembre 2012) et les crédits de construction cédés.

Aperçu des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé au groupe CFF des prestations compensatoires à hauteur de 2647,2 millions de francs (2011: 2452,8 millions de francs) pour les prestations commandées en trafic voyageurs régional, pour les prestations en trafic marchandises en vue de la réalisation de l'objectif du transfert de la route au rail ainsi que pour les investissements effectués au titre du réseau ferroviaire, y compris l'entretien et l'exploitation.

Ce montant est ventilé comme suit:

En millions de francs	2012	2011
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	276,5	250,4
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements	932,2	901,0
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables	126,6	143,6
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	505,0	510,0
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	77,2	89,3
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional	32,4	28,8
Indemnités compensatoires versées à Cargo pour le trafic marchandises non transalpin	22,4	25,6
Indemnités compensatoires de la Confédération visant à atténuer les effets du franc fort	0,0	7,9
Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat	1 972,2	1 956,7
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	606,9	427,9
Contributions à fonds perdu Fonds FTP Protection contre le bruit/Loi sur l'égalité pour les handicapés	68,7	68,2
Total Prestations de la Confédération	2 647,7	2 452,8
En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:		
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	319,7	324,8
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	17,7	14,2
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional	11,8	8,8
Total Prestations des cantons influant sur le résultat	349,1	347,8
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	111,7	146,1
Total Prestations des cantons	460,9	493,9
Total Prestations des pouvoirs publics	3 108,6	2 946,7

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 25.

S'agissant des indemnités compensatoires en faveur de la Communauté de transport zurichoise (ZVV), nous renvoyons le lecteur à la remarque 2.

Instruments financiers.

Les CFF ont défini un plan d'investissement à long terme pour l'acquisition de matériel roulant et les projets de développement dans le secteur immobilier. Ce plan fait l'objet d'un refinancement dont la durée doit être, si possible, calquée sur la durée de vie ou d'utilisation de l'objet.

Pour les plans d'investissement en cours et futurs, les CFF se prémunissent contre les fluctuations des taux et des monnaies en choisissant les financements correspondants. Les financements à taux variable sont généralement couverts par des swaps de taux d'intérêt. Les financements futurs prévus sont couverts par des swaps de taux déjà échus. Dans de rares cas, des stratégies d'options sont également utilisées.

Une couverture du risque de change est réalisée pour les projets de grande envergure s'étendant sur plusieurs années. Les besoins immédiats et les flux monétaires liés à l'activité quotidienne sont équilibrés au sein du groupe et seules les positions nettes résiduelles sont couvertes contre les risques de change.

Des opérations à terme ont été souscrites en 2012 pour garantir un approvisionnement en énergie à des prix stables.

Au jour d'établissement du bilan, les risques de change ainsi que les risques liés aux intérêts ou aux fluctuations du prix de l'énergie étaient couverts par les produits dérivés suivants:

Instrument	Motif	31.12.2012			31.12.2011		
		Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs							
Monnaies	Couverture	590,7	11,0	9,2	250,8	1,1	13,7
Taux d'intérêt	Couverture	1 498,8	8,1	334,1	2 229,0	9,8	431,2
Autres sous-jacents	Couverture	0,5	0,0	0,0	8,5	0,0	0,0
Total		2 090,0	19,1	343,4	2 488,3	10,9	444,9

La faiblesse persistante des taux d'intérêt à long terme et les incertitudes quant à l'évolution à moyen et long terme incitent les CFF à poursuivre leur politique de financement prudente.

De nouveaux financements ont été souscrits, uniquement sous la forme de crédits à taux fixe à long terme. Les financements à taux variable continuent d'être couverts par des swaps de taux d'intérêt.

La baisse de valeur des instruments de couverture des taux d'intérêt par rapport à 2011 s'explique par la diminution du volume de contrats négociés en raison, notamment, de la dissolution de supports destinés à couvrir les prêts hypothécaires cédés à la Caisse de pensions des CFF. Elle est également liée à la faiblesse persistante des taux longs sur la courbe d'intérêt suisse.

Couverture des risques liés aux transactions au sein du groupe.

Le Corporate Treasury répond de la gestion des risques de change à l'échelle du groupe. Il couvre de manière centrale les risques nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe.

Au cours de l'exercice sous revue, les opérations de couverture des risques de change internes au groupe ont eu les incidences suivantes sur le résultat des divisions:

En millions de francs	2012	2011
Voyageurs	-1,6	-7,4
Cargo	-0,3	20,3
Infrastructure	-1,7	-11,3
Immobilier	0,0	-0,1

Informations relatives à la réalisation d'une évaluation des risques.

Management du risque.

Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF appliquent un système de management du risque qui est adapté à la planification de l'entreprise à moyen terme et qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe.

En leur qualité de propriétaires des risques, les cadres des CFF répondent de la mise en œuvre opérationnelle du management du risque au sein des divisions et auprès des fonctions de direction spécialisée, et en particulier de l'identification, de l'évaluation et de la gestion régulières et systématiques des risques inhérents à leur activité.

Corporate Risk Management.

Chaque année, la Direction du groupe soumet une évaluation des risques au Conseil d'administration sous la forme d'un rapport sur les risques d'entreprise. Ce dernier reprend les risques pertinents pour le groupe et fait état du statut de mise en œuvre des mesures de gestion des risques principaux. La standardisation de la hiérarchisation et de l'évaluation des risques ainsi que du rapport y afférent se base sur une typologie des risques et une matrice d'évaluation unifiées à l'échelle du groupe. Les instruments du management du risque sont instaurés en fonction de la politique de management du risque des CFF et de ses dispositions d'exécution.

Le Conseil d'administration a approuvé le 13 décembre 2012 le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2012.

Management du risque au sein des filiales.

Les filiales des CFF sont intégrées au processus de management du risque des divisions auxquelles elles sont subordonnées sur le plan de l'organisation.

L'unité d'organisation des CFF responsable des filiales et sociétés de participation s'assure de l'information de la Direction du groupe ou du Conseil d'administration des CFF au sujet des risques déterminants au niveau du groupe.

Management du risque et système de contrôle interne (SCI) des CFF.

Le système de contrôle interne réalisé garantit que les propriétaires des risques soumettent une fois par an l'ensemble des processus financiers à une évaluation des risques.

Management des risques financiers.

Les présents comptes annuels 2012 sont assortis des risques financiers mentionnés ci-après:

Risques de marché.

Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, pouvant par exemple prendre la forme de risques de trésorerie, de risques de contrepartie, de risques de crédit, de risques de fluctuation des taux d'intérêt, de risques de change ou de risques de variation des prix de l'énergie.

Risques de trésorerie.

Le risque de trésorerie est le risque de ne pouvoir honorer intégralement et dans les délais requis des créances exigibles ou en passe de l'être.

L'identification systématique des risques de trésorerie se fonde sur une planification continue et constamment actualisée des liquidités, des devises et des finances. La trésorerie est gérée par le biais de dépôts à court terme ainsi que d'un pool central regroupant les principaux comptes des CFF en francs suisses et en euros. Ce faisant, le placement des excédents de liquidités s'effectue via différentes banques jouissant toutes au minimum de la note à court terme A1 auprès de l'agence de notation Standard & Poor's.

Pour financer leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EUROFIMA, la société de financement des compagnies de chemins de fer européennes pouvant compter sur la garantie de leur propriétaire. Elle accorde des crédits exclusivement à ses actionnaires ou à des entreprises de transport disposant d'une garantie de l'un des actionnaires d'EUROFIMA.

La disponibilité des financements de la Confédération est régie dans la Convention sur les prestations.

Par ailleurs, les CFF bénéficient de vastes lignes de crédit auprès de diverses banques.

Risques de contrepartie (risques de crédit).

Le risque de crédit représente un danger de pertes dans l'hypothèse où des contreparties ne seraient plus en mesure d'honorer leurs engagements.

Pour minimiser les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés auprès d'établissements financiers disposant au minimum de la note A auprès de l'agence de notation Standard & Poor's ou dotés des structures de couverture requises.

Des directives claires sur les limites des contrats par contrepartie permettent en outre de réduire davantage les risques.

Risques de fluctuation des taux d'intérêt.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les produits de placement et les charges de financement des CFF. Ce risque est géré par le Corporate Treasury en jouant sur les profils d'échéances et en optant alternativement pour des tranches de financement à long terme et à taux fixe ou pour des financements à taux variable combinés avec d'autres instruments de couverture («swaps»).

Risques de change.

Les risques de change net résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par le Corporate Treasury. Ce dernier couvre quant à lui les risques de change auprès de certaines banques. Il gère un système de limites internes et externes, et vérifie leur respect.

Risques de variation des prix de l'énergie.

Les ventes d'excédents énergétiques, de même que les achats opérés pour faire face aux pics de consommation d'électricité, exposent les CFF à des variations de cours sur les marchés de l'énergie, même s'ils continuent dans une large mesure à disposer d'une autonomie énergétique. Ce risque est minimisé par des opérations à terme, des contrats d'échange, des contrats d'achat ou de vente, et dans une moindre mesure par des options sur les prix énergétiques.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Les comptes du groupe ont été approuvés par le Conseil d'administration le 8 mars 2013. Aucun événement survenu après la clôture n'a été enregistré jusqu'à cette date.

Paiements compensatoires de CFF Immobilier à CFF Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2011-2014, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par CFF Immobilier à CFF Infrastructure. En vertu de la Convention sur les prestations souscrite entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs par an.

Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à CFF Infrastructure (106,9 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (43,1 millions de francs), puis reversés à CFF Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

Paiements compensatoires de CFF Immobilier au titre de l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF.

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF, la contribution de 1493 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par CFF Immobilier. En fonction de son résultat, CFF Immobilier verse une indemnité compensatoire aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts. L'indemnité s'est élevée à 77,0 millions de francs en 2012, contre 84,0 millions de francs en 2011.

Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments: Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales. L'activité commerciale demeurant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé. Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations à la page 118 sont intégrées dans les segments. Le poste «Autres résultats» comprend le résultat financier, le résultat hors exploitation, ainsi que les impôts sur les bénéfices et les parts des minoritaires.

Information sur les segments: groupe CFF.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Trafic voyageurs		Trafic marchandises		Infrastructure	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Données sur le compte de résultat						
Produits d'exploitation	4 543,1	4 431,2	921,6	956,1	3 522,2	3 443,3
dont						
– Produits du trafic	2 879,9	2 812,1	822,2	840,0	904,9	883,0
– Prestations des pouvoirs publics	640,3	612,7	22,4	33,6	1 658,6	1 658,2
– Produits résultant de la location d'immeubles	9,4	28,2	0,9	1,1	0,9	1,7
Charges d'exploitation	-4 206,0	-4 117,0	-969,7	-986,9	-3 622,9	-3 498,6
dont						
– Charges de personnel	-1 706,6	-1 680,1	-429,7	-440,9	-1 282,5	-1 225,0
– Amortissements	-523,8	-510,7	-57,6	-70,4	-959,5	-947,0
– Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire	-823,0	-790,9	-238,9	-244,0	-33,6	-36,2
Résultat d'exploitation/EBIT	337,1	314,2	-48,1	-30,8	-100,7	-55,3
Autres résultats	-68,2	-100,3	-3,1	-15,2	-12,2	-22,2
Paielements compensatoires à CFF Infrastructure/ Prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	150,0
Résultat du groupe	268,9	213,9	-51,2	-45,9	37,1	72,4
Données sur le flux de trésorerie						
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	1 093,7	575,5	-5,6	-2,4	167,6	35,4
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-973,3	-556,1	-44,3	-39,2	-1 698,8	-1 493,4
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	120,5	19,4	-49,9	-41,8	-1 531,2	-1 458,0
Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	29,9	19,3	0,6	0,0	1 574,8	1 455,8
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	150,4	38,7	-49,3	-41,8	43,5	-2,2
	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Données sur le bilan						
Actif	9 907,1	9 532,8	982,9	989,8	20 553,7	19 819,0
Actif circulant	2 617,0	1 702,5	241,1	238,1	592,6	637,0
Actif immobilisé	7 290,1	7 830,3	741,8	751,7	19 961,1	19 182,0
dont						
– Véhicules	5 469,6	5 078,1	618,1	628,7	457,4	474,1
– Infrastructure/superstructure/technique ferroviaire	388,6	332,1	5,7	5,6	12 205,7	12 220,3
– Terrains et bâtiments	68,2	66,0	14,4	14,4	1 094,0	1 065,6
– Immobilisations en cours de construction et acomptes	1 032,5	1 005,3	41,9	51,1	4 059,0	3 295,9
Passif	9 907,1	9 532,8	982,9	989,8	20 553,7	19 819,0
Capitaux étrangers	5 212,2	5 106,7	704,9	657,7	12 649,9	11 951,9
dont						
– Dettes financières	3 043,5	3 098,0	467,0	432,6	600,4	642,4
– Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	448,2	383,4	1,0	0,4	10 986,5	10 333,3

Immobilier		Unités centrales		Éliminations		Total CFF	
2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
669,8	615,0	777,9	628,3	-2 266,0	-2 052,3	8 168,5	8 021,7
0,0	0,0	0,0	0,0	-901,6	-859,8	3 705,3	3 675,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 321,3	2 304,5
508,1	474,5	1,6	1,5	-134,4	-153,6	386,5	353,5
-485,2	-438,5	-695,6	-530,0	2 301,7	2 078,9	-7 677,7	-7 492,1
-108,9	-103,4	-238,3	-222,1	133,2	117,2	-3 632,8	-3 554,3
-129,8	-132,1	-21,1	-13,6	0,0	0,0	-1 691,8	-1 673,8
-14,0	-0,8	-3,5	-3,4	872,8	842,8	-240,2	-232,3
184,6	176,5	82,3	98,4	35,7	26,6	490,9	529,7
7,8	5,9	38,2	-26,6	-31,0	-32,5	-68,4	-190,9
-183,8	-180,1	33,8	30,1	0,0	0,0	0,0	0,0
8,6	2,4	154,4	101,8	4,7	-5,8	422,5	338,7
138,0	114,0	42,3	162,4	0,0	0,0	1 436,1	884,9
-323,2	-252,9	904,1	-23,4	0,0	0,0	-2 135,6	-2 365,3
-185,2	-138,9	946,3	138,9	0,0	0,0	-699,5	-1 480,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 605,3	1 475,1
-185,2	-138,9	946,3	138,9	0,0	0,0	905,8	-5,2
31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011	31. 12. 2012	31. 12. 2011
4 236,4	3 898,4	8 596,2	8 979,6	-9 399,6	-9 338,9	34 876,7	33 880,8
160,0	66,9	1 420,9	2 031,9	-2 618,8	-2 386,8	2 412,8	2 289,7
4 076,4	3 831,6	7 175,3	6 947,6	-6 780,8	-6 952,1	32 463,9	31 591,1
5,0	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 550,2	6 184,0
2,9	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12 602,9	12 561,1
2 750,1	2 735,6	3,5	4,1	0,0	0,0	3 930,2	3 885,7
965,1	735,4	2,9	2,8	0,0	0,0	6 101,4	5 090,6
4 236,4	3 898,4	8 596,2	8 979,6	-9 399,6	-9 338,9	34 876,7	33 880,8
3 483,0	3 153,6	11 054,0	11 591,8	-8 990,8	-8 925,3	24 113,2	23 536,4
3 151,2	2 911,2	8 841,5	9 325,3	-8 450,2	-8 444,8	7 653,2	7 964,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11 435,7	10 717,1

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital-actions Millions	Participation CFF Millions	Participation CFF %		Seg		
			31.12.2012	31.12.2011			
Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V	
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
elvetino AG, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
elvetino management AG en liquidation, Zurich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V	P
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA, Vevey	CHF	0,95	0,87	91,97	5,27	V	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	3,00	2,00	66,67	66,67	V	I
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q	P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E	I
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	54,00	36,00	36,00	E	I
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Bus Ostschweiz AG, Altstätten	CHF	0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Terzag Terminal Zürich AG en liquidation, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E	I
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	1,26	24,01	57,00	E	P
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Police des transports CFF Suisse SA, Berne (fusionnée)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00	V	P
SBB Cargo S.r.l., Gallarate (liquidée)	EUR	0,00	0,00	0,00	100,00	V	G
STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londres (vendue)	GBP	0,05	0,00	0,00	57,00	V	P
STC Switzerland Travel Center GmbH, Stuttgart (vendue)	EUR	0,03	0,00	0,00	57,00	V	P
e-domizil AG, Zurich (vendue)	CHF	0,10	0,00	0,00	28,50	E	P

Saisie:

V = Intégration globale
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence
Q = Intégration proportionnelle

Seg = Segment:

G = Trafic marchandises
I = Infrastructure
IM = Immobilier

P = Trafic voyageurs
KB = Unités centrales

Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe.



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Case postale
CH-3001 Berne

Téléphone +41 58 286 61 11
Téléfax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

A l'Assemblée générale des
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Berne, le 8 mars 2013

Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes du groupe des Chemins de fer fédéraux suisses CFF comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau de financement du groupe, le tableau des capitaux propres du groupe et l'annexe aux comptes du groupe / pages 88 à 118 pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2012.

Responsabilité du Conseil d'administration

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

Responsabilité de l'organe de révision

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

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

 Membre de la Chambre fiduciaire



dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour former notre opinion d'audit.

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes du groupe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2012 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

Rapport sur d'autres dispositions légales

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

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des comptes du groupe, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

Nous recommandons d'approuver les comptes du groupe qui vous sont soumis.

Ernst & Young SA

Handwritten signature of Alessandro Miolo in black ink.

Alessandro Miolo
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

Handwritten signature of Florian Baumgartner in black ink.

Florian Baumgartner
Expert-réviseur agréé

Compte de résultat de CFF SA.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2012	2011
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	2 971,1	2 919,4
Prestations des pouvoirs publics	2	2 126,7	2 108,4
Produits résultant de la location d'immeubles		395,7	363,6
Produits accessoires	3	977,6	915,3
Prestations propres		865,7	807,6
Total Produits d'exploitation		7 336,7	7 114,4
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables		-670,4	-666,7
Charges de personnel	4	-2 998,9	-2 918,9
Autres charges d'exploitation	5	-1 597,0	-1 487,1
Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles		-1 620,7	-1 568,5
Total Charges d'exploitation		-6 887,1	-6 641,2
Résultat d'exploitation/EBIT		449,6	473,2
Produits financiers		111,8	140,6
Charges financières		-190,4	-341,8
Résultat ordinaire		371,0	272,1
Résultat hors exploitation	6	65,0	66,2
Bénéfice avant impôts		436,1	338,2
Impôts sur les bénéfices		-13,1	-3,3
Bénéfice de l'exercice	7	423,0	334,9

Bilan de CFF SA.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Actif circulant			
Liquidités		735,8	149,3
Titres et créances financières à court terme		77,1	875,1
Créances résultant de livraisons et de prestations	8	514,0	672,5
Autres créances		182,1	175,6
Stocks et travaux en cours		342,1	305,2
Actifs de régularisation		407,8	493,1
Total Actif circulant		2 258,9	2 670,8
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	9	1 951,9	2 263,4
Immobilisations corporelles		23 343,0	22 829,3
Immobilisations en cours de construction		5 875,0	4 909,2
Immobilisations incorporelles		688,0	636,2
Total Actif immobilisé		31 857,9	30 638,1
Total Actif		34 116,8	33 308,9

Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	10	359,5	948,6
Dettes des pouvoirs publics à court terme liées au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	46,2	54,7
Dettes résultant de livraisons et de prestations	12	909,3	735,8
Autres dettes à court terme	13	185,2	155,1
Passifs de régularisation		1 396,3	1 321,7
Provisions à court terme	14	190,3	211,0
Total Capitaux étrangers à court terme		3 086,9	3 426,9
Dettes financières à long terme	10	7 077,6	6 934,5
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	10 979,0	10 333,6
Autres dettes à long terme	13	1 886,8	1 956,9
Provisions à long terme	14	593,7	587,0
Total Capitaux étrangers à long terme		20 537,0	19 812,0
Total Capitaux étrangers		23 623,8	23 238,9
Fonds propres			
Capital-actions		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves issues d'apports de capital		2 000,0	2 000,0
Réserves LCdF 67/LTV 36		648,9	587,0
Perte résultant du bilan			
Perte reportée		-1 578,9	-1 852,0
Bénéfice de l'exercice		423,0	334,9
Total Fonds propres		10 493,0	10 070,0
Total Passif		34 116,8	33 308,9

Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

Remarques concernant les comptes annuels.

0.1 Généralités.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes annuels de CFF SA satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes (CO).

0.2 Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2012, la Caisse de pensions présente une insuffisance de couverture de 132,0 millions de francs, contre 521,0 millions de francs en 2011.

Le taux de couverture est de 99,1 %, contre 96,4 % en 2011. Au 31 décembre 2012, les passifs résultant d'institutions de prévoyance ont pu être réduits à 1789,1 millions de francs contre 1855,1 millions de francs en 2011.

Pour en savoir plus sur les engagements de prévoyance, se reporter à l'annexe aux comptes du groupe.

0.3 Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV).

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 41,0 millions de francs (aucun changement par rapport à 2011). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

0.4 Assainissement du secteur de l'énergie.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs en avril 2001. Depuis cette date, les ventes de centrales et de participations, l'enregistrement de corrections de valeur sur les immobilisations ainsi que la dissolution de certaines réserves pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché ont permis de ramener la provision à 505,2 millions de francs. Une somme de 16,5 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2011.

0.5 Sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2012 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 3,5 millions de francs. La provision s'élève désormais à 50,6 millions de francs.

0.6 Impôts sur les bénéfices.

CFF SA est exonérée aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt immobilier, hormis pour les prestations accessoires et les immeubles qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire.

Données détaillées sur le bilan et le compte de résultat.

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2012	2011
Trafic voyageurs	2 671,9	2 619,8
Prestations d'exploitation	69,8	70,9
Infrastructure (produit des sillons)	229,5	228,8
Produits du trafic	2 971,1	2 919,4

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2012	2011
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	214,7	192,2
Cantons	253,3	258,0
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	468,0	450,2
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure de CFF SA dans le cadre de la Convention sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	932,2	901,0
Parts d'investissement non activables	126,6	143,6
Contribution de l'exploitation à l'infrastructure	505,0	510,0
Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations	1 563,8	1 554,6
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	77,2	89,3
Cantons	17,7	14,2
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	94,9	103,6
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	1 658,6	1 658,2
Prestations des pouvoirs publics	2 126,7	2 108,4

3 Produits accessoires.

En millions de francs	2012	2011
Prestations	192,6	204,1
Travaux de maintenance et d'entretien	135,4	136,0
Produits résultant de la location	76,0	64,9
Produits résultant des ventes d'énergie	63,9	57,9
Opérations de change	41,2	41,4
Commissions	72,3	71,7
Matériel et imprimés	78,8	69,8
Participations financières	168,1	139,7
Bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés servant à l'exploitation	3,2	3,4
Autres produits accessoires	146,1	126,3
Produits accessoires	977,6	915,3

4 Charges de personnel.

En millions de francs	2012	2011
Charges salariales	2 443,9	2 356,0
Charges sociales	398,6	412,9
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	11,4	9,5
Autres charges de personnel	145,0	140,5
Charges de personnel	2 998,9	2 918,9

5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2012	2011
Prestations d'exploitation ferroviaire	143,3	134,3
Loyer pour immobilisations corporelles	47,4	46,5
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	553,5	523,3
Charges de véhicules	107,5	97,4
Charges d'énergie	161,0	179,8
Charges d'administration	81,9	76,9
Charges d'informatique	225,2	210,9
Dépenses publicitaires	55,2	51,9
Concessions, droits et taxes	68,9	70,0
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés servant à l'exploitation	0,5	2,8
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	76,7	76,1
Autres charges d'exploitation	75,9	17,2
Autres charges d'exploitation	1 597,0	1 487,1

6 Résultat hors exploitation.

En millions de francs	2012	2011
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	65,1	66,3
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,1	-0,1
Résultat hors exploitation	65,0	66,2

7 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2012	2011
Bénéfice/perte résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	6,1	30,9
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	-45,1	46,3
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	461,9	257,6
Bénéfice de l'exercice	423,0	334,9

8 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	443,0	628,0
envers les sociétés du groupe	87,0	52,7
envers les sociétés associées	30,7	21,6
Corrections de valeur	-46,7	-29,8
Créances résultant de livraisons et de prestations	514,0	672,5

9 Immobilisations financières.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Titres à long terme	228,4	270,0
Participations ¹	680,2	731,7
Prêts à des tiers	55,5	633,9
Prêts aux sociétés du groupe	941,3	579,9
Prêts aux sociétés associées	46,5	47,9
Immobilisations financières	1 951,9	2 263,4

¹ Les participations détenues par CFF SA figurent dans la liste des participations (remarque 18).

10 Dettes financières à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes bancaires	2 196,3	2 328,0
Dettes résultant de contrats de leasing	840,2	1 097,6
Caisse du personnel	1 738,7	1 659,9
Dettes financières envers les sociétés du groupe	108,4	484,4
Prêts de la Confédération (commerciaux)	890,0	590,0
Prêts des institutions de prévoyance	1 663,5	1 723,3
Dettes financières	7 437,1	7 883,1

11 Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Prêts de la Confédération – Besoins de base en infrastructure	3 245,4	3 060,7
Prêts de la Confédération – Fonds FTP	6 256,1	6 110,6
Prêts de la Confédération – Fonds d'infrastructure	632,1	416,3
Prêts des cantons – Fonds d'infrastructure	891,6	800,6
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11 025,2	10 388,3

12 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	819,7	676,1
envers les sociétés du groupe	88,7	59,0
envers les sociétés associées	0,9	0,8
Dettes résultant de livraisons et de prestations	909,3	735,8

13 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Dettes à court terme envers des institutions publiques	105,8	96,5
Autres dettes à court terme	79,5	58,6
Recettes imputées à long terme	97,7	101,8
Passifs résultant d'institutions de prévoyance ¹	1 789,1	1 855,1
Autres dettes	2 072,0	2 112,0

¹ Cf. remarque 0.2 «Engagements de prévoyance» et explications sur les passifs résultant d'institutions de prévoyance dans l'annexe aux comptes du groupe.

14 Provisions à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Sites contaminés	50,6	54,1
Assainissement du secteur de l'énergie	505,2	521,7
Vacances/heures supplémentaires	77,1	79,1
Restructuration	18,2	24,0
Autres provisions	132,8	119,2
Provisions	783,9	798,0

15 Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31.12.2012	31.12.2011
Dettes financières à court terme et à long terme	10	7 437,1	7 883,1
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	11 025,2	10 388,3
Total Dettes financières		18 462,3	18 271,4
./. Liquidités et créances financières à court terme		-812,9	-1 024,4
Endettement net		17 649,4	17 247,0
Variation par rapport à l'exercice précédent		402,3	250,6

16 Autres remarques.

16.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitution de gages en faveur de tiers.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Leasings	265,1	378,9
Cautionnements et garanties	75,4	217,1
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 280,9	862,6
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Autres	26,9	31,7
Total	1 925,5	1 767,6

16.2 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles.

Les valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles correspondent à la valeur de remplacement de ces immobilisations ou à leur valeur à l'état neuf.

16.3 Gestion des liquidités.

Les CFF ont recours à un pool de liquidités à l'échelle du groupe. CFF SA en fait partie et assure le rôle de «pool leader». La banque (du pool) peut mettre en gage les avoirs (comptes) des participants du pool au titre de sûreté.

16.4 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Payables dans un délai de 12 mois	1,4	4,7
Payables dans un délai de 1 à 2 ans	0,6	1,6
Payables dans un délai de 2 à 3 ans	0,5	0,3
Total	2,5	6,6

16.5 Informations relatives à la réalisation d'une évaluation des risques.

CFF SA fait partie intégrante du management du risque du groupe CFF.

Chaque année, le groupe identifie, évalue et gère les principaux risques dans le cadre d'un processus conforme à la politique de management du risque des CFF. Il définit également les mesures requises et en assure la mise en œuvre. La synthèse de l'évaluation des risques est ensuite soumise à la Direction du groupe. Le Conseil d'administration a approuvé le 13 décembre 2012 le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2012.

CFF SA s'appuie sur des estimations et des hypothèses prospectives pour établir son bilan et réaliser des évaluations. Elle utilise des systèmes de contrôle et de pilotage afin de garantir le respect des normes de présentation des comptes applicables et la régularité des rapports financiers.

Pour en savoir plus sur l'évaluation des risques, se reporter à l'annexe aux comptes du groupe.

17 Informations selon l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

CFF SA relève de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

Montants de couverture des assurances de choses et des assurances responsabilité civile (art. 3 OCEC).

Pour l'ensemble de ses secteurs d'activité, CFF SA a conclu des assurances de choses ainsi que des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture respectif de 300 millions de francs (2011: 250 millions de francs) et 400 millions de francs (aucun changement par rapport à 2011).

Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

En millions de francs	Véhicules (y c. contrats de leasing)	Infrastruct./ super- struct./ technique ferroviaire	Autres immobili- sations corporelles	Terrains	Bâtiments	Immobili- sations incorpo- relles	Total Immobili- sations corporelles et incorpo- relles	Immobili- sations en cours de construction et acomptes (y c. immobili- sations incorpo- relles)	Total
Valeur comptable nette au 1. 1. 2012	454,8	11 973,5	1 181,4	606,4	385,5	239,4	14 841,0	3 252,9	18 093,9
Coût d'acquisition									
État au 1. 1. 2012	860,0	18 937,5	2 720,9	606,4	652,9	377,5	24 155,3	3 252,9	27 408,2
Investissements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 656,7	1 656,7
Diminution des immobilisations	-13,1	-163,7	-68,5	-1,7	-2,9	-4,6	-254,5	0,0	-254,5
Transferts	18,8	672,0	138,4	4,8	23,3	24,4	881,7	-866,2	15,5
État au 31.12.2012	865,7	19 445,8	2 790,8	609,6	673,3	397,3	24 782,4	4 043,4	28 825,9
Amortissements cumulés									
État au 1. 1. 2012	-405,2	-6 964,1	-1 539,5	0,0	-267,4	-138,1	-9 314,3	0,0	-9 314,3
Amortissements	-32,8	-643,7	-155,1	0,0	-14,8	-37,8	-884,2	0,0	-884,2
Diminution	11,2	130,4	65,9	0,0	1,6	3,5	212,6	0,0	212,6
Transferts	0,0	-2,9	-2,6	0,0	-0,1	0,0	-5,6	0,0	-5,6
État au 31.12.2012	-426,7	-7 480,2	-1 631,3	-0,1	-280,7	-172,5	-9 991,5	0,0	-9 991,5
Valeur comptable nette au 31.12.2012	439,0	11 965,6	1 159,4	609,5	392,6	224,8	14 790,9	4 043,4	18 834,4

Les transferts englobent les augmentations des immobilisations des autres secteurs des CFF pour un montant total net de 9,9 millions de francs.

Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Amortissements sur immobilisations corporelles	846,4	814,7
Amortissements sur immobilisations incorporelles	37,8	34,6
Amortissement sur valeurs comptables résiduelles (diminution des immobilisations)	36,6	39,9
Total	920,8	889,2

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Investissements liés aux immobilisations	1 656,7	1 373,9
Immobilisations rétrocédées par les autres secteurs des CFF	9,9	29,8
Charges d'investissement non activées	221,4	247,2
Total	1 888,0	1 650,9

Les investissements comprennent à hauteur de 68,7 millions de francs (2011: 68,2 millions de francs) des contributions aux investissements versées par la Confédération au titre de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

18 Principales participations.

Raison sociale	Capital-actions Millions	Participation CFF Millions	Participation CFF	Participation CFF
			%	%
			31.12.2012	31.12.2011
Transport et tourisme				
elvetino AG, Zurich	CHF	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	60,00	60,00
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	50,00	50,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brigau	EUR	0,03	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	24,01	57,00
Transporteurs et transitaires				
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	314,00	100,00	100,00
Centrales électriques				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	150,00	36,00	36,00
Immeubles et parkings				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	20,00	20,00
Divers				
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	100,00	100,00
Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chevbres SA, Vevey	CHF	0,95	91,97	5,27
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	3,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG en liquidation, Zurich	CHF	0,20	30,00	30,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	25,00	25,00
Police des transports CFF Suisse SA, Berne (fusionnée)	CHF	0,00	0,00	100,00

19 Approbation des comptes annuels par l'Office fédéral des transports.

Conformément à l'article 37 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), l'Office fédéral des transports a approuvé sans aucune réserve les comptes annuels 2012 à l'issue de l'examen des comptes sous l'angle du droit des subventions. L'approbation a été notifiée en date du 26 février 2013.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit la perte résultant du bilan arrêtée au 31 décembre 2012:

En millions de francs	31.12.2012	31.12.2011
Bénéfice de l'exercice	423,0	334,9
Perte reportée de l'exercice précédent	-1 578,9	-1 852,0
Perte résultant du bilan avant affectation aux réserves	-1 155,9	-1 517,1
Affectation du résultat 2012 aux réserves		
- Trafic voyageurs: affectation à la réserve selon l'art. 36 LTV	-6,1	-15,5
- Infrastructure: prélèvement sur la réserve selon l'art. 67 LCdF	45,1	-46,3
Perte résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale	-1 117,0	-1 578,9
Report à compte nouveau	-1 117,0	-1 578,9

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels.



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Case postale
CH-3001 Berne

Téléphone +41 58 286 61 11
Téléfax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

A l'Assemblée générale des
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Berne, le 8 mars 2013

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF comprenant le compte de résultat, le bilan et l'annexe / pages 121 à 131 pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2012.

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

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

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

 Membre de la Chambre fiduciaire



Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2012 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Rapport sur d'autres dispositions légales

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

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 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.

Nous recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Ernst & Young SA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Miolo'.

Alessandro Miolo
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Baumgartner'.

Florian Baumgartner
Expert-réviseur agréé

Rapport GRI.



Déclaration GRI Vérification du Niveau d'Application

GRI certifie par la présente que **CFF SA** a présenté son rapport "Rapport de gestion et de développement" au Service Rapports du GRI qui en a conclu que le rapport remplit les critères correspondants au Niveau d'Application B.

Les Niveaux d'Application GRI indiquent dans quelle mesure le contenu des Lignes directrices G3 a été appliqué dans le rapport de développement durable soumis.

La Vérification confirme que le type et le nombre d'informations qui correspondent à ce Niveau d'Application ont été traités dans ce rapport et que l'Index du contenu GRI a démontré une représentation valable des informations requises, comme décrites dans les Lignes directrices G3 du GRI. Pour la méthodologie, voir www.globalreporting.org/SiteCollectionDocuments/ALC-Methodology.pdf

Les Niveaux d'Application n'informent pas sur la performance développement durable du rédacteur, ni sur la qualité des informations contenues dans le rapport.

Amsterdam, 25 Février 2013

Nelmara Arbex
Directrice générale adjointe
Global Reporting Initiative



Le Global Reporting Initiative (GRI) est une organisation basée sur un réseau, il était pionnier dans le développement du cadre de reporting développement durable le plus appliqué dans le monde, et il s'est engagé à l'améliorer en continu et à inciter son application dans le monde entier. Les Lignes directrices GRI détaillent les principes et les indicateurs que les organisations peuvent utiliser pour mesurer et rendre compte de leur performance économique, environnementale et sociale. www.globalreporting.org

Clause d'exclusion: Lorsque le rapport développement durable contient des liens externes, y compris du matériel audiovisuel, cette déclaration couvre uniquement le matériel soumis à GRI à la date de la vérification, 20 Février 2013. GRI exclut explicitement tout changement qui a été apporté à ce type de matériel ultérieurement.

Deux publications complètent le rapport de gestion et de développement durable des CFF 2012:

Récits de voyage.

Histoires «en route, comme chez soi»: 31 textes sélectionnés dans le cadre d'un concours d'écriture organisé par les CFF.

Les CFF: faits et chiffres.

Statistiques d'entreprise: affaires, clientèle, partenaires, personnel.



CFF SA

Communication et affaires publiques
Hochschulstrasse 6
3000 Berne 65, Suisse
+41 51 220 41 11
press@cff.ch

cff.ch/rapport_de_gestion



No. 01-11-806788 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership