

Rapport de gestion
des CFF.

2021



Sommaire.

| | |
|-------------|--|
| P 05 | Rapport du groupe Prologue de la Présidente du Conseil d'administration et du CEO |
| P 09 | Une nouvelle année marquée par le coronavirus : les CFF sont confiants pour l'avenir |
| P 12 | Les grandes dates de 2021 |
| P 19 | Pour nos clientes et clients |
| P 27 | Pour un chemin de fer robuste |
| P 33 | Principaux indicateurs et résultats financiers |
| P 37 | Un employeur responsable |
| P 41 | Voyager dans le respect du climat |
| P 45 | Engagement sociétal |
| P 51 | Gouvernance d'entreprise |
| P 75 | Rapport financier |

Remarque concernant les photos du rapport.

Cette année, les photos soulignent la volonté des CFF de se tourner vers l'avenir et de vivre leur raison d'être : parce que la Suisse est faite de liens.

Nous tissons des liens.

Madame, Monsieur,

L'année 2021 nous a prouvé une chose: nous vivons des temps incertains. La pandémie de coronavirus a accentué les tendances et révolutionné les formes de travail; nous ne savons pas encore précisément ce qu'il en adviendra.

Notre priorité reste de satisfaire notre clientèle et notre personnel grâce à un chemin de fer robuste. En 2021, nous nous sommes de nouveau consacrés à cet objectif. Nous avons encore déploré l'absence de près d'un tiers de notre clientèle dans les trains et les gares. Après une reprise durant l'été, la demande a de nouveau fléchi, surtout en trafic grandes lignes. Cependant, nous n'avons pas dû réduire l'horaire, sauf de manière ponctuelle lors de la vague d'Omicron début 2022. Pour CFF Cargo Suisse, l'activité de transport a stagné à un faible niveau, mais à l'international, elle a été nettement supérieure à 2020.

Nous sommes ravis des améliorations que nous avons pu réaliser pour notre clientèle: la mise en service complète du « Metrò Ticino », la rénovation de l'aile ouest de la gare de Bâle, le lancement du train de nuit pour Amsterdam ou encore l'introduction de solutions de transport flexibles chez CFF Cargo. Les résultats de l'enquête auprès du personnel sont également réjouissants: les valeurs obtenues sont meilleures dans presque tous les domaines. Enfin, nous avons pu détendre la situation sur le front du personnel des locomotives.

En 2021, nous sommes parvenus à mieux stabiliser l'exploitation ferroviaire, **ce qui assoit la robustesse du chemin de fer.** Grâce à une bonne planification des chantiers et à une réduction des dérangements liés au matériel roulant et à l'infrastructure, la ponctualité a été particulièrement bonne, mais des écarts saisonniers et régionaux sont à déplorer; l'automne a été médiocre et la ponctualité insuffisante en Suisse romande. Les problèmes d'exploitation ont aussi eu un impact sur la satisfaction de la clientèle: bien que supérieure à la moyenne comme en 2020, elle a souffert de mauvaises notes au second semestre en Suisse romande. Le niveau le plus bas coïncide avec l'interruption totale du trafic pendant plusieurs jours sur l'axe principal Lausanne–Genève.

Nous voulons faire mieux dans le domaine des accidents professionnels et de manœuvre, qui ont légèrement augmenté en 2021. Bien que la tendance soit à la baisse depuis deux décennies et que le chemin de fer soit un moyen de transport très sûr, nous ne voulons et ne pouvons pas accepter cette dégradation. La sécurité reste l'une de nos priorités en 2022.

En 2021, nous avons encore connu de grandes difficultés financières; néanmoins, grâce aux mesures d'économies mises en place, à la hausse des recettes et au renforcement du soutien offert par la Confédération, les pertes ont été nettement inférieures à celles de 2020. Le **paquet de mesures de stabilisation établi avec la Confédération** nous a remis sur la voie d'un financement pérenne d'ici à 2030. Les deux parties y apportent leur contribution. Nous sommes reconnaissants de cette solution commune. Il s'agit maintenant de l'appliquer. Les CFF entendent économiser près de six milliards de francs d'ici à 2030, ce qui va nous demander des efforts considérables dans les années à venir.

Les périodes marquées par l'incertitude sont aussi l'occasion de repenser l'avenir.

En 2021, nous avons élaboré la **stratégie CFF 2030**, qui s'appuie sur les atouts du chemin de fer intégré. C'est une évolution, pas une révolution. Le train reste notre priorité et doit être synonyme de ponctualité, de fiabilité et de sécurité. Nous souhaitons rendre notre système plus robuste d'ici à 2025 et mieux anticiper les besoins de notre clientèle d'ici à 2030. Nous voulons progressivement flexibiliser notre offre, en nous basant sur l'horaire cadencé qui a fait ses preuves. Pour la Suisse et en tant qu'entreprise de service public.

Nous devons désormais concrétiser la stratégie et l'ancrer aux CFF, avec l'aide de nos cadres et de nos collaboratrices et collaborateurs : chaque jour, ils contribuent au bon fonctionnement de la Suisse en tissant des liens dans le pays entre les personnes, les marchandises et les régions. Ils permettent à ces personnes d'entretenir leurs amitiés et leurs liens familiaux et de se rendre au travail et à leurs loisirs en toute sécurité et dans le respect du climat. C'est ce qui fait notre raison d'être : **les CFF, parce que la Suisse est faite de liens.**

En 2022, nous continuerons d'accorder la priorité à **notre cœur de métier, le chemin de fer**. À moyen terme, nous aurons besoin de plus de réserves sur les temps de parcours, en particulier en Suisse romande, si nous voulons maintenir un horaire robuste, car les travaux d'aménagement du réseau et de maintien de la substance sont en nette augmentation. Nous ne pourrions pas totalement éviter les perturbations, mais l'information des voyageurs sera décisive en pareil cas. Nous devons encore nous améliorer dans ce domaine.

En **trafic marchandises** aussi, nous devons gagner en efficacité. Concernant le trafic intérieur, il nous faut des directives des responsables politiques : le trafic par wagons complets est déficitaire et ne répond donc pas à l'exigence d'autonomie financière. Pourtant, il contribue au transfert du trafic de la route vers le rail et aux objectifs climatiques de la Suisse. Nous recherchons des solutions avec la Confédération et entendons proposer une orientation à long terme pour une logistique efficace, automatisée et durable en Suisse, grâce à nos trains de marchandises et à nos sites répartis dans toute la Suisse.

Nous sommes optimistes pour l'avenir. La mobilité évolue ; elle va devenir moins prévisible et plus fluctuante. Les gens prendront davantage le train pour leurs loisirs, et moins pour aller au travail. **Le confort, le respect du climat et l'efficacité énergétique seront les principaux critères lors du choix du moyen de transport.** Le train a donc de l'avenir, car il joue un rôle essentiel dans la protection du climat en Suisse. Enfin, nous souhaitons contribuer au développement global de la mobilité en Suisse et promouvoir les solutions permettant de combiner le train aux autres moyens de transport.

Cette année, nous fêterons d'ailleurs les 175 ans du chemin de fer en Suisse avec l'ensemble de la branche des transports publics. L'occasion de regarder en arrière, mais aussi d'envisager l'après-coronavirus. Nous espérons avoir bientôt le plaisir d'accueillir à nouveau autant de voyageurs qu'il y a deux ans, et même bien plus ! Nous ferons tout ce qu'il faut pour y parvenir.

Un immense merci, pour leur engagement et leur confiance, à nos collaboratrices et collaborateurs, qui donnent le meilleur d'eux-mêmes, à notre clientèle qui continue de voyager dans nos trains, d'acheter dans nos gares et de nous confier le transport de ses marchandises, au Conseil fédéral et au Parlement, à la Confédération et aux cantons, ainsi qu'à tous nos partenaires pour leur soutien.



Monika Ribar
Présidente du Conseil d'administration



Vincent Ducrot
CEO



Monika Ribar, Présidente du Conseil d'administration, et Vincent Ducrot, CEO.

Le confort, le respect du climat et l'efficacité énergétique seront les principaux critères lors du choix du moyen de transport.



Une nouvelle année marquée par le coronavirus : les CFF sont confiants pour l'avenir.

En 2021, la crise du coronavirus a continué à affecter la demande et gravement nuire aux finances des CFF. On estime à l'heure actuelle les pertes de l'entreprise à environ trois milliards de francs.

Maintien de l'offre en trafics voyageurs et marchandises malgré la crise.

En 2021, les CFF n'ont pas réduit leur offre, ni allégé l'horaire, contrairement à ce qui s'était produit en 2020. D'entente avec le propriétaire, les CFF ont assuré leur mission de base, honoré leurs mandats importants pour l'économie suisse et avancé dans les étapes d'aménagement et le développement de l'offre. Chez CFF Cargo Suisse, la demande a reculé en termes de quantités, mais la qualité de l'offre est demeurée intacte.

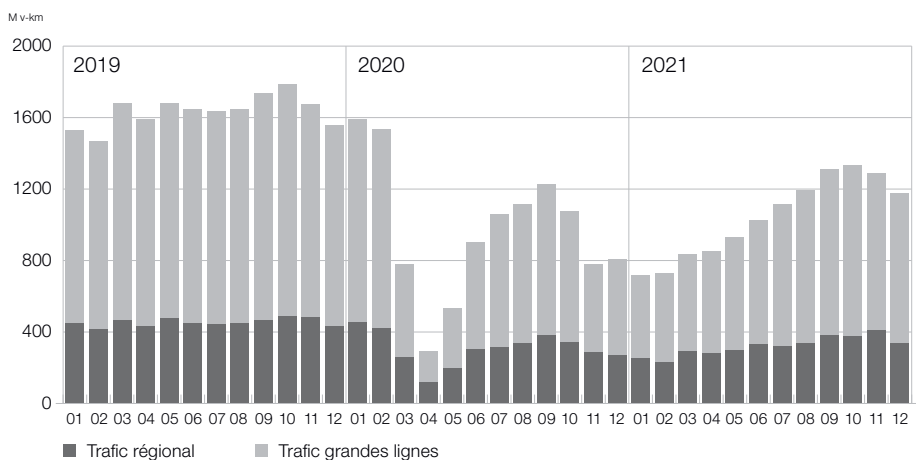
Demande en trafic voyageurs impactée par la pandémie.

Après un creux en début d'année, la demande a connu une légère amélioration les deux derniers trimestres. Cependant, la cinquième vague de coronavirus est venue briser cette tendance à la reprise. En 2021, on a compté 885 000 voyageurs par jour, soit 4,9% de plus qu'en 2020, mais toujours 33,1% de moins qu'en 2019, avant la pandémie.

Le trafic de loisirs, durement frappé au début de la crise, s'est mieux rétabli que le trafic pendulaire. En 2021, les pendulaires ont de nouveau été nombreux à pratiquer le télétravail. La demande en trafic de loisirs et en trafic pendulaire a été inférieure à celle de 2019. Les voyageurs-kilomètres ont augmenté de 6,8% par rapport à 2020, notamment grâce à un été et un automne plus favorables (2021: 12 505 millions de voyageurs-kilomètres, 2020 : 11 705 millions). En trafic voyageurs international aussi, le taux d'occupation des trains était environ 30% inférieur à celui de 2019, en raison notamment des mesures imposées par les différents pays. Mais durant l'été 2021, les CFF ont en partie atteint le niveau d'avant-crise.

Évolution de la demande aux CFF.

Évolution des voyageurs-kilomètres mensuels



Voyageurs-kilomètres mensuels (v-km) = somme de tous les kilomètres parcourus par les voyageurs en un mois

Des répercussions également sur la demande dans les domaines de l'immobilier, du trafic marchandises et de l'infrastructure.

La fréquentation des gares a elle aussi fluctué pendant la pandémie. Si elle a progressé de 3,6% par rapport à 2020, elle reste en retrait de 30,5% par rapport à 2019. Des signes d'amélioration se profilent après les pertes subies en 2020 sur le chiffre d'affaires de tiers réalisé auprès de la clientèle commerciale. Les chiffres d'affaires réalisés avec des tiers restent toutefois inférieurs de 19% à ceux enregistrés en 2019.

En trafic marchandises suisse, les quantités ont stagné à un faible niveau (2021 : 5256 millions de tonnes-kilomètres nettes, -0,2% par rapport à 2020) et restent en retrait de 12,1% par rapport à 2019. Le trafic marchandises international, en revanche, a sensiblement augmenté en quantités en 2021, de 7,9% par rapport à 2020 pour s'établir à 17 471 milliers de trains-kilomètres vendus, ce qui représente une hausse de 4,0% par rapport à 2019.

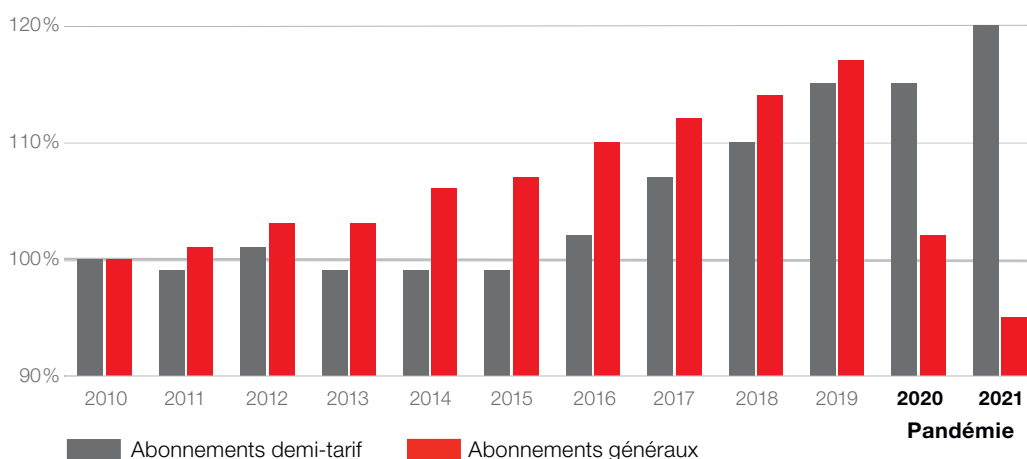
Chez Infrastructure Réseau, le manque à gagner enregistré au niveau du produit des sillons en raison du coronavirus a été moins important qu'en 2020 grâce à la reprise de la demande (amélioration de 29 millions de francs), mais le produit des sillons reste très inférieur à celui d'avant-crise.

Nombre d'AG en forte baisse et ventes record d'abonnements demi-tarif.

Le nombre d'abonnements généraux en circulation a encore fortement diminué : 406 000 contre 439 000 en 2020 et 500 000 en 2019. Le nombre d'AG vendus est retombé sous le niveau de l'année 2010. L'an dernier, 2,83 millions d'abonnements demi-tarif étaient en circulation, soit une nette augmentation par rapport à 2020 (+4,0%) et à l'avant-crise (+3,9%).

Abonnements demi-tarif et abonnements généraux.

Données indexées, année de référence 2010



Soutien de la Confédération et des cantons.

En vertu de la loi fédérale d'urgence sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19, la Confédération a continué d'allouer en 2021 des fonds exceptionnels aux secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires (Infrastructure Réseau, trafic

régional) ainsi qu'au trafic marchandises suisse. En 2020, environ 277 millions de francs ont ainsi été ajoutés au résultat, et 330 millions de francs en 2021. Les CFF sont reconnaissants pour ces moyens supplémentaires.

Paquet de mesures de stabilisation financière.

Afin d'assurer un financement pérenne des CFF jusqu'en 2030, la Confédération et les CFF ont élaboré un paquet de mesures de stabilisation. Les ressources financières sont ainsi garanties pour 2022. Les CFF et la Confédération apportent chacun leur contribution. Afin de ralentir l'endettement, les CFF doivent prendre des mesures propres à améliorer leur résultat de quelque 6 milliards de francs d'ici à 2030, par rapport au statu quo. De plus, ils devront réaliser 80 millions de francs d'économies sur les coûts et/ou d'augmentation des recettes par an à partir de 2024 et jusqu'en 2030. Les CFF étudieront en 2022 la façon d'y parvenir. La Confédération, pour sa part, se déclare prête à réduire les redevances d'utilisation des sillons en trafic grandes lignes de l'ordre de 1,5 à 1,7 milliard de francs entre 2022 et 2029, année de fin de la concession. Cela devrait permettre au trafic grandes lignes de réaliser à nouveau des bénéfices à moyen terme. Ces bénéfices seront nécessaires pour investir par exemple dans le matériel roulant et de nouvelles offres. Le calendrier des aménagements à l'horizon 2035 sera en outre revu, dans l'idée de reporter certains investissements à une date ultérieure. Toutes ces mesures d'allègement vont freiner la croissance de la dette. La Confédération donne également aux CFF jusqu'en 2030 pour réduire leur endettement et retrouver un taux de couverture de la dette de 6,5. Reste maintenant à appliquer ce programme, qui s'annonce très contraignant.

Le quotidien du personnel bouleversé par le coronavirus.

Le port du masque obligatoire dans les transports publics et dans certaines parties des gares a bien été respecté. Nous en sommes très reconnaissants à nos clientes et clients.

Les CFF ont renforcé le nettoyage des trains depuis le début de la crise sanitaire : plusieurs fois par jour, les surfaces de contact comme les mains courantes, boutons, tables, accoudoirs et toilettes sont nettoyées et désinfectées. Sur les lignes où la demande est particulièrement forte, un nettoyage ambulant supplémentaire est effectué. Quelque 1000 collaboratrices et collaborateurs des CFF sont déployés chaque jour pour garantir la propreté des trains.

En 2021, le travail avec masque de protection, dans le respect des plans de protection, a de nouveau bouleversé le quotidien professionnel. Plus de 13 000 collaboratrices et collaborateurs sont passés en télétravail partiel. Ce mode de travail a encore bien fonctionné pendant la deuxième année de pandémie. Près des deux tiers du personnel n'ont pas pu pratiquer le télétravail, car leur présence était indispensable à l'exploitation. La santé des collaboratrices et collaborateurs reste la priorité absolue des CFF.

Les CFF sont confiants pour l'avenir.

Les CFF vont de l'avant avec la stratégie 2030, des objectifs concrets et des priorités de mise en œuvre (voir page 16). Le chemin de fer a de l'avenir. En effet, la mobilité est un besoin essentiel, et la possibilité de voyager dans le respect du climat et en évitant les embouteillages sera de plus en plus appréciée à l'avenir. À long terme, le rail est appelé à connaître une forte croissance. Notre entreprise s'y prépare.

Chronique de l'année

Les grandes dates de 2021.

Janvier



1. 1 au 31. 12

Le Contact Center CFF de Brigue fête ses 20 ans.

Février

1. 1 au 31. 12

CFF Cargo SA fête ses 20 ans.



1. 1

Jochen Decker est nommé responsable Informatique et rejoint la Direction du groupe.

4. 1

Les CFF rachètent toutes les actions Securitrans. L'unité Protection des chantiers est intégrée à CFF Infrastructure, tandis que l'unité Surveillance spéciale, renommée Transsicura, devient une filiale de CFF Immobilier.

Avril



1. 4

Dernière course des voitures unifiées I, après 60 ans de service.

5. 4

Mise en service du RER tessinois.

Mars

1. 3 au 31. 10

Interruption totale de la ligne Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds pour assainissement.

15. 3

Les pertes annuelles 2020 atteignent 617 millions de francs.

20/21. 3

Mise en service du nouvel enclenchement de Lausanne.

26. 3

À Zurich, inauguration du Negrellisteg. Ce nouveau pont piétonnier qui enjambe les voies relie les arrondissements 4 et 5.

Mai

21.4

Les CFF commandent 60 trains duplex InterRegio supplémentaires à Stadler.

30.4

Après 50 ans passés aux CFF, Toni Häne prend sa retraite et quitte la direction de Voyageurs.



1.5

Lancement de deux nouvelles divisions : Marché Voyageurs et Production Voyageurs. Véronique Stephan prend la direction de Marché Voyageurs, Linus Looser de Production Voyageurs, et tous deux rejoignent la Direction du groupe.

Lancement du centre de compétences Inclusion et accessibilité.



Juin

3.5

Le système salarial évolue après d'âpres négociations entre les CFF, le SEV, Transfair, le VSLF et l'ACTP.

4.5

Pas de mesures tarifaires dans les transports publics pour 2021/2022.

13.5/23.5

Les week-ends de l'Ascension et de la Pentecôte, 23 trains supplémentaires font l'aller-retour au Tessin.

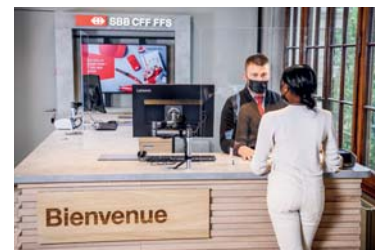


18.5

Nouvelle œuvre d'art de Patrizia Pfenninger à Bellinzzone.

10.6

Le premier Centre voyageurs CFF modernisé ouvre à Montreux. D'autres suivront à Horgen et à Mendrisio.



24.6

Après quatre années de travaux, l'aile ouest historique de la gare de Bâle CFF a retrouvé son lustre d'antan.

29.6

Début des travaux de modernisation de la gare de Lausanne.



Septembre

1.9

Annnonce de tests de marché sur de nouveaux abonnements (p. ex. crédit transports publics).

12.9

Un exercice de sauvetage démontre que le tunnel du Simplon est sûr et que la collaboration fonctionne.

15.9

Franz Steiger est nommé responsable Finances en remplacement de Christoph Hammer et rejoint la Direction du groupe.

Août

Juillet

1.7

Le nouveau quartier Euro-paallee de Zurich est terminé ; les CFF remettent cet espace public à la Ville.

18.7

Journée record de la saison cycliste 2021 : 2537 réservations.



17.9

CFF Cargo réceptionne la première de douze locomotives ambimoteurs H3, respectueuses de l'environnement.



22.9

Les pertes semestrielles atteignent 389 millions de francs.

27.9

Le train spécial « Connecting Europe Express » s'arrête en Suisse.



Octobre

1. 10

Nouvelle fontaine d'eau potable en gare de Winterthur. Les voyageurs n'ont qu'à appuyer sur un bouton pour remplir gratuitement leur bouteille d'eau fraîche, ce qui contribue à réduire les déchets plastiques.

5. 10

Stadler reçoit une commande de 286 nouvelles rames automotrices pour le trafic régional ; le 29 octobre, Alstom dépose un recours.

31. 10

Fin octobre, les collaboratrices et collaborateurs CFF de Suisse romande ont investi le nouveau siège, situé dans le nouveau quartier « Parc du Simplon » à Renens.



Novembre

5. 11

La Communauté européenne du Rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), association syndicale faïtière, signent l'accord « Women in Rail ».

9. 11 au 12. 11

Interruption de la ligne Lausanne–Genève suite à un affaissement de voie à Tolochenaz. Exploitation restreinte jusqu'au 27 novembre.



17. 11

Présentation de la nouvelle carte SwissPass next Generation valable à partir du 1.1.2022.

Les notes attribuées dans le cadre de l'enquête auprès du personnel 2021 sont bonnes.

25. 11

La Présidente du Conseil d'administration et le CEO présentent la stratégie CFF 2030.

Décembre

1. 12

Les CFF atteignent les 500 GWh d'économies grâce à leur programme d'économie d'énergie.

11. 12

Inauguration de la gare cantonale d'Altdorf.



12. 12

Changement d'horaire avec lancement du train de nuit pour Amsterdam et d'un train supplémentaire Bâle–Milan.

Nouvelle offre de surclassement dégriffé.

Stratégie CFF 2030 : gros plan sur le rail et flexibilisation progressive.

La stratégie CFF 2030 adoptée fin novembre 2021 met l'accent sur l'avenir de l'entreprise et la voie à suivre pour sortir de la crise du coronavirus. Au cœur des orientations figurent les clientes et les clients ainsi que la mission clé du chemin de fer, à savoir la ponctualité, la fiabilité et la sécurité.

Les CFF entendent gagner en flexibilité et en efficacité et poursuivre leur croissance de manière intelligente, là où le rail concentre le plus d'atouts. Ils souhaitent conserver leur rôle de leader dans le domaine du développement durable et incarner un chemin de fer à dimension humaine.

D'après les dernières prévisions de la Confédération, la croissance de la mobilité va se poursuivre, notamment grâce aux voyages effectués dans le respect du climat. Dans le même temps, notre clientèle attend davantage de flexibilité et ses habitudes de voyage sont moins prévisibles. En outre, les conséquences de la pandémie continuent de peser sur la situation financière et la pression sur l'efficacité s'accroît. À cela, les CFF répondent par un renforcement de la robustesse du système ferroviaire et une flexibilisation progressive de la production et de l'offre.

Améliorer l'orientation

clientèle et la flexibilité.

Intégrer différentes formes de mobilité.

Assurer une croissance

intelligente de notre cœur

de métier. Augmenter la part modale du chemin de fer.

Placer les femmes et les

hommes au cœur de

nos activités. Développer durablement l'entreprise pour la clientèle, le personnel, la société.



Renforcer l'efficacité et la

rentabilité. Créer une valeur ajoutée pour le service public.

Deux étapes de mise en œuvre.

Les CFF vont procéder en deux étapes pour mettre leur stratégie en œuvre. D'ici 2025, ils souhaitent stabiliser l'exploitation et l'horaire et renforcer l'orientation clientèle. Cette première étape permettra d'atteindre dans un deuxième temps les objectifs fixés pour 2030.

Nos objectifs pour 2030.

- **En se basant sur l'horaire cadencé qui a fait ses preuves, les CFF entendent flexibiliser davantage l'offre en faveur de leur clientèle.**

Par exemple, l'horaire pour les personnes voyageant le week-end dans le cadre de leurs loisirs sera différent de celui des pendulaires durant la semaine, ou il sera ponctuellement adapté selon la saison. Cela nécessite une infrastructure ferroviaire robuste et une exploitation de grande qualité. En outre, les déplacements en train doivent devenir plus simples, plus pratiques et plus agréables, notamment grâce à une meilleure information à la clientèle en cas de perturbation, un accès facilité au train et un nouveau matériel roulant homogène.

- **Les CFF assurent une croissance intelligente dans leur cœur de métier, c'est-à-dire là où le chemin de fer concentre le plus d'atouts.**

Les CFF investissent dans des liaisons internationales, par exemple le train de nuit à destination d'Amsterdam, et proposent ainsi des alternatives à l'avion et à la

voiture, respectueuses du climat et compétitives. En collaboration avec les acteurs de la branche des transports publics, les CFF entendent simplifier l'assortiment et le système tarifaire. Les gares, cartes de visite des CFF, constitueront des interfaces attrayantes pour une parfaite coordination des transports publics et du transport individuel.

– **Les CFF entendent renforcer leur efficacité et donner à leur groupe une perspective durable sur le plan économique.**

Les CFF numérisent leur cœur de métier, de la planification à la production ferroviaire. Ils optimisent la maintenance des véhicules et investissent dans les installations d'entretien. Grâce aux développements immobiliers réalisés sur leurs propres terrains, les CFF garantissent des revenus réguliers et stables sur le long terme.

– **Les CFF veulent jouer un rôle de leader dans tout ce qui a trait au développement durable et incarner un chemin de fer à dimension humaine.**

L'objectif de neutralité climatique que les CFF se sont fixé pour 2030 est un message clair. En proposant une offre vaste et compétitive, CFF Cargo contribue au transfert de la route vers le rail. Les CFF continuent de transformer les abords des gares en quartiers urbains accueillants et durables. Par ailleurs, ils entendent rester l'un des employeurs les plus attrayants de Suisse et continuer de proposer des emplois porteurs de sens à leurs collaboratrices et collaborateurs.

Informations complémentaires : <https://company.sbb.ch/fr/entreprise/profil/strategie.html>

Les CFF entendent gagner en flexibilité et en efficacité et poursuivre leur croissance de manière intelligente, là où le rail concentre le plus d'atouts.



Pour nos clientes et clients.

Les voyages en train doivent être simples et confortables pour notre clientèle. Les CFF ont fait quelques progrès dans ce domaine, comme l'attestent les résultats de l'enquête de satisfaction de la clientèle. Ces bons résultats sont largement dus à l'excellent travail fourni par les collaboratrices et collaborateurs CFF dans les trains, sur les voies, dans les gares, dans les ateliers ou en télétravail. Cependant, les CFF doivent encore s'améliorer, par exemple dans l'information en cas de perturbation.

Nouvelles offres en trafic voyageurs.

Depuis le changement d'horaire de décembre 2021, les voyages internationaux ont gagné en confort et en rapidité grâce au lancement du train de nuit à destination d'Amsterdam et d'un train supplémentaire Bâle–Milan. Sur la ligne Zurich–Munich, l'objectif est de réduire le temps de parcours à trois heures et demie pour les six liaisons quotidiennes. Trois trains circulent d'ores et déjà selon ce nouvel horaire ; trois autres rames de la flotte Astoro sont en cours de transformation pour permettre un gain de temps de 30 minutes sur cette liaison internationale.

En trafic intérieur, les voyageurs bénéficient, depuis le changement d'horaire, de multiples améliorations de l'offre, comme le prolongement de l'IC 5 Genève Aéroport–Zurich HB–Saint-Gall jusqu'à Rorschach une fois par heure et les trains IC 3 supplémentaires Coire–Zurich pour les amateurs de sports d'hiver. Grâce à la coopération entre le SOB et les CFF, la ligne IR 35 « Aare Linth » offre désormais une liaison directe de Berne à Coire via Berthoud–Zurich–Ziegelbrücke. De janvier à mars 2022, le week-end, les CFF proposent par ailleurs le VosAlpes Express Fribourg–Le Châble, une liaison directe pour les personnes souhaitant aller skier à Verbier.

Depuis le changement d'horaire, l'IC 2 s'arrête à la nouvelle gare cantonale d'Altdorf toutes les deux heures. Cela crée de nouvelles liaisons directes rapides d'Altdorf vers le Tessin et Zurich, et vers Bâle à partir de 2023.

Les nouvelles offres des CFF constituent une alternative à l'avion et à la voiture compétitive et respectueuse du climat. Le voyage en train de Zurich à Amsterdam, par exemple, génère environ sept fois moins d'émissions de CO₂ que le même trajet en avion.

Depuis le changement d'horaire de décembre 2021, les voyages internationaux ont gagné en confort et en rapidité.

Internet gratuit dans les trains.

La qualité de la connexion au réseau mobile est un critère important pour inciter les voyageurs à préférer le train, plus respectueux du climat. Les voyageurs peuvent ainsi mettre le temps de trajet à profit pour travailler ou se divertir. Depuis décembre 2020, les clients de digitec connect, Quickline, Salt et Sunrise surfent gratuitement dans les trains grandes lignes des CFF et du SOB. C'est aussi le cas des clients de Swisscom depuis le changement d'horaire 2021.

Boom du vélo : création de places supplémentaires pour les vélos.

L'année 2021 a été marquée par une très forte affluence des amateurs de vélo dans les trains CFF. Les CFF ont réussi à gérer la situation grâce au remarquable engagement de leur personnel. Ils ont rapidement réagi en créant 4000 places pour vélos ouvertes à la réservation. Ainsi, sur les lignes les plus fréquentées, il y a jusqu'à trois fois plus de places pour vélos dans les trains. Comme cela ne suffit toujours pas les jours de forte affluence, l'obligation de réservation a dû être étendue, sachant qu'il faut du temps pour accroître davantage les capacités. L'obligation de réserver pendant les week-ends d'été favorise la fiabilité du service. Pour répondre à l'évolution de la demande, les CFF développent progressivement leur offre, en concertation avec les associations de cyclistes et les représentants de la branche. Dès la saison 2022 et jusqu'en 2025, plus de 400 places supplémentaires pour vélos seront créées dans les trains grandes lignes.

Amélioration des droits des voyageurs.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les voyageurs perçoivent un dédommagement s'ils arrivent à destination avec 60 minutes de retard ou plus. Les personnes titulaires d'un abonnement bénéficient elles aussi d'une indemnisation, calculée en fonction de la valeur journalière de leur abonnement. Les demandes d'indemnisation peuvent être soumises en ligne ou auprès de n'importe quel point de vente desservi. Cette solution facile et pratique est valable dans toute la branche des transports publics. Les CFF se chargent du traitement centralisé des demandes sur mandat de l'Alliance SwissPass.

Prix des transports publics stables pour la clientèle.

En 2022, pour la cinquième année consécutive, les prix des transports publics resteront stables. Depuis le début de la crise sanitaire, les CFF et la branche des transports publics font tout leur possible pour convaincre la clientèle d'adopter les transports publics (ou d'y revenir). Ils ont donc décidé de ne pas augmenter les prix. Si le prix des abonnements et des billets individuels nationaux est resté inchangé, celui de certains titres de transports publics a même diminué depuis le changement d'horaire de décembre 2021. Alors que les enfants voyagent toujours gratuitement jusqu'à leur sixième anniversaire, les groupes scolaires bénéficient désormais d'une carte journalière spéciale au prix de 15 francs par personne. Les offres du Swiss Travel Pass destinées aux touristes sont devenues meilleur marché et plus flexibles. À relever aussi que le rayon de validité de la carte d'accompagnement pour les voyageurs à mobilité réduite ayant besoin d'être accompagnés d'une personne a été étendu pour correspondre à celui de l'abonnement demi-tarif.

Billets dégriffés, AG été et abonnements tests.

Des billets dégriffés ont de nouveau été proposés en 2021. Introduit lors du changement d'horaire de décembre 2021, le surclassement dégriffé est d'ores et déjà utilisé par près de

De plus en plus de clientes et clients achètent leurs billets via les canaux de vente numériques cff.ch et Mobile CFF.

500 personnes par jour. Depuis le 1^{er} janvier 2022, une carte journalière pour les écoles est proposée aux classes d'écoles (à partir de dix personnes) à un prix avantageux pour des événements scolaires ou sportifs. Vendue 15 francs, la carte est valable dans le rayon de validité de l'AG. Elle permet d'alléger le budget des écoles et encourage les activités extrascolaires, comme les courses d'école et les camps. La branche reprend ainsi une initiative émanant du Parlement fédéral fin 2019, et qui jouit d'un large soutien.

Pour favoriser le tourisme durable, les transports publics ont lancé avec Suisse Tourisme un nouvel «AG été». Cet abonnement a été un réel succès: entre le 17 juin et le 15 août 2021, 10 400 abonnements été ont été vendus, dont près de 1800 en 1^{re} classe. Cette opération devrait être reconduite en 2022.

La pandémie de coronavirus, mais aussi le virage numérique et les nouvelles formes de travail plus flexibles sont autant de défis à relever pour les transports publics et pour les CFF. En étroite collaboration avec la branche des transports publics, les CFF souhaitent simplifier l'assortiment et le système tarifaire, et testent de nouvelles formes d'abonnement plus flexibles. L'objectif est que les abonnements soient plus adaptés aux besoins changeants de la clientèle, permettent une utilisation plus flexible des transports publics et soient disponibles sur les canaux numériques, à l'exemple du «crédit transports publics». Le principe est simple: la clientèle achète à l'avance un certain crédit à prix réduit, qu'elle peut ensuite utiliser pour acheter ses billets et ses cartes journalières pendant une année. Un panel de clientes et clients teste cette offre à l'échelle nationale depuis novembre 2021. Deux crédits étaient proposés: 3000 francs de crédit transports publics au prix de 2000 francs, ou 1000 francs au prix de 800.

Les canaux numériques et EasyRide en pleine expansion.

De plus en plus de clientes et clients achètent leurs billets via les canaux de vente numériques cff.ch et Mobile CFF. La billetterie automatique EasyRide s'est bien développée. En 2021, 9,4 millions de billets ont été achetés avec EasyRide, soit une hausse de 137%. La facilité d'accès aux transports publics et le côté pratique indéniable d'EasyRide séduisent plus particulièrement les clients occasionnels et les nouveaux clients.

Améliorer notre information à la clientèle.

L'amélioration de l'information à la clientèle fait partie des priorités des CFF. C'est pourquoi ils continuent de perfectionner les canaux d'information, en étroite collaboration avec l'ensemble de la branche des transports, les autorités et les diverses parties prenantes. L'objectif est que la clientèle soit toujours bien informée, même en cas de perturbation.

D'ici 2023, 500 petites et moyennes gares seront équipées d'écrans « Smart Information Displays ». Toutes les informations utiles relatives à l'horaire et aux perturbations s'y afficheront en temps réel de manière interactive. Ce programme a débuté en janvier 2021 et devrait s'étendre jusqu'au milieu de l'année 2023.

D'autres améliorations seront apportées par le « Voyager Itinerary Assistant » (VIA), qui propose d'autres itinéraires aux clientes et clients et les guide en cas de perturbation. Les Services Itinéraires et cartes (RoKaS) leur indiquent comment se rendre à pied jusqu'à leur destination.

La gare, carte de visite des CFF.

Dans le cadre de l'assainissement des gares, les CFF souhaitent davantage mettre en avant leur identité locale et apporter des améliorations au niveau de l'ordre, de la propreté, des toilettes, des zones de séjour et d'attente. Pour eux, l'offre de consommation doit davantage tenir compte des besoins de la clientèle, que ce soit par la valorisation des lieux de séjour et d'attente, la multiplication des enseignes régionales ou l'introduction de nouveaux concepts de restauration. Les gares constituent des interfaces avec les différents moyens de transport et s'intègrent ainsi davantage dans leur environnement. C'est le cas notamment à Rotkreuz et à Bellinzone. Dans les gares et aux alentours, les CFF aménagent des aires de stationnement pour voitures et vélos répondant à la demande.

Un nouveau quartier pour le siège romand des CFF à Renens.

En collaboration avec les villes et les communes, les CFF transforment les sites d'exploitation libérés à proximité des gares en quartiers attrayants et vivants, ce qui favorise l'accès au train et facilite l'acheminement des marchandises dans les centres-villes. Des complexes industriels et administratifs fonctionnels et inspirants garantissent la disponibilité des installations et de l'exploitation ferroviaire, tout en renforçant l'attrait de l'employeur.

Au « Parc du Simplon », un projet déjà bien avancé l'an dernier, les CFF aménagent à Renens, dans le canton de Vaud, un nouveau quartier à usage mixte qui longe directement la ligne Genève–Lausanne. Le concept global comprend des logements, des bureaux, des surfaces commerciales et des espaces publics de détente. Ce nouveau quartier se compose de 13 bâtiments offrant plus de 270 logements. Il accueille aussi le nouveau siège des CFF en Suisse romande. À terme, le siège et le nouveau centre d'exploitation abriteront près d'un millier de collaboratrices et collaborateurs CFF.

CFF Cargo est tiraillée entre l'exigence d'autonomie financière et l'ambition politique de transfert du trafic intérieur de la route vers le rail.

Les gares constituent des interfaces avec les différents moyens de transport et s'intègrent ainsi davantage dans leur environnement.

CFF Cargo : s'adapter aux besoins de la clientèle.

La clientèle du trafic marchandises exige de plus en plus de flexibilité, de rapidité et de numérisation. Pour espérer remporter des appels d'offres, CFF Cargo doit donc proposer des solutions sur mesure. En Valais, par exemple, CFF Cargo a imaginé pour Swissgrid une solution de transport particulièrement flexible pour acheminer 7182 tonnes de tuyaux en béton d'Italie jusqu'au chantier. Autre exemple : Stahl Gerlafingen AG, qui produit 720 000 tonnes d'armatures et de profilés en acier par an pour le secteur du bâtiment, se fait livrer près de trois quarts de la ferraille en train. CFF Cargo récupère les débris d'acier directement sur les sites de démolition et les apporte à l'aciérie locale de Gerlafingen pour qu'ils y soient retravaillés.

La clientèle a confiance en CFF Cargo : en 2021, l'entreprise a renouvelé d'importants contrats et remporté des appels d'offres.

2021 a aussi été une année remarquable en ce qui concerne l'automatisation. L'attelage automatique, en particulier, est déterminant pour un fret ferroviaire pérenne. Il garantit une préparation et une formation des trains plus sûres et plus rapides, ainsi qu'une mise à disposition plus rapide et moins coûteuse. En juin 2021, CFF Cargo a raccordé cinq terminaux de trafic combiné intérieur supplémentaires au réseau avec attelage automatique.

À l'automne, l'Office fédéral des transports (OFT), l'Union des transports publics (UTP) et l'Association des chargeurs (VAP) se sont entendus pour équiper tous les wagons et locomotives de Suisse de l'attelage automatique. Des initiatives semblables ont vu le jour à l'échelle européenne. CFF Cargo fait ici figure de pionner.

Poursuivre le développement du trafic marchandises intérieur.

CFF Cargo est tiraillée entre l'exigence d'autonomie financière et l'ambition politique de transfert du trafic intérieur de la route vers le rail. En décembre, le Conseil fédéral a lancé de nouveaux travaux de développement du futur trafic marchandises intérieur. Pour les CFF, il s'agit maintenant de chercher, avec la Confédération et les responsables politiques, un moyen de concilier utilité publique et rentabilité d'entreprise. À long terme, il faut définir une vision qui repose sur les atouts du rail. Les CFF entendent enrichir leur offre actuelle de trafic marchandises par des solutions logistiques urbaines qui permettent un approvisionnement et une élimination durables dans les villes. Ils veulent ainsi multiplier les voies express et aménager des installations de transbordement performantes, pour continuer de favoriser le transfert de la route vers le rail. L'automatisation et la numérisation des installations, du matériel roulant et des processus augmentent l'efficacité, améliorent la flexibilité et simplifient l'accès de l'économie suisse au système ferroviaire.

La satisfaction de la clientèle augmente partout, sauf en Suisse romande.

La satisfaction (globale) de la clientèle continue de croître en 2021, principalement en trafic voyageurs et en trafic marchandises.

La **satisfaction de la clientèle du trafic voyageurs** est dans la lignée du bon résultat obtenu en 2020 dans le contexte de la pandémie de coronavirus. En effet, les conséquences du coronavirus, comme la fréquentation en baisse dans les gares et les trains, influent sur la situation de l'exploitation mais aussi sur l'enquête elle-même (p. ex. nombre de personnes interrogées). Les efforts fournis par les CFF se ressentent particulièrement dans la hausse des valeurs de satisfaction vis-à-vis de l'horaire (+2,8 points), de la propreté des trains (+0,4 point) et de l'équipement du matériel roulant (+1,9 point).

Nouvelle méthode de mesure de la satisfaction clientèle.

En 2021, les CFF ont changé leur façon de mesurer la satisfaction de la clientèle. Ils différencient désormais la clientèle privée d'une part et la clientèle commerciale en trafic marchandises d'autre part. La clientèle privée inclut la clientèle du trafic voyageurs, les usagers des gares et les utilisateurs des canaux numériques, tels que l'horaire et la vente de billets en ligne. Pour CFF Cargo, la mesure de satisfaction de la clientèle commerciale correspond à la précédente mesure de satisfaction de la clientèle. La satisfaction de la clientèle privée est répartie entre les catégories « Voyage en train », « Gare » et « Numérique » et non plus selon les divisions. La nouvelle mesure commence avant même le voyage et évalue la satisfaction lors de la planification du voyage, à l'achat du billet, à bord des trains et en gare.

Concernant l'évolution en cours d'année, on constate que la clientèle a été extrêmement satisfaite en début d'année. À partir du milieu de l'année et à mesure que la clientèle a recommencé à emprunter plus souvent les transports publics, on observe dans presque tous les domaines une légère tendance à la baisse, qui va en s'accroissant. Cette tendance s'explique aussi par des difficultés d'exploitation (manque de personnel des locomotives et de matériel roulant, surtout en Suisse romande, accumulation de chantiers, etc.). Le recul entre le premier et le second semestre a été particulièrement marqué pour l'offre de places (-5,2 points), la ponctualité (-2,6 points) et le rapport prix-prestation (-1,8 point). Dans le même temps, l'information numérique à la clientèle et la distribution sur les canaux numériques ont au contraire progressé.

Au second semestre, les écarts se sont en outre creusés entre les régions. Tandis qu'en Suisse romande, les défis de l'exploitation ont entraîné une baisse sensible des notes pour la ponctualité, l'offre de places et la levée des perturbations, le Tessin a connu une tendance partiellement positive. Cette tendance s'est notamment traduite par une satisfaction en hausse vis-à-vis de l'offre horaire, qui doit certainement beaucoup à l'ouverture du tunnel de base du Ceneri et à l'introduction du « Metrò Ticino ».

La **satisfaction de la clientèle en gare** se maintient à un bon niveau, malgré tout inférieur à celui de 2020. Les domaines de la sécurité, éclairage compris (-2,4 points), et des commerces (-3,1 points) ont été moins bien notés. De même, la propreté (-4,7 points) a obtenu une moins bonne note, alors que la mesure réalisée avec le système de mesure de la qualité QMS+ révèle une tendance légèrement positive, principalement grâce aux excellentes prestations fournies par les collaboratrices et collaborateurs. On peut supposer que les attentes en termes d'espace et de propreté ont changé avec la pandémie, ce qui a contribué à la baisse enregistrée dans les domaines cités. De plus, l'offre de commerces et de res-

tauration dans les gares a parfois été restreinte à cause du coronavirus, ce qui peut aussi expliquer la moindre satisfaction dans ce domaine. La signalisation en gare obtient des valeurs de satisfaction constantes (+1,0 point). La clientèle se déclare satisfaite de l'efficience (+1,4 point). Elle se sent comprise par les CFF dans les gares et estime pouvoir tout accomplir dans un temps raisonnable.

En 2021, la **satisfaction de la clientèle de CFF Cargo** a augmenté. La satisfaction globale spontanée obtient 66 points sur 100, en hausse de 1,6 point par rapport à 2020. Tous les facteurs déterminants pour la clientèle ont obtenu de meilleures notes. Les clients ont particulièrement apprécié le personnel de vente et le service clientèle. La gestion des réclamations a fortement progressé. Si la tendance porte à l'optimisme, CFF Cargo a tout de même identifié des leviers d'amélioration. En 2022, elle se consacrera plus particulièrement à la robustesse, à la fiabilité et à la gestion des dérangements et de l'information clientèle.



Pour un chemin de fer robuste.

Les CFF sont une entreprise de service public. En 2021 aussi, la ponctualité, la fiabilité et la sécurité du chemin de fer ont occupé une place centrale.

Très bonnes valeurs de ponctualité malgré des difficultés en Suisse romande.

En termes de ponctualité, 2021 a été la deuxième meilleure année de tous les temps pour les CFF, après 2020, l'année du coronavirus. En 2021, 91,9% des trains du trafic voyageurs sont arrivés à destination à l'heure, c'est-à-dire avec moins de trois minutes de retard. 98,9% des clientes et clients ont pu avoir leur correspondance. La situation a cependant varié selon les saisons et les régions. Elle a été particulièrement délicate en Suisse romande à cause de problèmes d'exploitation.

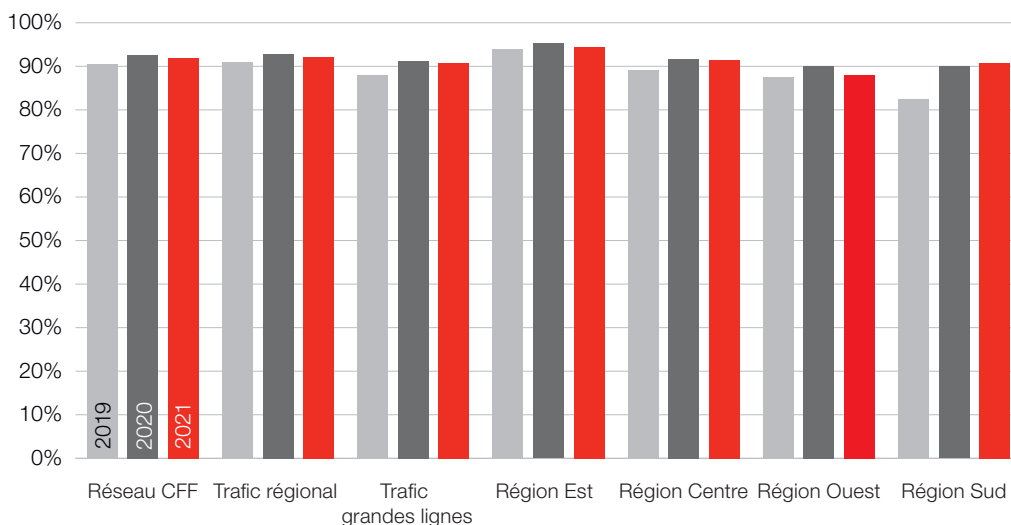
Les bonnes valeurs de ponctualité obtenues en 2021 sont dues à une meilleure planification des chantiers et à une répartition plus équilibrée des travaux sur l'ensemble de l'année. Les installations se sont aussi révélées plus fiables, et la conduite opérationnelle de l'exploitation plus efficace. En outre, il y a eu moins de dérangements aux installations et au matériel roulant proportionnellement aux trains-kilomètres. Enfin, le système ferroviaire a été moins sollicité en raison de la baisse de fréquentation.

Malgré tout, certains trains ont eu du retard en 2021, souvent à cause d'une accumulation de circonstances. Les retards s'expliquent principalement par d'importants travaux de construction et d'entretien, la libération tardive des voies et des réserves dans l'horaire trop justes ou trop rares. La pénurie de main-d'œuvre chez le personnel des locomotives, les dérangements au matériel roulant et aux installations ainsi que les intempéries ont également joué un rôle.

En trafic régional, la ponctualité a été bonne toute l'année à l'échelle nationale, mais avec des écarts entre les régions.

Ponctualité des trains.

Pourcentage de trains de voyageurs à l'heure



Les bonnes valeurs de ponctualité obtenues en 2021 sont dues à une meilleure planification des chantiers et à une répartition plus équilibrée des travaux sur l'ensemble de l'année.

En trafic grandes lignes aussi, la ponctualité s'est améliorée alors que la fréquentation repartait à la hausse: elle est passée de 88,0% en 2019 à 90,7% en 2021. En novembre, par contre, les conditions météorologiques ont de nouveau causé des problèmes, ce qui explique que les valeurs 2021 ont été moins bonnes qu'en 2020.

La ponctualité des envois de CFF Cargo Suisse n'a pas été satisfaisante. Elle s'établit à 91,0% en 2021 contre 93,5% l'année précédente. Ce recul s'explique par les chantiers et les intempéries, associés à la pénurie de main-d'œuvre. Diverses mesures ont été prises pour stabiliser la situation; elles portent leurs fruits.

Nécessité d'aménager davantage de réserves dans l'horaire.

Dans l'ensemble, la situation demeure complexe: le principal défi concerne l'horaire, qui n'est pas assez robuste. En fait, il n'est plus forcément adapté à la réalité actuelle, car le nombre de voyageurs a augmenté en 20 ans, ce qui se traduit notamment par des temps de montée, de descente et de changement plus longs. En outre, les travaux d'aménagement et de maintien de la substance vont encore s'amplifier ces prochaines années. L'extension de l'offre ferroviaire se poursuivra selon les étapes d'aménagement 2025 et 2035.

C'est pourquoi les CFF anticipent en travaillant à une planification plus judicieuse et plus fiable de l'horaire et du déroulement du trafic ferroviaire. Pour maintenir un bon niveau de ponctualité à l'avenir, il faudra planifier des temps de parcours et d'arrêt réalistes, et prévoir plus de réserves pour les chantiers. Ces réserves seront indispensable en particulier en Suisse romande à partir de 2024, si les CFF veulent garantir à leur clientèle un chemin de fer fiable et robuste. Les travaux sont déjà en cours et menés en étroite concertation avec la Confédération, les cantons et les entreprises de transport.

Nouveaux trains modernes et nouveaux concepts d'entretien.

Les CFF acquièrent du matériel roulant neuf, moderne et homogène pour le confort des voyageurs. Ils ont notamment commandé à Stadler 286 rames automotrices RER pour le trafic régional, avec les filiales Thurbo et RegionAlps, et 60 trains duplex InterRegio supplémentaires. Ils disposeront ainsi des capacités requises par le réaménagement de l'offre en trafic régional et pourront répondre aux exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés en trafic grandes lignes. Outre ces achats, les CFF modernisent les trains IC 2000 et ICN en trafic grandes lignes et la flotte Astoro (ETR 610) en trafic voyageurs international. Dans le cadre de la modernisation intégrale de la flotte IC 2000 (la plus importante dans toute

l'histoire du trafic grandes lignes), les CFF auront investi plus de 300 millions de francs dans la réfection de 341 voitures. D'ici à 2024, la rénovation des seules voitures IC 2000 va mobiliser quelque 120 spécialistes des CFF tous les jours.

Jusqu'en décembre 2021, les CFF ont repris 55 des 62 trains duplex pour le trafic grandes lignes commandés auprès d'Alstom. La fiabilité de ces trains s'est fortement améliorée: la valeur moyenne MDBI (nombre de kilomètres entre deux incidents/dérangements) a augmenté de 36% par rapport à 2020 et se trouvait dans la moyenne avec 11 451 kilomètres. Les CFF collaborent aussi avec Alstom pour améliorer la stabilité de marche des trains.

Les CFF souhaitent mettre au point de nouveaux concepts d'entretien pour anticiper et améliorer l'identification de l'état des véhicules, et veillent à mettre assez d'installations d'entretien à disposition.

Manque de personnel qualifié.

Le programme de formation intensif commencé en 2019 a permis de détendre la situation sur le front du personnel des locomotives. L'effectif sera même légèrement excédentaire dans le courant du premier semestre 2022. Les CFF ont ainsi l'occasion de former leur personnel des locomotives sur davantage de lignes et de types de véhicules, ce qui leur laissera plus de flexibilité dans l'organisation des tours de service.

En raison du manque de personnel qualifié sur le marché, il est toujours aussi compliqué de pourvoir les postes de spécialistes. Recruter des ingénieurs et des ouvriers dans notre branche spécifique, notamment des spécialistes de la production et des professionnels de la construction de voies et des techniques de maintenance, relève du défi. La tension du marché du travail se fait aussi cruellement sentir dans le domaine de l'informatique.

Dans un contexte d'automatisation croissante et de numérisation généralisée, les compétences attendues évoluent bien plus vite qu'auparavant. Les CFF réagissent à cette évolution avec des programmes comme « fit4future » et « Savoir-faire ferroviaire ». Malgré l'évolution de la démographie, le départ de personnes-clés et les prochaines vagues de départs à la retraite, l'entreprise est ainsi assurée de conserver ses connaissances professionnelles, en particulier le savoir-faire ferroviaire spécifique, et de continuer à les enrichir et à les actualiser. Les CFF constituent aussi des communautés de connaissances en vue de mettre en place une gestion standardisée des connaissances à l'échelle du groupe.

Les CFF acquièrent du matériel roulant neuf, moderne et homogène pour le confort des voyageurs.

Numérisation et innovations au service d'un chemin de fer plus flexible et plus efficace.

Les CFF déploient de grands programmes de numérisation (Planification intégrée de la production), Traffic Management System et Nouvelle solution SAP S/4 CFF) afin d'accroître la productivité, la qualité et la sécurité.

Pour être encore plus flexibles et efficaces dans la production ferroviaire, les CFF ont besoin d'une planification intégrée de la production, qui leur permette de planifier à la fois le matériel roulant et le personnel. Ils souhaitent en outre introduire avec l'ensemble de la branche des transports publics le système TMS (Traffic Management System), qui régule le trafic en temps réel en exploitant plus judicieusement les capacités du réseau. Ce système couvre l'ensemble de la chaîne de création de valeur (planification de l'horaire à long terme, commandes de sillons, gestion en temps réel de la technique de commande/des appareils d'enclenchement pour les circulations de trains et les courses de manœuvre, intervalles et stationnements), sans les actuelles ruptures entre systèmes. De plus, il met à disposition les données nécessaires à l'information à la clientèle.

Le programme S/4 CFF consiste à simplifier et standardiser les processus et les systèmes dans l'ensemble des divisions et unités d'affaires, tout en optimisant la qualité des données. L'environnement système d'Enterprise Resource Planning (ERP) actuel, très complexe, sera remplacé par une nouvelle solution SAP.

Les CFF numérisent par ailleurs la planification, la construction et l'exploitation de leurs bâtiments et installations dans le cadre du programme Building Information Modelling, BIM@CFF. Depuis 2021, Immobilier applique BIM à tous les projets d'au moins 5 millions de francs portant sur des objets de placement. À partir de 2025, BIM concernera tous les projets de construction, y compris ceux d'Infrastructure. Parallèlement au développement, une trentaine de projets de construction sont actuellement soutenus et accompagnés par la méthode BIM, notamment la planification et la construction du tunnel de Brütten.

Les CFF déploient de grands programmes de numérisation afin d'accroître la productivité, la qualité et la sécurité.

Aux CFF, l'innovation doit servir à optimiser le cœur de métier et à renforcer la position de l'entreprise sur le marché de la mobilité. Pour augmenter la part modale du rail, les CFF testent diverses offres de partage combinées à l'offre ferroviaire. Ils développent aussi leurs offres pour le premier et le dernier kilomètre, tout en les intégrant à leurs canaux numériques.

Un domaine à surveiller : la sécurité.

Le train est un moyen de transport extrêmement sûr. Malgré une tendance à la baisse depuis deux décennies, il importe de rester vigilant, car le nombre d'accidents de manœuvre et d'accidents professionnels a légèrement augmenté en 2021. Prenant cette évolution au sérieux, les CFF ont défini plusieurs mesures qui couvrent les changements dans l'environnement de travail et l'organisation du travail, la conduite et les relations sociales au travail. Avec leurs programmes de sécurité et la campagne « No Risk », les CFF entendent stabiliser au plus vite la fréquence des accidents professionnels et la diminuer à long terme.

Outre la sécurité de l'exploitation, la sécurité de l'information ne cesse de gagner en importance. Si la numérisation rend les installations et les processus commerciaux toujours plus intelligents, efficaces et connectés, elle complexifie aussi les systèmes et les expose davantage à la cybercriminalité. Les risques de cyberattaque ont fortement augmenté, comme en témoigne la faille de sécurité du logiciel Java Log4j qui a frappé le monde entier en 2021, y compris les CFF. Il est important de se dire que plus on avance, moins la sécurité pourra reposer exclusivement sur des moyens techniques. La sécurité passe aussi par des collaboratrices et collaborateurs capables de déceler les risques à temps et de prendre les mesures qui s'imposent.

État du réseau stable.

L'état général de l'infrastructure n'a pas évolué depuis 2020. Le rapport sur l'état du réseau 2021 l'estime « bon ». Cette valeur est comprise dans la plage visée. Le retard dans le maintien de la substance tend à s'aggraver et se chiffre par une augmentation de 415 millions de francs. La valeur de remplacement de l'infrastructure des CFF a encore crû d'environ quatre milliards de francs, pour atteindre 111 milliards en 2021.

Le retard dans le domaine de la voie ferrée a augmenté de 3% par rapport à 2020, passant de 2562 millions de francs à 2642 millions en 2021. Près de 13% des installations de voie ferrée se trouvent en souffrance. L'état de la voie ferrée obtient la note de 3,23 et l'appréciation « bon à suffisant ».

Utilisation des moyens alloués par la convention sur les prestations.

En plus des produits des redevances dues pour l'utilisation des sillons, des fonds sont alloués au renouvellement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire par la convention sur les prestations (CP) 2021-2024. La tranche annuelle s'élevait à 1780 millions de francs, dont 1730 millions ont été investis dans le maintien de la substance. Cela a permis de maintenir à un haut niveau l'effort consenti dans ce domaine durant la période 2017-2020. Les fonds destinés aux travaux de construction ont été entièrement utilisés. En raison de retards de projets dans le portefeuille Transformation, Télécom et IT (TTI), la tranche annuelle n'a pas été complètement dépensée. Nous prévoyons des besoins toujours aussi élevés pour le maintien de la substance dans les années à venir.



MaK 1700

Cargo

15.25 m-1

Am 843 078-7

SBB CFF FFS Cargo

Seitlich der Lok
Bremssystem der Lok G-991 P-991 H-12.651
Bauart der Brønne 45 5P H5

Principaux indicateurs et résultats financiers.

La situation financière reste très tendue. En 2021, le groupe enregistre un résultat négatif de –325 millions de francs (–617 millions en 2020). Ce résultat inclut l'aide accordée par la Confédération dans le cadre du deuxième paquet de mesures de soutien des transports publics pendant la crise du COVID-19, qui s'élève à 330 millions de francs, dont 326 millions ont une incidence sur le résultat. L'endettement net porteur d'intérêts a augmenté de 720 millions de francs. En raison du faible cash-flow opérationnel (EBITDA) et de l'endettement élevé, le taux de couverture de la dette s'établit à 13,7, très au-dessus du plafond de 6,5 exigé par la Confédération.

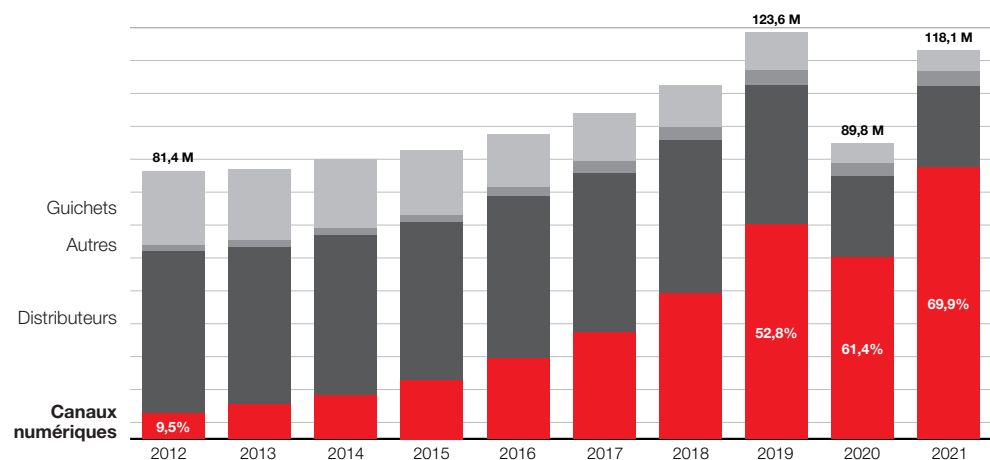
Intéressons-nous aux résultats des segments Voyageurs, Immobilier, Trafic marchandises et Infrastructure, et à quelques indicateurs importants.

Partie libre-service en hausse pour Voyageurs.

La tendance des années précédentes se confirme. En 2021, 69,9% des billets ont été achetés sur les canaux numériques cff.ch et Mobile CFF (2020 : 61,4%). La partie libre-service, y compris les distributeurs de billets, a augmenté jusqu'à 94,5% (2020 : 93,4%). Les Centres voyageurs se consacrent de plus en plus au conseil à la clientèle.

L'essor des billets numériques se confirme.

Répartition des ventes par canal de vente, en millions de billets/abonnements
Pourcentage de billets vendus via des canaux numériques



Voyageurs clôt l'exercice sur une perte malgré les mesures d'économie.

En 2021, CFF Voyageurs enregistre une perte de –495 millions de francs (2020 : –669 millions de francs) malgré les mesures d'économie mises en place et les fonds qui lui ont été accordés dans le cadre du programme de soutien face à la pandémie de coronavirus. Le résultat de Trafic régional (–21,3 millions de francs contre –26,1 en 2020), dont les activités

donnent droit à des indemnités compensatoires, inclut les 164 millions de francs supplémentaires alloués dans le cadre du programme de soutien des transports publics visant à atténuer le manque à gagner pendant la crise sanitaire. En revanche, la perte de –478 millions de francs (2020 : –627 millions de francs) de l'unité autofinancée Trafic grandes lignes est supportée par les CFF.

Le 1^{er} mai 2021, CFF Voyageurs a été scindée en deux divisions : Marché Voyageurs et Production Voyageurs. Sur le plan financier, cette nouvelle organisation est effective depuis le 1^{er} janvier 2022 et sera donc représentée dès le rapport annuel 2022.

Amélioration pour CFF Immobilier.

Le résultat annuel de CFF Immobilier s'élève à 274 millions de francs (2020 : 244 millions de francs) avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure et des contributions à la Caisse de pensions. CFF Immobilier a donc contribué à la stabilisation du résultat global des CFF. Le produit des locations à des tiers a augmenté de 11,6% par rapport à 2020 (604 millions de francs en 2021 contre 541 millions en 2020). Le chiffre d'affaires réalisé avec des tiers s'établit à 1909 millions de francs en 2021 (contre 1805 en 2020).

Concernant les loyers de la clientèle commerciale, les CFF se sont efforcés de sécuriser leurs recettes tout en trouvant des compromis avec les clients les plus durement touchés. Les locataires ont notamment été autorisés à pratiquer des horaires d'ouverture plus flexibles, ce qui leur a bien servi pour optimiser les coûts. Dans les cas vraiment délicats, les CFF ont étudié et mis en place des mesures de soutien personnalisées.

Résultat à l'équilibre pour CFF Cargo Suisse.

En 2021, dans un contexte toujours aussi difficile, CFF Cargo Suisse a réussi à conserver un chiffre d'affaires stable, qui est cependant toujours inférieur à celui de 2019 (–10,3%). Son résultat a été bien meilleur qu'en 2020, ce qui s'explique notamment par les fonds de soutien versés par la Confédération au cours de l'exercice sous revue : 11,6 millions de francs supplémentaires pour 2020 et 29,9 millions de francs pour 2021. CFF Cargo a en outre réussi à améliorer son résultat opérationnel de 20 millions de francs, à –33 millions de francs (2020 : –53 millions de francs), grâce aux mesures déployées. Le chiffre d'affaires a stagné malgré le maintien de l'offre. Grâce aux aides des pouvoirs publics, CFF Cargo termine l'exercice 2021 à l'équilibre (1,1 million de francs en 2021 contre –34,7 millions en 2020).

CFF Cargo Suisse a vu ses volumes stagner à un faible niveau, tandis que le résultat de SBB Cargo International a évolué de manière satisfaisante (19,5 millions de francs en 2021 contre 4,6 millions en 2020).

Résultat positif pour CFF Infrastructure.

Le résultat annuel de CFF Infrastructure se chiffre à 59,5 millions de francs (2020 : –45,8 millions de francs). La diminution des produits des sillons due à la pandémie a été entièrement compensée par les fonds publics supplémentaires alloués. Le secteur Réseau a enregistré un résultat de 24,7 millions de francs (2020 : –63,6 millions de francs). L'introduction du nouveau système du prix du sillon en 2021 a entraîné un recul du produit des redevances. La réduction du prix du sillon a été rendue possible par de nouveaux gains d'efficacité et par la hausse des contributions d'exploitation fixée dans le cadre de la convention sur les prestations 2021-24 établie entre la Confédération et les CFF. Les bénéfices du secteur Réseau doivent être utilisés

à des fins déterminées. Conformément aux lois spéciales, le bénéfice de l'exercice a donc été intégralement versé à la réserve LCdF, qui se monte désormais à 4 millions de francs.

En 2021, le secteur Énergie a enregistré un résultat annuel de 34,8 millions de francs (2020 : 17,9 millions de francs) en raison notamment de l'augmentation des ventes de courant de traction. Les ventes ont repris avec le rétablissement de l'offre de transport régulière, qui avait été réduite en 2020 à cause de la pandémie de coronavirus. Après l'arrêt prolongé de centrales électriques pour révision en 2020, les CFF ont disposé à nouveau de capacités supplémentaires en 2021. Ils ont largement pu couvrir leurs besoins en courant de traction grâce à leur propre production et à leurs options d'achat d'énergie. Cette contribution positive au résultat sera réinvestie dans les installations énergétiques.

Le recul de la demande dû à la crise sanitaire a conduit à un résultat du groupe de -325 millions de francs pour l'exercice 2021.

DON'T WORRY.
EAT HAPPY.



Karma

coop
Für mich und dich.

eiskratzen



← Sihqual Bus Station

MUSEUM ZÜRICH
EGAL
CHAV

Landesmuseum Zürich.
ALLEN
SPHEN
Date present

Landesmuseum Zürich.
FARBEN
IM LICHT

via

via



Un employeur responsable.

Avec un effectif de 33 943 collaboratrices et collaborateurs en 2021, les CFF assument une vraie responsabilité sociale. Employeur attrayant, ils proposent des emplois porteurs de sens à leur personnel. Des offres de formation et de perfectionnement sur mesure les préparent à l'évolution de leur métier, et leur permettent de conserver le précieux savoir-faire ferroviaire. La promotion de la diversité, l'inclusion et la collaboration constructive avec les partenaires sociaux visent à renforcer l'esprit d'équipe. Les CFF accordent une grande importance à la santé et à l'aptitude de leur personnel, surtout en cette période de pandémie.

Des collaboratrices et collaborateurs satisfaits et motivés.

L'année 2021 a été difficile pour l'ensemble du personnel des CFF. Le coronavirus a continué à bouleverser les habitudes et a entraîné une sévère pénurie de main-d'œuvre dans certaines unités. Les résultats de l'enquête auprès du personnel ont donc réservé une bonne surprise, puisqu'ils mettent en lumière la motivation et la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs des CFF. Les valeurs obtenues sont supérieures à celles de l'année précédente dans presque tous les domaines. La motivation du personnel, par exemple, a gagné un point et s'établit désormais à 78 points sur 100. Le sentiment d'appartenance à l'entreprise est particulièrement fort (engagement de 82 points, comme en 2020). Comme le confirment les chiffres, les collaboratrices et collaborateurs des CFF font davantage confiance à la Direction du groupe (61 points en 2021, contre 57 en 2020 et 2019). Les supérieurs directs restent bien notés, avec 81 points.

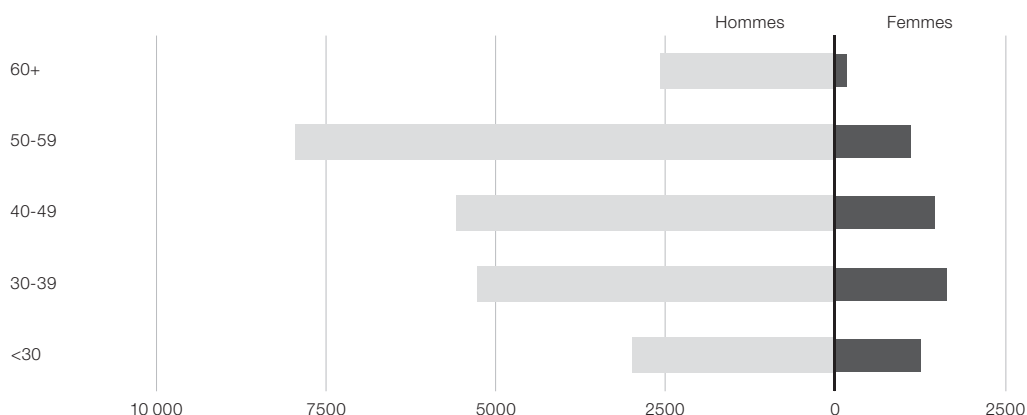
L'enquête a en outre démontré la pertinence du télétravail. Les personnes participant à l'enquête ont indiqué qu'elles bénéficiaient d'un encadrement suffisant pour travailler de manière optimale à distance (81 points). La recherche de solutions au sein de l'équipe (84 points) et le contact avec les cadres (83 points) obtiennent également de bons résultats.

Un système salarial plus flexible et plus équitable.

En 2020, les CFF ont convenu avec leurs partenaires sociaux (SEV, Transfair, VSLF, ACTP) de faire évoluer le système salarial introduit il y a dix ans. Au terme d'après négociations en 2021, les deux parties sont parvenues, par la voie du compromis, à lever les derniers différends et à s'entendre sur une solution satisfaisante pour un système salarial moderne, dans un contexte financier difficile en raison de la pandémie. Ce nouveau système permettra aux cadres de disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour récompenser les bonnes prestations individuelles. Dans le même temps, les collaboratrices et collaborateurs profiteront de mécanismes d'évolution salariale équilibrés et équitables. Le nouveau système salarial des CFF sera introduit au 1^{er} juin 2022. En décembre, CFF Cargo a négocié avec les partenaires sociaux la mise en œuvre de l'accord sur le nouveau système salarial de la CCT CFF. Les négociations sont désormais terminées. Ce système sera également introduit au 1^{er} juin 2022.

Le personnel des CFF par tranche d'âge et par sexe en 2021.

Effectifs en moyenne annuelle, CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)



Honneur aux femmes et davantage d'équipes de direction multilingues.

La diversité des ressources humaines est un facteur de réussite dans le monde du travail actuel. En tant qu'entreprise nationale liée à la Confédération, les CFF doivent veiller à ce que les langues nationales et les deux sexes soient correctement représentés au sein du personnel. Pour accorder encore plus de poids à cette thématique, les CFF s'étaient fixé d'ambitieux objectifs en 2020 : d'ici à 2025, chaque équipe de direction devrait compter au moins deux femmes et toutes les équipes de direction au niveau du management supérieur devraient en outre être multilingues. Fin 2021, 76 équipes de direction d'au moins six membres sur un total de 236 comptaient au moins deux femmes dans leurs rangs, soit 32%. Cette valeur était encore de 27% fin 2020. La situation est comparable dans le domaine linguistique : 30 équipes de direction sur 53, soit 57%, sont multilingues (contre 49% fin 2020).

En novembre 2021, la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont signé l'accord «Women in Rail». Les CFF ont apporté une contribution déterminante à la conclusion de cet accord, qui régleme divers aspects de l'égalité des chances, de la parité et de la diversité des genres. Les mesures planifiées incluent, entre autres, une rémunération équitable, la protection de la santé et de la sécurité au poste de travail, la prévention en matière de harcèlement sexuel ou la valorisation des carrières.

Formation du personnel des locomotives : normalisation de la situation en vue.

La formation du personnel des locomotives a battu son plein en 2021. Ainsi, 188 mécaniciennes et mécaniciens ont clôturé avec succès leur programme de formation d'une durée de 14 à 16 mois. En outre, 211 personnes ont commencé leur formation. En 2022, un nombre record de 263 personnes commencera sa formation aux CFF. Les problèmes de pénurie rencontrés avec le personnel des locomotives sont en passe d'être résolus. Les CFF disposent d'un effectif suffisant pour commencer les formations sur un plus grand nombre de véhicules et de types de lignes, initier la réduction des soldes de temps et compenser les absences pour cause de maladies et autres.

Maintien du savoir-faire ferroviaire.

La qualité des formations initiales et continues du personnel contribue dans une large mesure au succès de l'entreprise. Pendant l'exercice sous revue, le partenaire de formation des CFF, login formation professionnelle SA, a formé 1392 apprentis dans 25 métiers (+2,4% par rapport à 2020) et 162 stagiaires avec place d'apprentissage aux CFF (aucun changement). login a ainsi assuré la relève nécessaire au sein de l'entreprise, dans la branche et en Suisse. En 2021, login a ouvert 824 places d'apprentissage (-24 par rapport à 2020) et a réussi à pourvoir 96% des places disponibles. Dans l'ensemble, 97% des apprenties et apprentis accueillis aux CFF sont allés au bout de leur apprentissage.

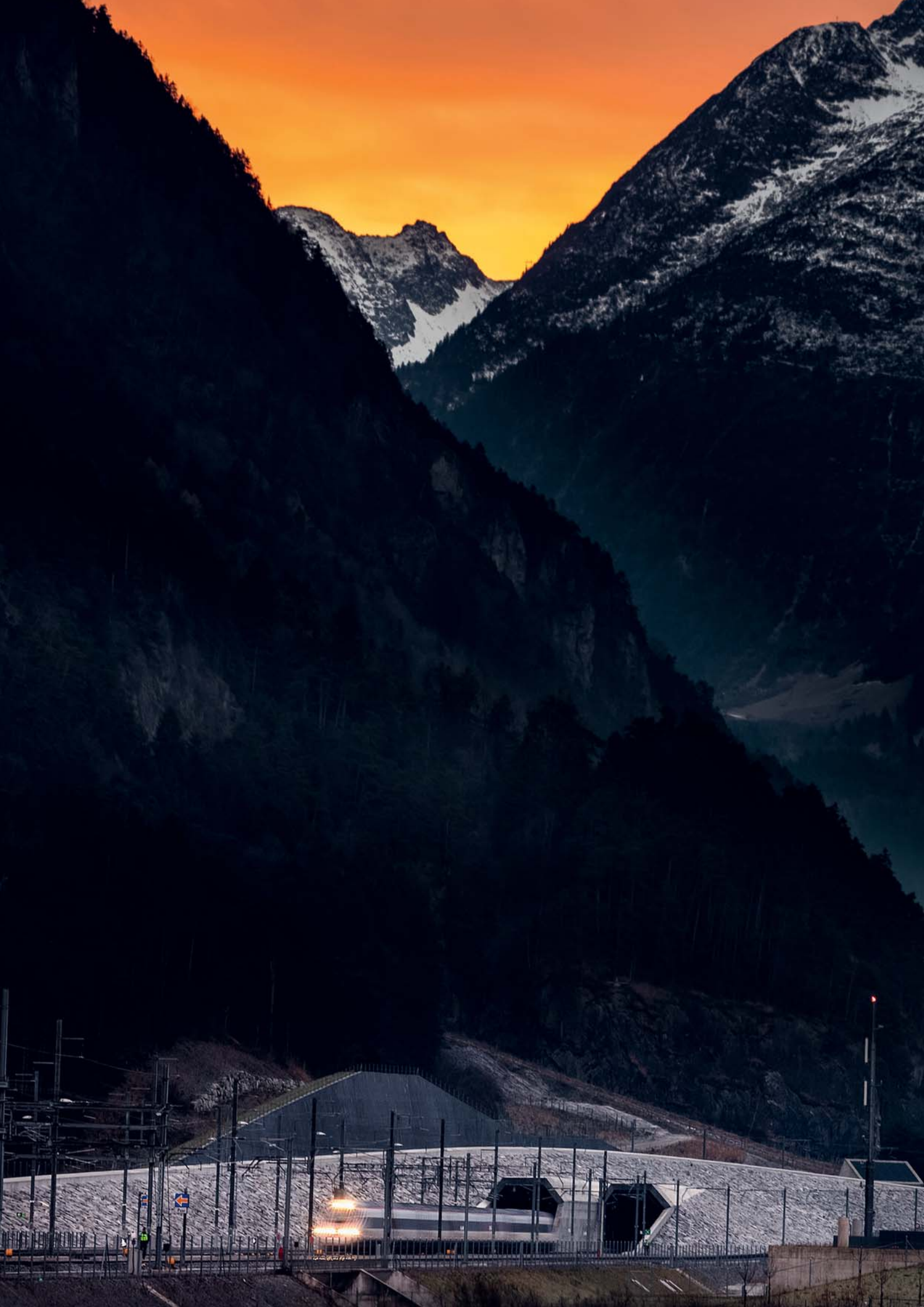
Outre une formation initiale appropriée, le développement personnel et professionnel est un facteur de réussite déterminant dans un univers professionnel en constante évolution. Les CFF proposent donc à leur personnel de multiples possibilités d'évolution grâce à divers programmes de perfectionnement internes et externes. Eu égard à la situation sanitaire, de nombreuses formations ont de nouveau été organisées en ligne en 2021 et ce, grâce à la qualité de nos ressources informatiques. Pendant l'exercice sous revue, les CFF ont enregistré 156 470 participations aux formations en ligne, soit une hausse de 6% par rapport à 2020.

Protection de la santé pendant la pandémie.

Pour continuer de protéger les collaboratrices et les collaborateurs pendant la deuxième année de pandémie, les CFF ont systématiquement mis en œuvre les prescriptions de l'OFT et investi dans le matériel de protection nécessaire. Les CFF ont également appliqué avec succès leur stratégie de vaccination et de dépistage : dans le cadre d'un essai pilote sur la vaccination en entreprise que le canton de Berne a organisé, les CFF ont pu, en collaboration avec Health & Medical Service AG, vacciner 4050 personnes contre le COVID-19 sur six sites répartis dans toute la Suisse. La stratégie de dépistage a elle aussi contribué à la maîtrise de la situation : du personnel qualifié a testé le personnel des CFF au moyen de tests rapides et, sur les sites essentiels pour l'exploitation, de tests répétitifs groupés. Les CFF ont simulé mathématiquement des infections possibles par aérosols dans les véhicules, les complexes de bureaux, les centres d'exploitation et les ateliers avant d'arrêter les mesures adaptées. L'entreprise a notamment assuré la protection des personnes vulnérables.

Une charge de travail excessive induit fréquemment des absences de longue durée pour cause de maladie. Les CFF entendent corriger à temps cette évolution négative et délèguent la conduite d'entretiens avec les collaboratrices et les collaborateurs de 40 ans et plus à des intervenants externes spécialisés en prévention. Au terme d'un pilote réussi, 265 personnes du domaine de la manœuvre ont participé à ce type d'entretien au niveau national à partir d'avril 2021.

D'ici à 2025, chaque équipe de direction devrait compter au moins deux femmes et toutes les équipes de direction au niveau du management supérieur devraient en outre être multilingues.



Voyager dans le respect du climat.

Outre les solutions de mobilité douce telles que le vélo, le train reste le moyen de transport le plus respectueux du climat. Grâce au transfert du trafic de la route vers le rail, les CFF contribuent largement à la protection du climat en Suisse. Chaque année, la Suisse évite ainsi l'émission d'environ cinq millions de tonnes de CO₂, soit quelque 10% de ses émissions totales.

Les énergies alternatives au service de la neutralité climatique.

Le train est donc un moyen de transport écologique. Pourtant, les locomotives diesel, les systèmes de chauffage et les véhicules routiers des CFF, pour ne citer qu'eux, sont encore responsables d'émissions directes de gaz à effet de serre. Près de 75 700 tonnes de CO₂ ont ainsi été produites en 2021. L'entreprise souhaite atteindre la neutralité climatique d'ici à 2030, un objectif ancré dans sa stratégie 2030. Les mesures nécessaires ont été définies et certaines sont d'ores et déjà en cours de mise en œuvre.

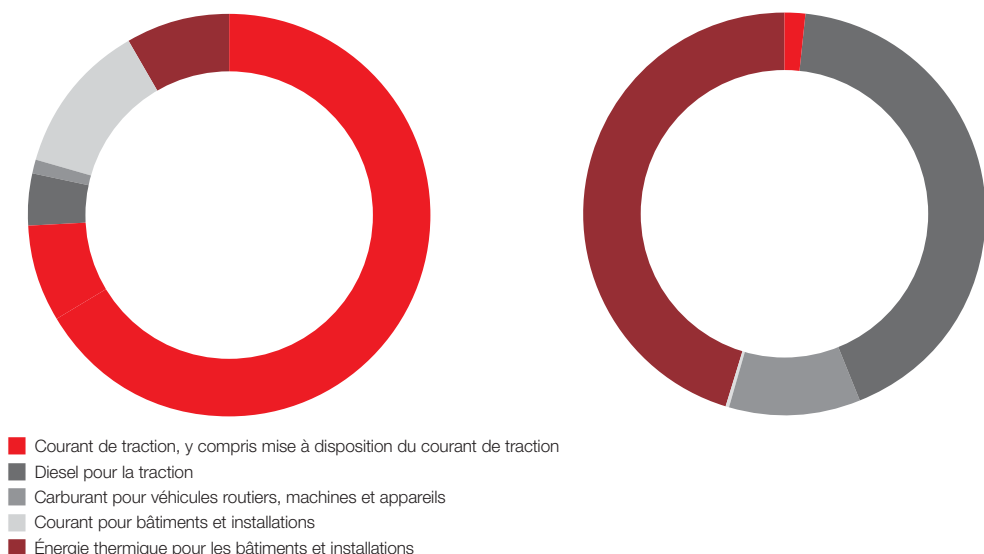
Les mesures les plus efficaces nécessitant un travail en amont de plusieurs années, il est judicieux de rechercher des solutions transitoires. On mentionnera à titre d'exemple les quelque 700 véhicules sur rails à moteur diesel, dont la décarbonation est un objectif à long terme. En 2021, les CFF ont effectué un test pratique pour savoir s'il était possible d'ici là d'ajouter au diesel classique un quart de carburant issu de déchets et matières résiduelles. Résultat : le véhicule fonctionnait parfaitement.

Les CFF souhaitent aussi contribuer à la réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre en remplaçant progressivement leurs 2530 véhicules routiers par des véhicules électriques. Pour cela, ils ont évalué divers sites et parcours dans le cadre d'une exploitation pilote lancée en 2021. Quatre sites ont en outre accueilli des manifestations itinérantes.

Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre selon le type d'utilisation.

Consommation de courant et de combustibles en Suisse
Total 2463 GWh

Émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes en Suisse
Total 69 818 t CO₂ eq



Plus de 200 collaboratrices et collaborateurs ont ainsi pu tester les six véhicules électriques mis à disposition (voitures particulières et véhicules de livraison). La mise en service des 50 premiers véhicules est prévue en 2022. À cette fin, les CFF installent actuellement des bornes de recharge à Saint-Gall, Zurich, Bâle et Renens. D'autres sites seront équipés en 2022, notamment à Olten, Berne et Goldau.

504 GWh d'énergie économisés.

Le chemin de fer est non seulement écologique, mais aussi écoénergétique. Représentant seulement 5% de la consommation d'énergie des transports terrestres en Suisse, il permet d'acheminer 13% des voyageurs et 37% des marchandises. En 2021, les CFF ont signé la déclaration d'intention relative à l'initiative Exemplarité Énergie et Climat de la Confédération : pour la deuxième phase (2021-2030), ils s'engagent de nouveau à améliorer leur efficacité énergétique, à développer les énergies renouvelables et à appliquer des mesures communes.

Grâce au programme d'économie d'énergie qu'ils ont lancé en 2012, les CFF ont atteint un cap décisif au cours de l'exercice sous revue : au total, ils ont économisé plus de 500 GWh d'énergie dans les domaines de la technique du matériel roulant, de la production ferroviaire, des installations et des bâtiments, ce qui équivaut à la consommation énergétique d'environ 110 000 ménages suisses. Pour ce faire, les CFF se sont appuyés entre autres sur le système vPRO, qui calcule le profil de conduite optimisé de chaque train de voyageurs, en complément de la régulation adaptative ADL. Grâce à ces deux programmes, le personnel des locomotives à bord de la cabine de conduite visualise directement sur sa tablette la vitesse idéale ainsi que les recommandations propres au tronçon. Ces innovations permettent d'améliorer encore la ponctualité des trains de voyageurs, et d'économiser jusqu'à 70 GWh d'énergie.

La conduite électrique doit également être possible sur le chemin de la gare. Depuis 2020, douze sites Mobility ont ainsi été équipés d'une cinquantaine de bornes de recharge. D'ici à la fin 2023, les CFF entendent installer des bornes de ce type sur quelque 150 places de stationnement réparties sur 40 à 50 sites Mobility.

Économie circulaire : recyclage, ou mieux encore, remise en état.

Tout le monde connaît le principe du recyclage. L'économie circulaire va encore plus loin, puisque les composants et matériaux arrivés à la fin de leur cycle de vie ne sont plus éliminés, mais traités et réutilisés. Environ 77 millions de tonnes de matériel sont utilisées aux CFF. Ce volume considérable doit rester dans le circuit. Tel est l'objectif que se sont fixé les CFF dans le cadre de la stratégie 2030. En effet, l'économie circulaire permet non seulement de préserver les ressources naturelles, mais aussi de réduire les émissions de CO₂ et les coûts.

En 2021, plus de 20 projets ont été lancés à divers niveaux de la chaîne de création de valeur. Les CFF ont ainsi remis en état des composants de la ligne de contact, en démontant, traitant puis remontant les composants métalliques sans perte de qualité. La remise en état de mâts est cinq fois plus écologique que le recyclage externe et moins onéreuse.

L'économie circulaire peut également offrir un avantage direct aux voyageurs. En 2021, les CFF ont par exemple installé des bibliothèques composées d'anciens tableaux à palettes dans les gares de Berne, Bâle, Olten, Aarau et Schaffhouse. Les usagers du chemin de fer, riverains et passants peuvent y emprunter un livre et en déposer un autre.

La quantité de déchets va croissant dans et autour des gares. La vaisselle jetable est largement responsable de cette évolution. De mi-juillet à fin novembre 2021, les CFF ont testé un système de gobelets réutilisables en collaboration avec une start-up et des enseignes de restauration des gares de Zurich et Bâle. L'objectif : mesurer l'acceptation par la clientèle et les locataires et évaluer ce système dans l'environnement de la gare.

Tri des matériaux valorisables et transport écologique.

L'emploi de multiples matériaux induit une grande quantité de substances valorisables n'ayant plus d'utilité pour les CFF. Ces dernières sont triées puis collectées par le centre de recyclage des CFF, valorisées ou éliminées dans le respect de l'environnement. En 2021, près de 60 tonnes de câbles isolés ont ainsi été transformées en granulés. L'isolant a été séparé du cuivre, qui a ensuite pu être revendu à très bon prix sur le marché des matériaux valorisables.

Le développement du marché des matériaux de recyclage nécessitera de nouvelles solutions de transport. Le hub d'élimination que CFF Cargo gère par exemple à Zurich avec ses partenaires soutient les modèles de l'économie circulaire grâce à une logistique intelligente et écologique. Depuis 2021, 100 000 tonnes de ferraille d'acier destinées à la récupération sont ainsi acheminées chaque année par le rail depuis les ports rhénans suisses vers le hub, ce qui permet de délester les routes d'environ 4000 camionnages par an.

Plus grande visibilité dans le domaine de la construction durable.

Les CFF ont posé les bases du développement de l'économie circulaire dans les projets de construction les plus divers (infrastructure et immobilier). Des analyses de composants permettront par exemple à l'avenir de réutiliser davantage les matériaux existants, ce qui aura un impact important sur l'environnement. Pour assurer la visibilité de la construction durable, la gare de Delémont a été désignée « gare verte » en 2021. D'ici à 2023, elle va devenir la vitrine de la viabilité écologique des CFF. Les premières mesures ont déjà été mises en œuvre. Divers projets innovants dans les domaines de l'énergie, du climat, de la biodiversité, de la préservation des ressources et de l'économie circulaire suivront en 2022.

Les CFF s'attaquent aussi aux émissions indirectes.

Les CFF sont l'un des plus grands adjudicateurs de Suisse. En 2021, ils ont adjugé des marchés pour 5,63 milliards de francs et travaillé avec 13 315 fournisseurs. Rien d'étonnant donc à ce que les émissions de gaz à effet de serre dans la chaîne d'approvisionnement des CFF soient plus de dix fois supérieures à leurs propres émissions. Afin d'atteindre son objectif de neutralité climatique, l'entreprise s'intéresse aussi aux émissions indirectes. D'ici à 2040, les services liés aux CFF devront être acquis dans le respect de la neutralité carbone et les bâtiments loués être chauffés sans CO₂. L'application de critères de durabilité dans les appels d'offres doit aussi permettre de privilégier les produits plus écologiques.

Il est parfois judicieux de renoncer à l'achat d'un produit et de privilégier la location. Le fabricant se charge alors de l'entretien et de la réparation. Il a donc tout intérêt à proposer des produits de qualité dont la durée de vie est élevée et à garantir la valorisation de leurs composants. Les CFF ont suivi ce procédé aux ateliers de Zurich Altstetten : le fournisseur y a conçu le système d'éclairage à commande intelligente selon le concept « Light as a Service » et répond du montage intégral des sources d'éclairage, de leur exploitation et de leur entretien. Ce pilote devrait livrer de précieuses données sur les avantages du modèle et permettre son application à d'autres produits.



Engagement sociétal.

La Suisse est faite de liens : telle est notre raison d'être. Les CFF relient des millions de personnes entre elles, mais font aussi le lien entre des personnes et des lieux, des personnes et des marchandises, des régions rurales, des zones urbaines et des cantons – jour après jour, de jour comme de nuit. Gages de liberté et d'une qualité de vie élevée, ces liens garantissent un avenir durable pour les générations futures, tout en contribuant à l'attractivité de la Suisse.

Un pas de plus vers l'accessibilité.

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) exige entre autres que, d'ici fin 2023, l'accès aux quais et aux trains soit exempt d'obstacles. Depuis plusieurs années, les CFF déploient tous leurs efforts pour mettre en œuvre les dispositions de la LHand. En 2021, ils ont fait un nouveau grand pas en transformant 26 gares supplémentaires, comme à Renens, Zofingue et Zurich Altstetten. Au total, l'accessibilité est désormais garantie dans 440 gares. Fin 2021, 71,7% des voyageurs pouvaient accéder aux trains en toute autonomie dans les gares des CFF, grâce à des quais surélevés, des rampes et des ascenseurs. D'ici fin 2023, les CFF transformeront 87 autres gares pour garantir une accessibilité aux trains sans obstacle à 85,1% des voyageurs. Dans les gares qui ne seront réaménagées qu'après cette date, les CFF proposeront des mesures de remplacement, par exemple en mettant du personnel d'assistance à disposition.

L'univers numérique présente lui aussi des obstacles. Fin 2021, 86,3% des points de contact numériques déterminants le long de la chaîne de voyage proposaient un accès sans barrière. Les personnes aveugles ou malvoyantes peuvent obtenir des informations elles-mêmes grâce à l'application Inclusive CFF et acheter facilement leurs billets sur Mobile CFF ou CFF.ch. Les CFF entendent développer leurs applications pour permettre aux personnes souffrant d'autres handicaps de profiter de leurs offres. En revanche, l'information clientèle dans les gares et les trains doit encore être optimisée pour répondre davantage aux besoins des personnes avec un handicap visuel, auditif ou physique. Depuis 2021, les thèmes concernant l'accessibilité numérique et la distribution sont traités au sein du nouveau groupe de travail spécialisé « Interaction avec la clientèle » du Comité consultatif handicap. Pour ancrer le thème de l'inclusion à large échelle, les CFF ont créé en 2021 le centre de compétences « Inclusion et accessibilité », qui joue le rôle d'interlocuteur et de coordinateur au niveau du groupe pour toutes les questions relatives à l'accessibilité aux CFF.

Rénovation de l'aile ouest de la gare de Bâle.

Les CFF promeuvent une culture du bâti qualitative et innovante. Ils entretiennent et protègent donc la substance historique de gares et d'objets d'exploitation, et les intègrent dans de nouveaux quartiers. Fin juin 2021, les CFF ont ouvert au public l'aile ouest fraîchement rénovée de la gare de Bâle CFF. Ces vastes travaux de rénovation avaient pour but de restaurer l'état d'origine de cette partie du bâtiment : suppression d'installations ultérieures, reconstitution d'anciens passages, restauration de peintures et réouverture d'accès aux voyageurs et visiteurs de la gare. L'aile ouest a désormais retrouvé son charme d'antan ; elle satisfait aux exigences représentatives de ce nœud ferroviaire déterminant à la frontière de trois pays et témoigne dans le même temps de la capacité des CFF à gérer de manière responsable la substance historique de leurs ouvrages.

Promotion de logements à prix modéré.

Les CFF construisent un tiers des nouveaux logements dans le segment des loyers à prix modéré. À terme, les logements à prix modéré devraient représenter près de la moitié du portefeuille de logements (12 000 au total), soit sous forme de logements en propriété, soit sous forme de droits de superficie octroyés à des coopératives. À l'instar des types d'affectations complémentaires (bureaux, commerces, formation, etc.), les logements à prix modéré contribuent à accroître la diversification et à créer des quartiers attrayants et vivants.

Réagir de manière anticipée au changement climatique.

En 2021, les conditions météorologiques ont engendré quelque 200 000 minutes de retard, soit 2% des retards. Les grandes quantités de neige ou de pluie, les inondations de passages souterrains, l'affouillement de voies et les glissements de terrain ont mis les CFF à rude épreuve. Heureusement, ils ont été relativement épargnés par les grosses intempéries qui ont touché l'Europe durant l'été. Les inondations survenues en juin et en juillet en Allemagne, en Italie du nord et au Tessin ont essentiellement impacté le trafic de transit, d'import et d'export. En outre, une partie des gares de Zoug et d'Aarau ainsi que leurs passages souterrains ont été inondés. En été, de violents orages de grêle ont entraîné la chute d'arbres et de branches sur les lignes de contact. En mars, la ligne Lausanne–Fribourg a été totalement fermée au trafic pendant trois jours suite à un glissement de terrain.

Les événements extrêmes comme les vagues de chaleur, les périodes de sécheresse, les fortes précipitations, les tempêtes ou les orages gagneront en fréquence et en intensité si aucune mesure n'est prise pour limiter le réchauffement de la planète. Ils représentent une menace pour la clientèle et le personnel, et peuvent engendrer de lourds dommages au niveau de l'infrastructure, des bâtiments et du matériel roulant. C'est pourquoi les CFF participent au projet de recherche intitulé « From Hazard to Risk », qui consiste à modéliser les scénarios et répercussions possibles sur leur portefeuille de risque. Grâce à leur système de surveillance et d'alerte pointu et à leurs nombreux ouvrages et forêts de protection, les CFF ont toutes les cartes en main pour prévenir une multiplication des perturbations dues aux événements naturels.

Protection des amphibiens et des oiseaux.

Les CFF garantissent la mise en réseau des biotopes pour les animaux et les plantes à proximité des lignes ferroviaires. Oberrüti accueille un site de reproduction de batraciens d'importance nationale, qui comprend une large population de tritons crêtés extrêmement rares en Suisse. Début 2021, les CFF ont installé des dispositifs de guidage pour amphibiens sur un tronçon de voie de 900 m près d'Oberrüti et abaissé le ballast pour permettre aux tritons et à d'autres batraciens de traverser plus facilement l'installation à deux voies.

Pour mieux protéger les oiseaux contre les dangers des lignes de contact, les CFF ont complété le système modulaire, adapté la directive d'étude de projet et formé les chefs de projet en conséquence. Les dispositions en matière de protection des oiseaux sont ainsi respectées lors de projets d'aménagement ou de renouvellement.

Pour lutter contre les plantes néophytes invasives qui peuvent nuire aux installations et à l'exploitation ferroviaire, les CFF ont lancé en 2021 un pilote visant à combattre l'ailante à l'aide du verticillium indigène, ainsi qu'un pilote de trois ans consacré à la lutte contre l'ailante et la renouée par des moyens électriques.

Contribution des CFF aux objectifs de développement durable de l'ONU.

Pour pouvoir relever au niveau mondial les enjeux économiques, écologiques et sociaux liés au développement durable, tous les États membres des Nations Unies ont signé l'Agenda 2030 et approuvé par là même les 17 objectifs de développement durable (ODD). La Suisse entend elle aussi mettre en œuvre les objectifs fixés. Les CFF y contribuent à leur tour :

En premier lieu, ils soutiennent activement la transition énergétique (ODD 7) et la protection du climat (ODD 13) grâce à leur ambition de neutralité climatique à l'horizon 2030, à leur stratégie énergétique et à leur offre en mobilité durable.

En tant qu'employeur de premier rang en Suisse, les CFF garantissent la sécurité du travail (ODD 8) et assurent par leurs prestations de mobilité une infrastructure fiable et un accès sûr au chemin de fer (ODD 9). En leur qualité de propriétaire foncier et d'acheteur, les CFF contribuent à la durabilité du bâti et des espaces de vie (ODD 11), à l'achat responsable de biens et de services et à la consommation durable des ressources (ODD 12).

Les CFF apportent en outre une contribution ponctuelle aux objectifs suivants : ils s'engagent pour un management global de la santé, une offre étendue de formations initiales et continues et l'égalité de l'ensemble de leurs collaboratrices et collaborateurs (ODD 3, 4 et 5). Ils soutiennent l'ODD 10 en promouvant l'égalité des chances de leur personnel et l'accès sans barrière aux trains. Enfin, ils contribuent à la réalisation de l'ODD 15 en entretenant les remblais de voies et les talus. Il en résulte, pour les CFF, la pyramide des ODD ci-après :



Une description détaillée de la contribution des CFF aux ODD est proposée dans le rapport 2021 des CFF conforme aux standards GRI.

Pyramide des ODD basée sur la contribution des CFF.

Rapport conforme à la Global Reporting Initiative (GRI). Les CFF publient leurs principales performances économiques, environnementales et sociales selon les standards de la Global Reporting Initiative (GRI). En complément du présent rapport, le rapport conforme aux standards GRI est disponible en allemand sur sbb.ch/gri. Les principaux faits et chiffres de la durabilité sont en outre publiés sur le portail statistique CFF : reporting.sbb.ch.

Le groupe CFF en chiffres.

| Compte de résultat du groupe | 2021 | 2020 | +/- par rapp. à 2020 | +/- par rapp. à 2019 |
|--|--------------|--------------|----------------------|----------------------|
| Résultat consolidé en millions de francs | | | | |
| Produits d'exploitation | 9 870 | 9 216 | 7,1% | 0,1% |
| Charges d'exploitation | -10 094 | -9 730 | -3,7% | -7,7% |
| Résultat d'exploitation/EBIT | - 225 | - 515 | 56,4% | -146,1% |
| Résultat financier | - 98 | - 139 | 29,5% | -7,8% |
| Résultat issu de la vente de biens immobiliers | 24 | 44 | -45,0% | -71,7% |
| Résultat avant impôts | - 298 | - 610 | 51,1% | -161,9% |
| Impôts et parts des minoritaires | - 27 | - 7 | -268,7% | -47,1% |
| Résultat du groupe | -325 | - 617 | 47,3% | -170,2% |
| Infrastructure Réseau | 25 | - 64 | ... | ... |
| Trafic régional ¹ | - 21 | - 26 | 18,4% | -138,7% |
| Secteurs autofinancés | -329 | - 527 | 37,7% | -175,9% |
| Flux de trésorerie disponible ¹ | - 564 | -1 500 | 62,4% | -92,7% |
| Endettement net porteur d'intérêts | 11 099 | 10 379 | 6,9% | 24,5% |
| Taux de couverture de la dette | 13,74 | 21,57 | -36,3% | 119,4% |
| Subventions des pouvoirs publics ² | 3 264 | 3 149 | 3,6% | 16,5% |
| Prestations pour l'infrastructure ferroviaire | 2 387 | 2 317 | 3,0% | 12,8% |
| Indemnités compensatoires Trafic régional | 834 | 812 | 2,7% | 21,8% |
| Indemnités compensatoires Trafic marchandises | 43 | 21 | 109,4% | ... |

¹ Après financement par les pouvoirs publics.

² Prestations ayant un impact sur le résultat uniquement; y compris 330 millions de francs d'aide financière octroyée dans le cadre de la pandémie de coronavirus, dont 326 millions ayant un impact sur le résultat.

| Résultats par segment | 2021 | 2020 | +/- par rapp. à 2020 | +/- par rapp. à 2019 |
|---|-------------|-------------|----------------------|----------------------|
| Comptes individuels en millions de francs | | | | |
| Voyageurs | - 495 | - 669 | 26,0% | -330,7% |
| Trafic grandes lignes | - 478 | - 627 | 23,7% | -460,8% |
| Trafic régional | - 21 | - 26 | 18,4% | -138,7% |
| Autres domaines d'activité | 5 | - 16 | ... | -81,8% |
| Taux de couverture des coûts en trafic régional (%) | 50,4 | 50,9 | -0,6% | -11,5% |
| Immobilier¹ | | | | |
| avant paiements compensatoires | 274 | 244 | 12,1% | -19,1% |
| après paiements compensatoires | 10 | 10 | -3,1% | -5,9% |
| Trafic marchandises² | 17,5 | - 26,4 | ... | 481,9% |
| Cargo Suisse | 1,1 | -34,7 | ... | ... |
| SBB Cargo International | 19,5 | 4,6 | 323,6% | 252,9% |
| Infrastructure³ | 59,5 | - 45,8 | ... | 164,0% |
| Énergie | 34,8 | 17,9 | 94,4% | -26,2% |
| Réseau | 24,7 | - 63,6 | ... | ... |

¹ Paiements compensatoires (avec intérêts) de 150 millions de francs pour Infrastructure et de 114 millions de francs pour la Caisse de pensions.

² Cargo Suisse : les CFF détiennent 65% des actions. SBB Cargo International : les CFF détiennent 75% des actions.

³ Y compris paiement compensatoire

| Collaborateurs, quantités et prestations | 2021 | 2020 | +/- par rapp. à 2020 | +/- par rapp. à 2019 |
|---|-------------|-------------|----------------------|----------------------|
| Collaborateurs (ETP) | 33 943 | 33 498 | 1,3% | 4,3% |
| Voyageurs | | | | |
| Voyageurs transportés par jour (en millions) | 0,885 | 0,843 | 4,9% | -33,1% |
| Voyageurs-kilomètres (en millions) | 12 505 | 11 705 | 6,8% | -36,5% |
| Taux d'occupation moyen (en%) | 18,0 | 17,9 | 0,1% | -10,9% |
| Ventes de billets (en millions) | 118,1 | 89,8 | 31,5% | -4,5% |
| Taux de libre service (en%) | 94,5 | 93,4 | 1,1% | 3,9% |
| dont part via canaux numériques (en%) | 69,9 | 61,4 | 8,5% | 17,1% |
| Immobilier | | | | |
| Produits locatifs de tiers (en millions de francs) | 604 | 541 | 11,6% | 9,6% |
| Trafic marchandises | | | | |
| Tonnes nettes par jour | 185 000 | 185 000 | ... | -7,5% |
| Tonnes-kilomètres nettes (en millions) ¹ | 17 174 | 15 978 | 7,5% | 4,9% |
| CFF Cargo SA (Suisse) | 5 256 | 5 267 | -0,2% | -12,1% |
| SBB Cargo International SA | 12 659 | 11 687 | 8,3% | 10,1% |
| Infrastructure | | | | |
| Sillons-kilomètres (en millions) | | | | |
| Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour) | 189,4 | 180,2 | 5,1% | 2,0% |
| | 79,3 | 75,9 | 4,5% | 1,0% |

¹ Donnée consolidée pour CFF Cargo SA et SBB Cargo International SA

reporting.cff.ch

Flux financiers aux CFF en 2021.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2020

Source des fonds

9386 (8,4%)

Clients

57%**5311 (8,4%)**

| | |
|----------------------------|-----------------------------|
| Chiffre d'affaires clients | Produit du trafic voyageurs |
| 5257 (9,2%) | 2540 (3,0%) |

| |
|--------------------------------|
| Produit du trafic marchandises |
| 777 (2,1%) |

| |
|----------------------|
| Produits accessoires |
| 608 (11,4%) |

| |
|-------------------|
| Produits locatifs |
| 1200 (29,6%) |

| |
|-----------------|
| Autres produits |
| 132 (11,2%) |

| | |
|-------------|----------------------------|
| Autres | Vente de biens immobiliers |
| 54 (-36,8%) | 48 (-42,6%) |

| |
|-------------------------------|
| Désinvest. immob. financières |
| 6 (309,0%) |

Confédération
38%**3581 (10,6%)**

| |
|--|
| Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (Convention sur les prestations) |
| 2195 (10,6%) |

| |
|--|
| Indemnités pour prestations commandées Aménagement |
| 810 (16,1%) |

| |
|--|
| Indemnités pour prestations commandées TRV |
| 324 (2,0%) |

| |
|-------------------------------------|
| Fonds supplémentaires (coronavirus) |
| 229 (17,5%) |

| |
|----------------------|
| Autres contributions |
| 23 (-48,1%) |

Cantons
5%**495 (-4,6%)**

| |
|--|
| Indemnités compensatoires liées au TRV |
| 346 (-0,4%) |

| |
|-------------------------------------|
| Fonds supplémentaires (coronavirus) |
| 101 (23,6%) |

| |
|---|
| Prêts assortis d'un financement spécial |
| 20 (-61,0%) |

| |
|----------------------|
| Autres contributions |
| 28 (-28,1%) |



CFF

| |
|-------------------------------|
| Flux de trésorerie disponible |
| -564 (62,4%) |

| |
|--------------|
| Voyageurs |
| -654 (48,4%) |

| |
|--------------|
| Immobilier |
| -171 (45,4%) |

| |
|---------------------|
| Trafic marchandises |
| 48 (n.m.) |

| |
|----------------|
| Infrastructure |
| 58 (751,1%) |

| |
|------------------|
| Unités centrales |
| 156 (25,4%) |

Utilisation des fonds

9950 (-2,1%)

Collaborateurs

44%**4407 (1,1%)**

| |
|-------------------------------|
| Salaires/prestations sociales |
| 4407 (1,1%) |

| |
|-----------------|
| Investissements |
| 2800 (-5,5%) |

Fournisseurs et partenaires commerciaux
56%**5543 (-4,4%)**

| |
|-------------------------------|
| Autres charges d'exploitation |
| 2447 (15,4%) |

| |
|--------------------|
| Matières premières |
| 343 (-6,3%) |

| |
|-------------|
| Autres flux |
| -47 (n.m.) |



Nächste Abfahrten

- S11 Dietikon**
10:05 Schlieren Glanzenberg
- S14 Hinwil**
10:35 Zürich HB Oerlikon Wallisellen
- S12 Wül SG**
10:39 Hardbrücke Zürich HB Winterthur
- S19 Effretikon**
10:40 Zürich HB Oerlikon Wallisellen
- R736 Zürich Flughafen**
10:44 Zürich HB Oerlikon

Navigation icons: Home, Back, Information, Up/Down arrows, Signal, Globe, DE, and Accessibility icon.

Gouvernance d'entreprise. Ouverture et clarté.

La Direction du groupe CFF s'applique à mener une gouvernance d'entreprise ouverte et claire à l'égard du public. Pour cela, elle mise sur un juste équilibre entre les différents paramètres que constituent la responsabilité, les compétences, la prestation et la rémunération.

Forme juridique et structure du groupe.

Principes.

Les CFF entendent répondre aux attentes et aux besoins en matière d'information et de transparence en communiquant de manière ouverte. Bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse, la structure et l'organisation du présent rapport s'alignent autant que possible sur la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) émise par SIX Swiss Exchange (2021) et sur le Code suisse de bonnes pratiques pour le gouvernement d'entreprise (2016). Quelques ajustements y ont été apportés compte tenu des particularités des CFF.

Les principes et les règles de la gouvernance d'entreprise, établis par les CFF, figurent en premier lieu dans les statuts, le règlement d'organisation et les règlements des comités du Conseil d'administration. Dans le code de conduite, les CFF s'engagent à faire preuve du plus haut niveau d'intégrité et à respecter les lois ainsi que les prescriptions internes et externes plus étendues. Les CFF attendent de leurs collaboratrices et collaborateurs qu'ils assument la responsabilité de leurs actes, qu'ils accordent de la considération à leurs semblables, à la société et à l'environnement, qu'ils observent les règles et qu'ils soient intègres.

Forme juridique.

Les « Chemins de fer fédéraux suisses CFF » sont une société anonyme de droit public ayant son siège à Berne. Elle se fonde sur la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF).

Structure du groupe.

La structure organisationnelle des CFF est présentée sur la page suivante.

Au cours de l'exercice, la division Voyageurs a été scindée en Production Voyageurs et Marché Voyageurs. Cette réorganisation vise à renforcer l'exploitation ferroviaire et à promouvoir une approche clientèle intégrée en trafic voyageurs.

Les 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 participations associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont indiquées dans la liste des participations (voir page 102). 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 sociétés appartenant au groupe à 100% ont leur propre direction. Toutes les autres sociétés du groupe sont dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. Bien que la société AlpTransit Gotthard SA appartienne à 100% aux CFF, sa gestion et sa responsabilité sont assumées par la Confédération. Cette participation est donc consolidée selon la méthode de mise en équivalence.

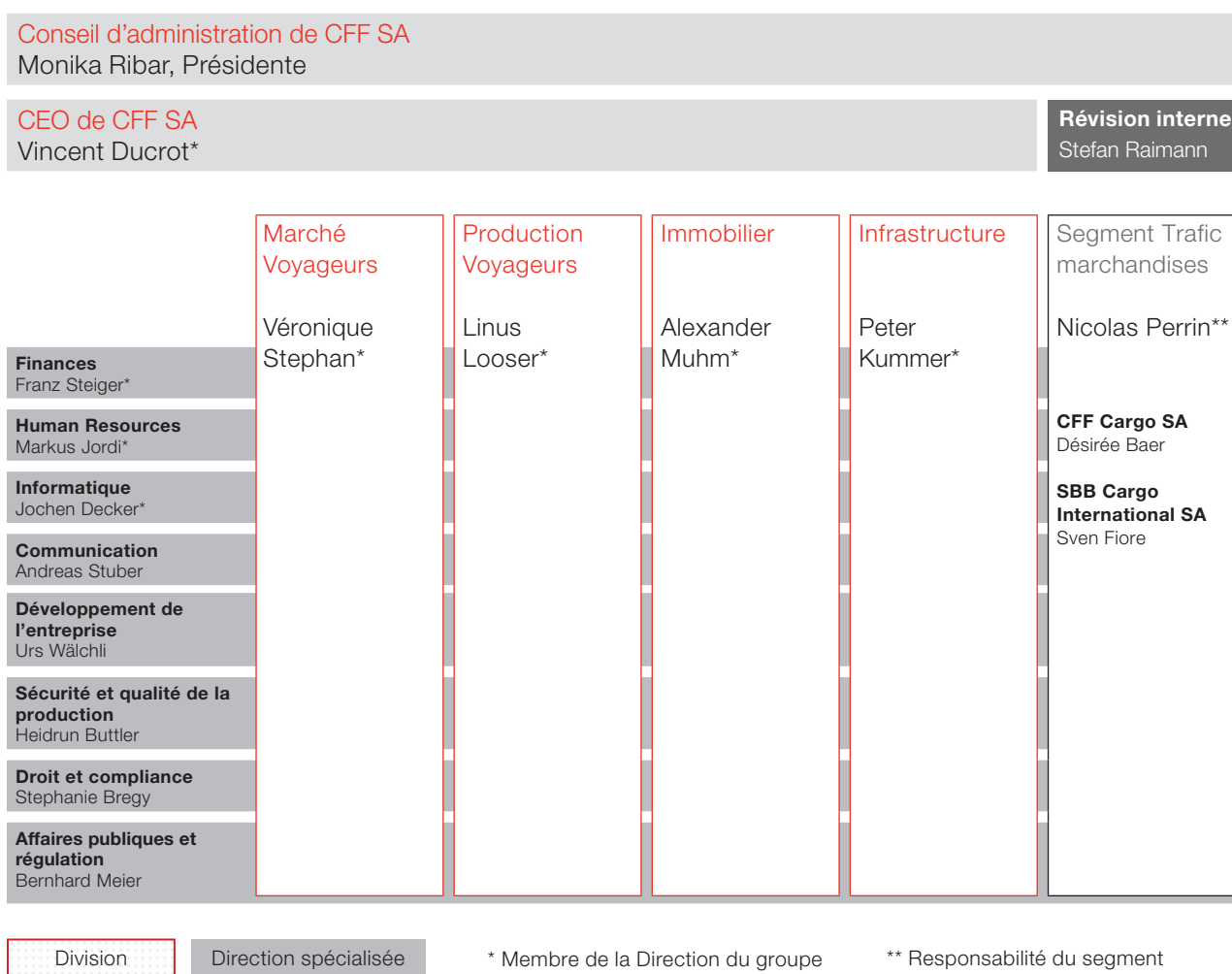
Actionnaires principaux.

Depuis la transformation des CFF en société anonyme, la Confédération détient 100% du capital-actions. En vertu de l'art. 7 al. 3 de la LCFF, la Confédération doit toujours détenir la majorité des voix et des actions.

Participations croisées.

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

Structure organisationnelle des CFF au 31 décembre 2021.



Structure du capital.

Le 31 décembre 2021, 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'art. 7, al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Conseil d'administration.



De gauche à droite: Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Daniel Trolliet, Beat Schwab, Pierre-Alain Urech, Andreas R. Herzog, Monika Ribar, Véronique Gigon, Fabio Pedrina

Membres du Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2021, le Conseil d'administration de CFF SA se composait de neuf membres.

| Nom | Nationalité | Année de naissance | Fonction | Entrée en fonction |
|------------------------|-------------|--------------------|----------------|--------------------|
| Monika Ribar | Suisse | 1959 | Présidente | 2014 |
| Pierre-Alain Urech | Suisse | 1955 | Vice-président | 2015 |
| Véronique Gigon | Suisse | 1963 | Membre | 2019 |
| Andreas R. Herzog | Suisse | 1957 | Membre | 2021 |
| Georg Kasperkovitz | Autriche | 1966 | Membre | 2016 |
| Fabio Pedrina | Suisse | 1954 | Membre | 2017 |
| Alexandra Post Quillet | Suisse | 1967 | Membre | 2012 |
| Beat Schwab | Suisse | 1966 | Membre | 2016 |
| Daniel Trolliet | Suisse | 1954 | Membre | 2011 |

Le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques, rend compte de leur réalisation au Conseil fédéral et met à la disposition de ce dernier les informations nécessaires au contrôle. Il exerce en outre les attributions inaliénables et intransmissibles définies dans le code des obligations et la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF).

Le personnel doit être représenté de manière appropriée au sein du Conseil d'administration conformément à la LCFF. En 2021, cette tâche a été assumée d'une part par Daniel Trolliet et de l'autre par Fabio Pedrina.

Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

Le chapitre ci-après fournit des indications sur la formation et la carrière des membres du Conseil d'administration, ainsi que sur leurs principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures, leurs fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que leurs fonctions officielles et leurs mandats politiques.

Les membres du Conseil d'administration assument en toute autonomie et sans recevoir d'instructions les responsabilités et les compétences que leur confie la loi, les statuts et le règlement d'organisation. Dans l'exercice de leurs fonctions, les membres du Conseil d'administration sont en premier lieu responsables envers les CFF. Ils agissent dans le respect du cadre légal et des dispositions contenues dans les statuts et le règlement d'organisation. Ils acceptent pleinement leur responsabilité envers les CFF.

Chaque membre du Conseil d'administration doit veiller à organiser ses relations personnelles et ses relations d'affaires de sorte à éviter tout risque de réputation pour les CFF et tout conflit d'intérêts avec ceux-ci. Les membres du Conseil d'administration annoncent sans délai tous les mandats qu'ils assument au sein d'organes de direction ou de surveillance et les mandats de conseil auprès de sociétés, d'institutions ou de fondations de droit privé ou de droit public, et ce quelle que soit leur considération personnelle portée auxdits mandats. Cette obligation s'applique également aux mandats de durée déterminée et à la dissolution de mandats. Le principe appliqué est celui de la déclaration spontanée. Chaque membre du Conseil d'administration annonce en continu de tels mandats à la Présidente du Conseil d'administration. De même, cette dernière annonce en continu ses mandats à la présidente du comité Personnel et organisation. Le comité Personnel et organisation veille à la bonne déclaration des liens d'intérêts, à l'identification précoce des éventuels conflits d'intérêts et au respect des règles de récusation. Les changements relatifs aux mandats des membres du Conseil d'administration font en général l'objet d'une annonce annuelle au DETEC. Les changements relatifs aux mandats de la Présidente du Conseil d'administration sont annoncés en continu.

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. Fabio Pedrina travaille notamment en tant qu'aménagiste pour certaines communes du Tessin situées le long de lignes CFF. Il n'existe pas de conflits d'intérêts et, le cas échéant, les mesures appropriées, telles que la récusation, sont appliquées.

Les autres membres n'ont pas entretenu de relations commerciales à titre personnel avec les CFF (par exemple comme fournisseur ou bailleur de fonds).

Monika Ribar

Licenciée en sciences économiques HSG, économiste

Parcours professionnel :

| | |
|-----------|--|
| 2006-2013 | CEO, Panalpina AG, Bâle |
| 2005-2006 | CFO, Panalpina AG, Bâle |
| 2000-2005 | Chief Information Officer (CIO), Panalpina AG, Bâle |
| 1991-2000 | diverses fonctions dans les domaines du controlling, de l'informatique et du management de projet global, Panalpina AG, Bâle |

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de Sika SA, Baar | Membre du conseil d'administration de Chain IQ Group AG, Zurich | Membre du comité exécutif consultatif de WORLD MINDS Foundation, Zurich | Membre du Conseil de fondation de Swiss Board Institute, Genève (depuis le 1.1.2021).

Pierre-Alain Urech

Ingénieur diplômé de l'EPFZ en génie civil et transports, diplômé post-grade de l'EPFL

Parcours professionnel :

| | |
|-----------|--|
| 2004-2019 | CEO, Romande Energie SA, Morges |
| 1999-2003 | suppléant du Président de la direction d'entreprise, membre de la Direction de l'entreprise, responsable de la division CFF Infrastructure |
| 1995-1998 | directeur général des CFF, chef du département Infrastructure |
| 1994-1995 | directeur du premier arrondissement CFF à Lausanne |
| 1991-1994 | délégué de la direction générale des CFF pour Rail 2000 |
| 1983-1991 | diverses fonctions de cadre dans les divisions des travaux et de l'exploitation des CFF |
| 1980-1983 | ingénieur de projet à la division des travaux de la direction générale des CFF |

Principaux mandats : président du conseil d'administration de Forces Motrices Hongrin Léman S.A. (FMHL SA), Château d'Oex | Président du conseil d'administration de la Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA), Bourg-Saint-Pierre (jusqu'au 4.6.2021) | Président du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon | Président du conseil d'administration de DransEnergie SA, Orsières (jusqu'au 8.6.2021) | Membre du conseil d'administration de Magic Mountains Cooperation, société coopérative, Crans-Montana | Membre du conseil d'administration de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne | Président du conseil d'administration de nco-ing SA, Monthey.

Véronique Gigon

Licenciée en droit, avocate, Master of Business Administration (MBA)

Parcours professionnel :

| | |
|-----------|--|
| 2012-2018 | secrétaire générale suppléante, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Berne |
| 1992-2012 | diverses fonctions dirigeantes et, depuis 2008, directrice suppléante, Office fédéral de la communication (OFCOM), Bienne |
| 1989-1991 | greffière, Tribunal cantonal, Neuchâtel |
| 1988-1989 | avocate, Neuchâtel |

Principaux mandats : membre du conseil d'administration d'Aare Seeland mobil AG, Langenthal | Présidente du conseil d'administration d'EDJ, Energie du Jura S.A. (depuis le 18.3.2021) | Membre

du conseil d'administration de Banque Alternative Suisse SA, Olten | Membre bénévole du comité exécutif d'Amnesty International Suisse, Berne | Partenaire associée de GetDiversity GmbH, Zurich | Présidente du comité du Parc du Doubs, Saignelégier.

Andreas R. Herzog

Économiste d'entreprise

Parcours professionnel :

| | |
|-----------|---|
| 2002-2019 | CFO, Bühler, Uzwil |
| 2001-2002 | CFO, Eichhof, Lucerne |
| 1996-2001 | vice-président Finance, Swarovski, Feldmeilen |
| 1990-1995 | divers postes de direction dans le secteur financier, SMH (aujourd'hui SWATCH Group), Bienne, Francfort-sur-le-Main |
| 1984-1990 | divers postes dans le secteur financier, Ciba-Geigy, Bâle, Mexique, Colombie, Côte d'Ivoire |

Principaux mandats: vice-président du conseil d'administration de HOCHDORF Holding SA, Hochdorf | Membre du conseil d'administration de Meyer Burger Technology SA, Thoun | Suppléant du président de la Chambre de commerce Suisse-Chine, Zurich.

Georg Kasperkovitz

Docteur en sciences techniques, Master of Business Administration (MBA)

Parcours professionnel :

| | |
|-------------|---|
| Depuis 2020 | président de la division Europe, Trivium Packaging B.V. (Schiphol, Pays-Bas) |
| 2016-2020 | CEO Consumer Packaging, Mondi plc (Londres, Royaume-Uni/Johannesburg, Afrique du Sud) |
| 2012-2016 | CFO et COO, Rail Cargo Austria AG (Vienne, Autriche) |
| 1999-2012 | conseiller et associé (2006-2012), McKinsey & Company, Inc. (États-Unis, Allemagne) |
| 1993-1998 | Country Manager pour la Slovaquie, Électricité de France SA (Bratislava, Slovaquie) |

Principal mandat : membre de l'Executive Committee, président de la division Europe, Trivium Packaging B.V., Schiphol, Pays-Bas.

Fabio Pedrina

Licencié en sciences économiques de l'Université de Zurich et aménagiste EPFZ-NDS/FSU/REG-A

Parcours professionnel :

| | |
|-------------|---|
| Depuis 2007 | copropriétaire et membre du conseil d'administration, Studio Habitat.ch SA, Bellinzone |
| 2003 | unique propriétaire de Publiplan Studio di pianificazione SA |
| 1999-2011 | membre du Conseil national |
| 1989 | fondateur et copropriétaire, Publiplan Studio di pianificazione SA |
| 1985-1989 | consultant indépendant dans le cadre de divers projets publics (aménagement du territoire, planification environnementale, financière et touristique) |

Principal mandat : vice-président du conseil d'administration de Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno.

Alexandra Post Quillet

Licenciée en sciences économiques

Parcours professionnel :

| | |
|-------------|--|
| Depuis 2019 | associée et copropriétaire, ACAD Sàrl, Académie des administrateurs, Lausanne |
| 2004-2018 | Managing Partner et copropriétaire, Crescendo Marketing |
| 2000-2003 | Managing Director Home and Personal Care, Unilever Poland |
| 1992-2000 | diverses fonctions dans les secteurs de la vente et du marketing, Unilever Suisse et Vietnam |
| 1990-1992 | Internal Auditor, Nestlé International |

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de HUG AG, Malters | Vice-présidente du conseil d'administration de Schenk Holding SA, Rolle | Membre du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon | Membre du conseil d'administration d'Emmi SA, Lucerne | Membre du comité de SwissBoardForum, Berne | Membre du Conseil de Fondation de la Chaîne du Bonheur, Genève | Membre de l'association Centre Patronal, Paudex | Membre du conseil de la Fondation Plateforme 10, Lausanne.

Beat Schwab

Docteur en sciences politiques

Parcours professionnel :

| | |
|-------------|---|
| Depuis 2015 | président du conseil d'administration, Schwab & Kuster AG |
| 2012-2017 | Managing Director, Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse AG, Zurich |
| 2006-2012 | Chief Executive Officer, Wincasa AG, Winterthour |
| 1999-2006 | membre de la direction/directeur du développement commercial, ISS Suisse SA/Sevis AG, Facility Management Zurich/Bâle |
| 1998-1999 | directeur, responsable Fixed Income/Forex Research Suisse, Credit Suisse First Boston, Zurich |
| 1992-1997 | vice-président, responsable recherche conjoncturelle et analyses sectorielles, UBS Economic Research, Zurich |

Principaux mandats : président du conseil d'administration de Zug Estates Holding AG, Zoug | Vice-président du conseil d'administration de pom + Consulting SA et pom+Group SA, Zurich (jusqu'au 27.5.2021) | Membre du conseil d'administration de Raiffeisen Suisse société coopérative, Saint-Gall | Membre du conseil d'administration de Varia US Properties SA, Zoug | Vice-président du Conseil de fondation de la SKKG (Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte), Winterthour (depuis le 15.1.2021) | Président du conseil d'administration de Terresta Immobilien- und Verwaltungs AG, Winterthour (depuis le 17.2.2021) | Membre du conseil d'administration de Belplan Immobilien AG, Winterthour (depuis le 17.2.2021).

Daniel Trolliet

Représentant du personnel, agent du mouvement CFF

Parcours professionnel :

| | |
|-------------|--|
| Depuis 2012 | membre du Grand Conseil du canton de Vaud |
| 2007-2012 | secrétaire syndical, SEV |
| 2006-2016 | membre du Conseil communal d'Avenches |
| 1995-2007 | collaborateur d'Affaires internationales CFF |

Principaux mandats : membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan, Pully | Président de la section des retraités PV Fribourg du syndicat SEV.

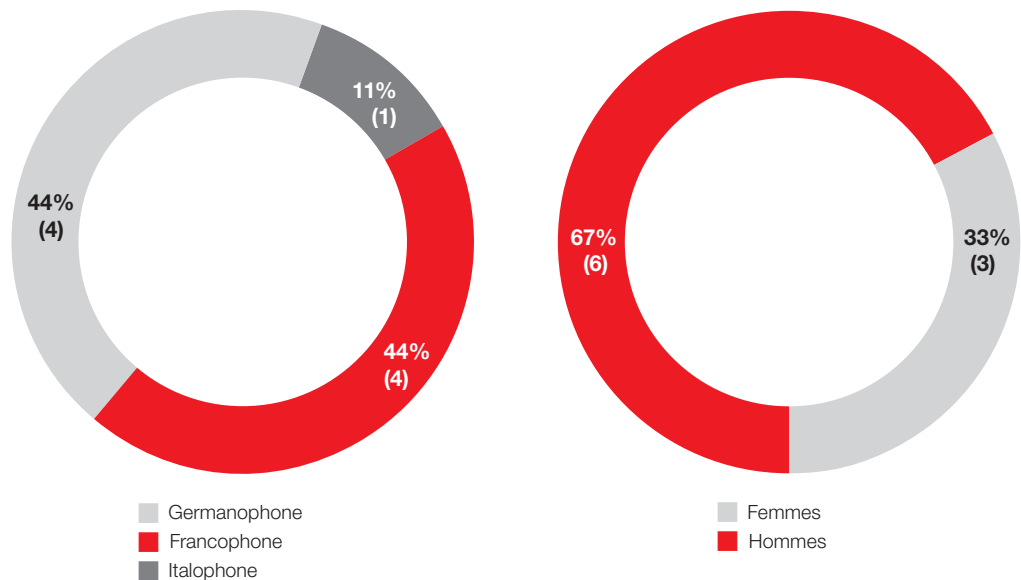
Élection et durée du mandat.

Le Conseil d'administration et la Présidente/le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'Assemblée générale élit la Présidente/le Président du Conseil d'administration. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même. La durée maximale du mandat est de douze ans. Le mandat prend fin au plus tard lors de la première assemblée générale ordinaire suivant l'année civile durant laquelle le ou la titulaire atteint l'âge de 70 ans.

Le Conseil d'administration est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections auront lieu au mois d'avril 2022.

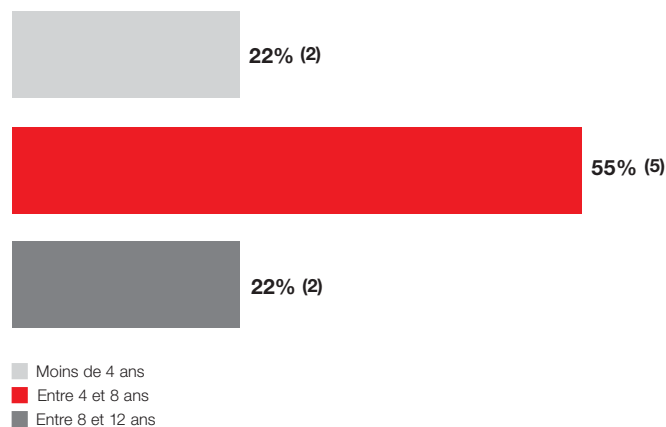
Composition du Conseil d'administration en fonction de la langue maternelle et du sexe.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2021



Composition du Conseil d'administration en fonction de la durée du mandat de ses membres.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2021



Le Conseil d'administration remplit ainsi les directives du Conseil fédéral portant sur la représentation des communautés linguistiques, mais ne répond pas à celles relatives à la représentation des sexes. Ces dernières sont toutefois assorties d'un délai de mise en œuvre jusqu'à la fin 2023.

Organisation interne et méthode de travail.

Monika Ribar est Présidente du Conseil d'administration depuis juin 2016, et Pierre-Alain Urech Vice-président depuis 2019. Le Conseil d'administration élit les présidentes/présidents des différents comités du Conseil d'administration ainsi que leurs membres. Il nomme un ou une secrétaire, qui n'est pas nécessairement membre du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration est responsable de la mise en œuvre des objectifs stratégiques du Conseil fédéral. Il édicte la stratégie du groupe en tenant compte des conséquences économiques, écologiques et sociales. Au cours de l'exercice 2021, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires, quatre réunions extraordinaires et deux séances spéciales.

L'ordre du jour des réunions de comités est arrêté par la Présidente/le Président dudit comité. En revanche, la Présidente du Conseil d'administration définit l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration, sur proposition de la Direction. Chaque membre du Conseil d'administration peut transmettre des propositions et suggestions à intégrer à l'ordre du jour. Le CEO assiste aux séances du Conseil d'administration.

Comités du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration délègue certaines tâches aux comités. Conformément au règlement d'organisation, les comités du Conseil d'administration disposent des compétences décisionnelles pour certaines affaires n'impliquant pas de tâches inaliénables et intransmissibles. Les comités permanents du Conseil d'administration des CFF se composaient au 31 décembre 2021 comme suit :

Conseil d'administration

| Comité Audit | Comité Personnel et organisation | Comité Risques et compliance | Comité Dialogue politique |
|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Beat Schwab ¹ | Alexandra Post Quillet ¹ | Pierre-Alain Urech ¹ | Fabio Pedrina ¹ |
| Monika Ribar | Monika Ribar | Monika Ribar | Monika Ribar |
| Andreas R. Herzog | Pierre-Alain Urech | Georg Kasperkovitz | Pierre-Alain Urech |
| Véronique Gigon | Daniel Trolliet | Andreas R. Herzog | Véronique Gigon |

¹ Présidence

En règle générale, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés assistent aux réunions des comités.

Le comité Audit s'est réuni à cinq reprises au cours de l'exercice. Il traite les dossiers du Conseil d'administration portant sur la présentation des comptes, le reporting financier, la trésorerie, les impôts, les assurances ainsi que le système de contrôle interne et il intervient en cas de décisions ayant d'importantes répercussions financières. Il statue en outre sur les questions que le Conseil d'administration lui délègue. Sur mandat du Conseil d'administration, il évalue l'indépendance et les prestations des auditeurs internes et externes. Le responsable de Révision interne assiste aux séances du comité Audit.

Le comité Personnel et organisation a tenu sept réunions ordinaires au cours de l'exercice. Il 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 c. conditions d'engagement). Il étudie également l'ensemble des dossiers en rapport avec le personnel (p. ex. conventions collectives de travail), est responsable du bon déroulement de la procédure de déclaration des liens d'intérêt des membres du Conseil d'administration des CFF et veille au respect des règles de récusation ainsi que du code de conduite. 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.

Le comité Risques et compliance a organisé deux réunions au cours de l'exercice. Il est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF tout en assurant la gestion du risque et son amélioration, et en gérant le rapport annuel sur les risques d'entreprise (y c. controlling des mesures), le rapport « Legal & Compliance », l'évaluation et le développement des principes et des activités du management du risque des CFF (politique de management du risque des CFF, Compliance Policy CFF et code de conduite CFF). Le responsable Révision interne, la responsable Droit et compliance ainsi que la responsable Corporate Risk Management assistent aux séances du comité Risques et compliance.

Le comité Dialogue politique s'est réuni à trois reprises au cours de l'exercice. Il se charge du positionnement politique et réglementaire des CFF, p. ex. dans le cadre de procédures de consultation, de prises de position ou d'autres affaires parlementaires importantes à l'échelon national ou cantonal, définit les priorités politiques et réglementaires, prépare les demandes de concession importantes pour le groupe, rend compte à la Confédération (en particulier dans le cadre du rapport établi à l'intention du propriétaire) et élabore la position des CFF en vue du renouvellement des objectifs stratégiques assignés par la Confédération aux CFF. Le responsable Affaires publiques et régulation ainsi que le responsable Régulation et affaires internationales participent aux séances du comité Dialogue politique.

Enfin, un comité de nomination ad hoc a été mis en place pour régler la succession du responsable Finances. Dirigé par la Présidente du Conseil d'administration et composé d'A. Post Quillet, B. Schwab et A. R. Herzog, il a tenu trois réunions au cours de l'exercice.

Auto-évaluation.

Le Conseil d'administration réalise sa propre évaluation. L'objectif est de s'assurer que le Conseil d'administration des CFF réponde au mieux aux attentes de ses membres et des groupes d'intérêts correspondants en termes de fonctionnement et de structure. Il s'agit également de mettre en évidence des solutions pour optimiser le travail du Conseil d'administration et, le cas échéant, la collaboration avec la Direction du groupe.

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

Conformément à l'art. 12, al. 1 de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Leurs attributions respectives sont définies dans le Règlement d'organisation. Ce document précise également les tâches intransmissibles et inaliénables assumées par le Conseil d'administration en vertu des dispositions légales et décrit les décisions qui relèvent exclusivement de la compétence du

Conseil. Le Règlement d'organisation a été soumis à des révisions partielles entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et le 1^{er} mai 2021, qui ont permis de l'adapter à la réalité actuelle, notamment à la réorganisation de Voyageurs en deux nouvelles divisions et à la réorganisation des unités Communication et Affaires publiques et régulation.

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 ci-après:

- Performance Cockpit : rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration et dernières estimations concernant la réalisation des objectifs budgétaires;
- budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP);
- perspectives de l'entreprise à long terme;
- système d'objectifs pour toutes les unités concernées, différenciant entre les domaines donnant droit à des indemnités compensatoires et les autres;
- approbation du rapport de gestion établi à l'attention de l'Assemblée générale;
- approbation du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques établi à l'attention du Conseil fédéral;
- approbation du plan annuel de révision pour la Révision interne;
- prise de connaissance des rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que du rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- approbation du rapport annuel sur les risques d'entreprise;
- approbation du controlling des mesures;
- prise de connaissance du rapport « Legal & Compliance »;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- approbation du rapport annuel sur les sociétés en participation des CFF;
- prise de connaissance du rapport annuel sur l'état du réseau;
- approbation du rapport annuel relatif à la Convention sur les prestations;
- approbation des rapports annuels sur la sécurité (« Security » et « Safety »);
- prise de connaissance du rapport annuel sur la sécurité de l'information;
- prise de connaissance du rapport annuel de performance sur la ponctualité;
- prise de connaissance de l'enquête annuelle sur la motivation du personnel.

Révision interne.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Audit, le comité Risques et conformité ainsi que la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Directement subordonné à la Présidente du Conseil d'administration, il ne dépend aucunement de la direction opérationnelle du groupe. Il rend régulièrement compte au président du comité Audit.

Management du risque.

Les CFF appliquent un système de management du risque adapté aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe et basé sur la norme ISO 31000. Ce système repose sur la politique de management du risque adoptée par le Conseil d'administration et définissant, outre les objectifs et les principes, les tâches, les compétences et les responsabilités des parties prenantes. Exécuté une fois par an, le processus de management des risques d'entreprise permet d'identifier et d'évaluer les risques avant d'en déduire les mesures de gestion appropriées. Dans le cadre du controlling, les mesures de gestion des

risques sont analysées et, le cas échéant, adaptées. Au plus haut niveau, la Direction du groupe, le comité Risques et compliance et le Conseil d'administration débattent de ces risques et mesures. Les décisions adoptées à ce niveau sont prises en compte dans les processus de management des risques. Conformément à l'art. 961c CO, l'annexe aux comptes consolidés renseigne sur la réalisation d'une évaluation des risques.

Système de contrôle interne des comptes financiers.

Le Système de contrôle interne (SCI) garantit, avec un degré de précision raisonnable, la fiabilité des comptes financiers. Il vise à prévenir, déceler et corriger des erreurs significatives dans les comptes du groupe et les comptes annuels des sociétés du groupe. Le SCI s'articule autour des éléments suivants : l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques liés à la présentation des comptes, les activités de contrôle, la surveillance des contrôles ainsi que l'information et la communication. L'unité spécialisée Accounting subordonnée au CFO gère et surveille le SCI. La Révision interne vérifie périodiquement l'existence et l'efficacité du SCI. Toute lacune majeure décelée dans le SCI lors de la surveillance et du contrôle est signalée et complétée par des mesures correctives dans le rapport d'état adressé une fois par an au comité Audit. Si l'estimation des risques selon le SCI change de manière significative, le président du comité Audit en sera informé immédiatement. L'unité spécialisée Accounting surveille l'application des mesures de correction pour remédier aux lacunes. Le comité Audit évalue le bon fonctionnement du SCI sur la base des rapports périodiques qui lui sont remis.

Gestion de la compliance.

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe revendiquent une culture d'entreprise conforme aux exigences légales et aux principes éthiques. Les CFF assument leur responsabilité de partenaire loyal et correct vis-à-vis de leur personnel, de leur clientèle, de leurs partenaires commerciaux et de la population dans son ensemble. Pour cette raison, ils ont défini dans le code de conduite CFF (« Code of Conduct ») des principes, des valeurs et des règles de comportement que le personnel, la clientèle et les fournisseurs sont tenus de respecter. Toute personne interne ou externe au groupe peut signaler des violations présumées ou avérées de manière confidentielle voire anonyme au service d'alerte de compliance, via un système sécurisé basé sur Internet.

Le système de gestion de la compliance (SGC) des CFF comprend un ensemble complet de mesures. Ces dernières ont pour objectif de garantir que l'action des CFF est toujours conforme aux lois, aux réglementations et aux valeurs éthiques applicables. Dans ce cadre, les CFF s'appuient sur les directives de la norme ISO 37301.

Direction du groupe.

Sous réserve des tâches intransmissibles et inaliénables, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Représentée par le CEO, la Direction du groupe répond devant le Conseil d'administration de l'ensemble des résultats du groupe tout en étant impliquée dans le développement des CFF à long terme. La Direction du groupe compte huit membres désignés par le Conseil d'administration. Chacun d'entre eux veille à la gestion opérationnelle de son domaine de responsabilité.



De gauche à droite: Alexander Muhm, Peter Kummer, Véronique Stephan, Jochen Decker, Vincent Ducrot, Linus Looser, Franz Steiger, Markus Jordi

Membres de la Direction du groupe.

Au 31 décembre 2021, la Direction du groupe CFF SA se composait de huit membres.

| Nom | Nationalité | Année de naissance | Fonction | Nomination |
|-------------------|-------------|--------------------|----------------------------------|----------------|
| Vincent Ducrot | Suisse | 1962 | CEO | Avril 2020 |
| Véronique Stephan | Suisse | 1969 | Responsable Marché Voyageurs | Mai 2021 |
| Linus Looser | Suisse | 1980 | Responsable Production Voyageurs | Mai 2021 |
| Alexander Muhm | Autriche | 1977 | Responsable Immobilier | Janvier 2019 |
| Peter Kummer | Suisse | 1965 | Responsable Infrastructure | Janvier 2013 |
| Franz Steiger | Suisse | 1972 | Responsable Finances | Septembre 2021 |
| Markus Jordi | Suisse | 1961 | Responsable Human Resources | Octobre 2007 |
| Jochen Decker | Allemagne | 1971 | Responsable Informatique | Janvier 2021 |

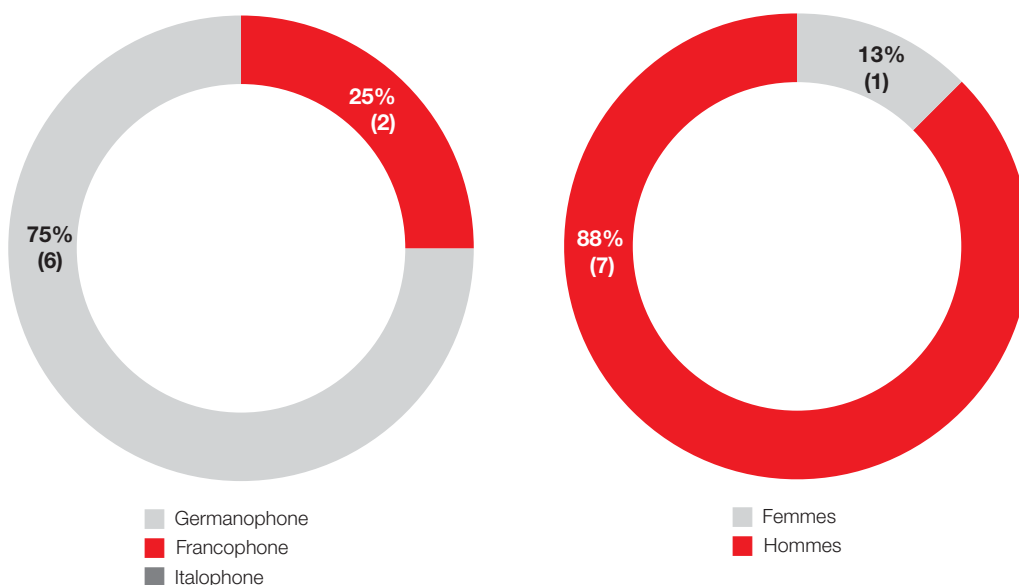
Le CEO répond de l'ensemble des résultats du groupe devant le Conseil d'administration et est également responsable envers ce dernier de toutes les activités de la Direction du groupe et de son efficacité. Il défend donc les propositions et les demandes de la Direction du groupe devant le Conseil d'administration, généralement avec le membre responsable de la Direction.

Changements intervenus au cours de l'exercice.

Le 1^{er} janvier 2021, Jochen Decker a été nommé Chief Information Officer par le Conseil d'administration, succédant ainsi à Peter Kummer, qui avait repris les rênes de la division Infrastructure à la mi-2020. Afin d'assurer le remplacement de Toni Häne, qui a pris une retraite bien méritée après 50 années passées aux CFF, le Conseil d'administration a nommé respectivement Véronique Stephan et Linus Looser à la tête des nouvelles divisions Marché Voyageurs et Production Voyageurs. En septembre, Franz Steiger a été nommé CFO, en remplacement de Christoph Hammer qui a démissionné. Le Conseil d'administration se félicite du choix de ces personnes qualifiées qui ont été recrutées principalement en interne, et poursuit ses efforts visant à atteindre une représentation équilibrée des sexes dans la Direction du groupe.

Composition de la Direction du groupe en fonction de la langue maternelle et du sexe.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2021



Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

La liste suivante détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2021 et fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière de ses membres, les principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures, les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

Vincent Ducrot

Ingénieur diplômé EPFL, diplômé postgrade de l'EPFZ en organisation industrielle d'entreprise, Certified Projects Director IPMA

Parcours professionnel :

| | |
|-------------------|---|
| Depuis avril 2020 | CEO CFF |
| 2011-2020 | directeur général, Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez |
| 2009-2010 | responsable Voyageurs ad interim, CFF |
| 1999-2011 | responsable Grandes lignes, CFF |
| 2000-2002 et | délégué des CFF pour Expo.02 |
| 1997-1998 | |
| 1993-1997 | responsable de l'unité produits-logiciels d'IT CFF |
| 1990-1993 | Senior Consultant IT, JMA Information Engineering |
| 1986-1990 | ingénieur IT, Inser SA |

Principaux mandats : vice-président du Conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten (depuis le 15.9.2021) | Membre du Management Committee de la Communauté européenne du rail (CER), Bruxelles (jusqu'à décembre 2021) | Membre du comité et du comité directeur de l'Union des transports publics (UTP), Berne | Membre du conseil d'administration de Digitalswitzerland, Zurich | Membre du comité de la LITRA, service d'informations pour les transports publics, Berne | Membre du conseil d'administration d'OuestRail, Monthey.

Véronique Stephan

Licenciée en sciences économiques HSG et licenciée en droit

Parcours professionnel :

| | |
|-----------------|--|
| Depuis mai 2021 | responsable Marché Voyageurs, CFF |
| 2020-2021 | Chief Commercial Officer, Corplex, Londres |
| 2015-2020 | Vice President Commercial, Ball Packaging EMEA, Londres |
| 2003-2015 | Sales & Business Development Director, Johnson & Johnson Consumer, Zoug et Athènes |
| 2000-2001 | Vice President Marketing, surfEU.com, Zurich |
| 1998-2000 | Brand Manager, L'Oréal, Madrid |
| 1995-1997 | consultante, McKinsey, Zurich |

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de Stephan S.A., Givisiez | Membre du Comité de Suisse Tourisme, Zurich (depuis le 1.9.2021) | Membre du Conseil stratégique de l'Alliance SwissPass, Berne (depuis le 1.5.2021).

Linus Looser

Licencié en sciences économiques, master en management et en économie

Parcours professionnel :

| | |
|-----------------|---|
| Depuis mai 2021 | responsable Production Voyageurs, CFF |
| 2019-2021 | responsable Production ferroviaire, CFF Voyageurs |

| | |
|-----------|--|
| 2015-2019 | responsable Gestion du trafic, CFF Voyageurs |
| 2013-2015 | responsable Production ferroviaire Suisse, CFF Voyageurs |
| 2010-2012 | responsable Production ferroviaire Zurich, CFF Voyageurs |
| 2008-2009 | responsable Développement et services, CFF Voyageurs |
| 2007-2008 | Management Trainee, CFF |

Principaux mandats : président du conseil d'administration elvetino SA, Zurich | Membre du conseil d'administration de login formation professionnelle SA, Berne | Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne.

Alexander Muhm

Architecte (Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn., Université technique de Vienne), Executive MBA Université de Saint-Gall (HSG)

Parcours professionnel :

| | |
|---------------------|---|
| Depuis janvier 2019 | responsable CFF Immobilier |
| 2013-2018 | responsable Développement, CFF Immobilier |
| 2012-2013 | responsable du portefeuille Gares, Gestion du portefeuille, CFF Immobilier |
| 2009-2012 | chef de projet général, Développement, CFF Immobilier |
| 2005-2009 | chef de projet général, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Vienne (Autriche) |

Principaux mandats : vice-président du Conseil d'administration de Grosse Schanze AG, Berne | Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld (depuis le 8.6.2021).

Peter Kummer

Licencié en sciences politiques

Parcours professionnel :

| | |
|------------------|--|
| Depuis août 2020 | responsable CFF Infrastructure |
| 2009-2020 | responsable CFF Informatique |
| 2007-2009 | responsable Architecture & Quality, CFF Informatique |
| 1999-2007 | responsable de l'architecture d'entreprise (informatique), Mobilière Suisse Société d'assurances SA, Berne |
| 1992-1999 | diverses fonctions dans les domaines IT Consulting, architecture d'entreprise et stratégie |

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de BLS Netz AG, Frutigen (depuis le 17.6.2021).

Franz Steiger

Executive MBA (Université de Zurich), Executive Master en Corporate Finance (IFZ – Institut des services financiers de Zoug), diplôme fédéral d'expert en finance et en controlling, brevet fédéral de spécialiste en finances et comptabilité

Parcours professionnel :

| | |
|-----------------------|---|
| Depuis septembre 2021 | responsable Finances CFF |
| 2017-2021 | responsable Finances, CFF Immobilier |
| 2016-2017 | responsable Transformation et numérisation, suppléant du CEO, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise, Zurich |
| 2005-2016 | CFO et responsable Business Support, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise (anciennement Osec), Zurich |
| 2000-2005 | contrôleur de gestion, directeur financier, membre de la direction, Hertz AG, Schlieren |

1991-2000 diverses fonctions dans les domaines du controlling et du management de projet, Landis & Gyr/Elektrowatt/Siemens Building Technologies

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten (depuis le 22.11.2021).

Markus Jordi

Licencié en droit

Parcours professionnel :

Depuis octobre 2007 responsable Human Resources CFF
 2001-2007 responsable Ressources humaines Groupe de Bâloise Holding, membre de la direction du groupe étendue, Bâloise Holding/ Bâloise Assurances Suisse, Bâle
 1994-2001 responsable du personnel et de la formation, Banque cantonale de Soleure/Solothurner Bank SoBa/Baloise Bank SoBa, Soleure
 1989-1994 assistant du directeur des ressources humaines du groupe, Von Roll AG, Gerlafingen

Principaux mandats : membre du conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten | Membre du groupe des directeurs des ressources humaines et membre du comité directeur de dialogue social sectoriel européen de la CER (Communauté européenne du rail), Bruxelles | Président du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne (depuis le 14.12.2021) | Vice-président du Conseil de Fondation de la Caisse de pensions CFF, Berne | Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld (depuis le 8.6.2021) | Membre du comité de l'Union patronale suisse, Zurich | Membre du conseil d'administration de ti&m AG, Zurich (jusqu'au 11.8.2021) | Vice-président du conseil de fondation de la Fondation Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante, Berne | Vice-président de la commission administrative de la caisse de pensions du canton de Soleure (PKSO), Soleure (depuis le 1.9.2021).

Jochen Decker

Docteur en sciences naturelles et biochimiste diplômé (Université de Ratisbonne), diplôme intermédiaire en gestion d'entreprise (Université d'enseignement à distance de Hagen) et diverses formations de perfectionnement en management (notamment INSEAD)

Parcours professionnel :

Depuis janvier 2021 responsable CFF Informatique
 2008-2021 responsable IT-Operations Management, Chief Architect, responsable Numérique CFF Informatique ; depuis 2011 : membre de la direction Informatique
 2005-2008 manager, Q-Perior « Strategic IT Management »
 2002-2005 consultant, Accenture « Strategic IT Effectiveness »
 Auparavant, il a exercé des activités de conseil dans des entreprises de transport et de logistique quant à l'utilisation stratégique de solutions informatiques.

Principaux mandats : membre de l'Executive Committee de Digitalswitzerland, Zurich | Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF.

Contrats de management.

Au 31 décembre 2021, 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 mandats de la Direction du groupe.

Pendant l'année sous revue, la Direction du groupe était composée d'un CEO, des responsables des divisions Production Voyageurs, Marché Voyageurs, Immobilier, Infrastructure ainsi que des directions spécialisées Finances, Human Resources et Informatique.

Le CEO est à la tête de la Direction du groupe et répond devant le Conseil d'administration du résultat global de l'entreprise. Les membres de la Direction du groupe lui sont subordonnés. Le CEO est, de plus, le supérieur direct des responsables des directions spécialisées (Communication, Développement de l'entreprise, Sécurité et qualité de la production, Droit et compliance, Affaires publiques et régulation), du responsable du segment Trafic marchandises et des responsables de projets majeurs, qui ne sont pas représentés au sein de la Direction du groupe.

Rémunérations.

Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations et des prestations accessoires de ses membres dans le règlement sur les honoraires et le remboursement des frais. Ce règlement 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 des honoraires fixes, des honoraires supplémentaires pour les séances des comités et une indemnité forfaitaire. À titre de prestation accessoire, les membres du Conseil d'administration et leur partenaire reçoivent gratuitement un abonnement général, et ce pour la durée de leur mandat au sein du Conseil d'administration. Les rémunérations des membres du Conseil d'administration soumises à l'AVS (honoraires fixes et honoraires supplémentaires) sont en principe soumises à la LPP. Étant donné que les cotisations de l'employeur aux instituts de prévoyance doivent être financées au moyen des honoraires de chacun des membres du Conseil d'administration, celles-ci ne sont pas prises en compte dans le calcul du plafond de rémunération des membres et de la Présidente du Conseil d'administration.

Au cours des dernières années, le Conseil d'administration des CFF a progressivement développé le système salarial pour la Direction du groupe, les cadres supérieurs et les cadres CO. La rémunération des membres de la Direction du groupe comprend un salaire de base fixe et une part de salaire variable. La part de salaire variable dépend entièrement du degré de réalisation des neuf objectifs du groupe (participation au résultat du groupe). 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 leurs familles, ainsi qu'une indemnité forfaitaire. Les cotisations à la prévoyance professionnelle (Caisse de pensions CFF et assurance complémentaire pour les cadres) viennent également s'ajouter.

En fixant les rémunérations destinées à la Direction du groupe, le Conseil d'administration tient compte du risque entrepreneurial, de la taille du domaine de responsabilité du membre concerné et de l'ordonnance sur les salaires des cadres (Confédération). Les rémunérations perçues par les membres de la Direction du groupe CFF sont définies selon des critères de transparence et de traçabilité confirmés par le Conseil d'administration des CFF.

Les rémunérations versées aux membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe sont communiquées à la Confédération dans le cadre du Rapport sur le salaire des cadres.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

Durant l'exercice sous revue, des honoraires d'un montant de 5000 francs ont été versés à Philippe Gauderon, ancien membre de la Direction du groupe (au cours de l'exercice précédent, un total de 29 000 francs a été versé à deux anciens membres de la Direction du groupe).

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 ou de rémunération 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 de la Présidente du Conseil d'administration (274 352 francs) et du CEO (961 922 francs, y compris les cotisations aux institutions de prévoyance) correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue. En 2021, le ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé par rapport à la rémunération annuelle totale du plus bas revenu s'élevait à 12 : 1. En 2021, la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé a augmenté de 2,9% ; celle de l'ensemble du personnel de 0,4%, soit un ratio de -6 : 1.

Utilisation des montants maximaux autorisés par l'Assemblée générale.

Le Conseil d'administration a comme attribution intransmissible et inaliénable de rendre compte à l'intention de l'Assemblée générale, dans le rapport de gestion, de l'utilisation des montants maximaux approuvés par l'Assemblée générale pour les honoraires et les rémunérations (art. 9, let. h des statuts CFF).

Lors de sa séance du 21 avril 2020, l'Assemblée générale a arrêté les plafonds ci-après pour les rémunérations globales de l'année 2021:

- Conseil d'administration : 1 066 829 francs (y compris Présidente du Conseil d'administration et cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions);
- Présidente du Conseil d'administration : 280 352 francs (y compris cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions);
- Direction du groupe : 5 645 355 francs (y compris CEO et cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions CFF et à l'assurance complémentaire pour les cadres).

Les montants ci-après ont effectivement été versés:

- Conseil d'administration : 1 015 409 francs (y compris Présidente du Conseil d'administration);
- Présidente du Conseil d'administration : 274 352 francs;
- Direction du groupe : 5 120 856 francs (y compris les cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions CFF et à l'assurance complémentaire pour les cadres).

Le tableau suivant représente la rémunération globale accordée aux membres de la Direction du groupe pour les exercices 2020 et 2021, répartie sur la base des différents composants et comprenant le montant alloué au CEO. Suite à cela, la participation variable au résultat pour les membres de la Direction du groupe (CEO compris, hors cotisations de l'employeur aux assurances sociales et institutions de prévoyance, total 467 561 francs) représente 13,4% du salaire de base (total 3 483 417 francs).

Les plafonds définis par l'Assemblée générale et les conditions-cadres fixées par le propriétaire ont ainsi été respectés.

Conseil d'administration.

| En francs | 2021 | 2020 |
|---|-----------|-----------|
| Ensemble des membres du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 892 195 | 895 000 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 78 500 | 78 500 |
| Abonnement général | 44 714 | 46 816 |
| Rémunération totale | 1 015 409 | 1 020 316 |
| Présidente du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 246 000 | 245 000 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 22 500 | 22 500 |
| Abonnement général | 5 852 | 5 852 |
| Rémunération totale | 274 352 | 273 352 |
| Huit autres membres du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 646 195 | 650 000 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 56 000 | 56 000 |
| Abonnement général | 38 862 | 40 964 |
| Rémunération totale | 741 057 | 746 964 |

Direction du groupe.

| En francs | 2021 | 2020 |
|--|--------------------|--|
| Ensemble des membres de la Direction du groupe (CEO inclus) | | |
| | 8 personnes | en partie 9 personnes³ |
| Salaire de base (part fixe) | 3 483 418 | 3 358 975 |
| Part du salaire liée aux résultats ¹ | 467 561 | 852 602 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 154 000 | 160 790 |
| Abonnement général | 70 800 | 83 254 |
| Prévoyance professionnelle ² | 945 077 | ... |
| Rémunération totale | 5 120 856 | 4 455 621 |
| CEO | | |
| | 1 personne | en partie 2 personnes³ |
| Salaire de base (part fixe) | 633 043 | 882 689 |
| Part du salaire liée aux résultats ¹ | 85 461 | 268 408 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 25 200 | 37 590 |
| Abonnement général | 13 678 | 24 915 |
| Prévoyance professionnelle ² | 204 540 | ... |
| Rémunération totale | 961 922 | 1 213 602 |

¹ En 2021, la part de salaire variable de la Direction du groupe a été adaptée et s'élève désormais à 15% du salaire fixe (si les objectifs du groupe sont atteints à 100%; jusqu'à présent, c'était le cas dès 40%).

² À partir de 2021 : y c. contribution à la prévoyance professionnelle

³ Départs en cours d'année au sein de la Direction du groupe, CEO inclus.

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. Pour l'exercice 2021, l'Assemblée générale de CFF SA a désigné la société Deloitte à Zurich comme organe de révision externe.

Honoraires de révision et honoraires supplémentaires.

Le mandat de base comprend la vérification des comptes individuels et consolidés des CFF. Au cours de l'exercice 2021, les honoraires de l'organe de révision se sont élevés à 1 144 595 francs (2020 : 1 267 285 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Deloitte a facturé des honoraires à hauteur de 378 506 francs pour des prestations additionnelles liées à la révision (2020 : 550 990 franc).

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

Le comité Audit 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 et se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne.

Relations avec la Confédération, droits de participation de l'actionnaire.

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 DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et le DFF (Département fédéral des finances) 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 (obligation de présenter une offre et clause de changement de contrôle) n'est mise en place.

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

- fixation des objectifs à long terme dans la loi fédérale sur les chemins de fer ;
- définition, par le Parlement, d'un plafond de dépenses quadriennal destiné au financement de l'exploitation, du maintien de la qualité du réseau et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ;
- définition, par le Conseil fédéral, des objectifs stratégiques assignés aux CFF et dont le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre ; approbation, par le Conseil fédéral, du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques ;
- fixation, dans une convention de mise en œuvre, de l'affectation concrète des crédits d'engagements alloués aux CFF par le DETEC aux fins de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ;
- définition des objectifs liés à l'exploitation et au maintien de la qualité du réseau de l'infrastructure ferroviaire dans une convention conclue entre l'Office fédéral des transports et les CFF ;
- définition des statuts des CFF ;
- définition de la limite supérieure pour la rémunération du Conseil d'administration et de sa Présidente (séparément) et pour le montant total de la rémunération de la Direction du groupe ;
- approbation, par l'Assemblée générale (Conseil fédéral), du rapport de gestion, y compris du bilan annuel, des comptes consolidés et de l'utilisation du bénéfice ;
- élection ou révocation des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral) ;
- décharge des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral) ;
- information régulière au DETEC/DFF.



Sommaire.

P 75 **Rapport financier**

Groupe CFF

- P 76 Compte de résultat du groupe CFF
- P 77 Bilan du groupe CFF
- P 78 Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF
- P 79 Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF
- P 80 Annexe aux comptes consolidés 2021
- P 103 Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe

CFF SA

- P 105 Compte de résultat de CFF SA
- P 106 Bilan de CFF SA
- P 107 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P 116 Proposition d'utilisation du résultat
- P 117 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

Compte de résultat du groupe CFF.

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

| En millions de francs | Remarque | 2021 | 2020 |
|--|----------|------------------|----------|
| Produits d'exploitation | | | |
| Produits du trafic | 1 | 3 449,1 | 3 344,9 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 | 3 263,7 | 3 149,4 |
| Produits résultant de la location d'immeubles | 3 | 608,3 | 546,0 |
| Produits accessoires | 4 | 1 199,7 | 925,4 |
| Prestations propres | 5 | 1 348,9 | 1 250,1 |
| Total Produits d'exploitation | | 9 869,7 | 9 215,7 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Charges de matières premières et consommables | 6 | -777,2 | -752,7 |
| Charges de personnel | 7 | -4 407,3 | -4 359,7 |
| Autres charges d'exploitation | 8 | -2 447,5 | -2 120,9 |
| Amortissements des immobilisations financières | 9, 19 | -1,7 | -6,9 |
| Amortissements des immobilisations corporelles | 9, 20 | -2 254,3 | -2 278,3 |
| Amortissements des immobilisations incorporelles | 9, 21 | -206,3 | -211,9 |
| Total Charges d'exploitation | | -10 094,3 | -9 730,5 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | | -224,6 | -514,7 |
| Résultat financier | 10 | -98,0 | -139,0 |
| Résultat ordinaire | | -322,6 | -653,7 |
| Résultat issu de la vente de biens immobiliers | 11 | 24,2 | 44,0 |
| Perte du groupe avant impôts | | -298,4 | -609,7 |
| Impôts sur les bénéfices | 12 | -23,0 | -17,3 |
| Parts des minoritaires | 13 | -3,9 | 10,0 |
| Perte du groupe | | -325,3 | -617,0 |

Bilan du groupe CFF.

Actif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Actif circulant | | | |
| Liquidités | 14 | 133,3 | 411,8 |
| Titres et créances financières à court terme | | 0,0 | 20,0 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 15 | 296,8 | 355,3 |
| Autres créances | 16 | 145,6 | 148,8 |
| Stocks et travaux en cours | 17 | 390,7 | 370,5 |
| Comptes de régularisation actif | 18 | 433,8 | 452,6 |
| Total Actif circulant | | 1 400,2 | 1 759,1 |
| Actif immobilisé | | | |
| Immobilisations financières | 19 | 627,4 | 529,6 |
| Immobilisations corporelles | 20 | 42 028,5 | 38 923,1 |
| Immobilisations corporelles en cours de construction | 20 | 6 891,7 | 9 065,9 |
| Immobilisations incorporelles | 21 | 1 110,3 | 1 057,2 |
| Total Actif immobilisé | | 50 657,9 | 49 575,9 |
| Total Actif | | 52 058,1 | 51 335,0 |

Passif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Capitaux étrangers | | | |
| Dettes financières à court terme | 22 | 891,6 | 1 359,9 |
| Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 23 | 0,7 | 0,6 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 24 | 674,2 | 728,1 |
| Autres dettes à court terme | 25 | 259,3 | 218,6 |
| Comptes de régularisation passif | 26 | 1 507,3 | 1 379,6 |
| Provisions à court terme | 27 | 309,3 | 287,5 |
| Total Capitaux étrangers à court terme | | 3 642,4 | 3 974,3 |
| Dettes financières à long terme | 22 | 10 340,3 | 9 450,7 |
| Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 23 | 24 342,6 | 23 812,3 |
| Autres dettes à long terme | 25 | 683,3 | 685,0 |
| Provisions à long terme | 27 | 543,2 | 574,3 |
| Total Capitaux étrangers à long terme | | 35 909,4 | 34 522,2 |
| Total Capitaux étrangers | | 39 551,8 | 38 496,5 |
| Fonds propres | | | |
| Capital social | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Réserves provenant de primes | | 2 069,1 | 2 069,1 |
| Réserves provenant de bénéfices | | 1 623,6 | 2 241,9 |
| Perte du groupe | | -325,3 | -617,0 |
| Fonds propres sans parts des minoritaires | | 12 367,3 | 12 694,0 |
| Parts des minoritaires | 13 | 139,0 | 144,5 |
| Total Fonds propres | | 12 506,3 | 12 838,5 |
| Total Passif | | 52 058,1 | 51 335,0 |

Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

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

| En millions de francs | Remarque | 2021 | 2020 |
|---|----------|-----------------|----------|
| Perte du groupe | | -325,3 | -617,0 |
| Amortissements de l'actif immobilisé | | 2 455,1 | 2 484,1 |
| Pertes sur dépréciations d'actifs | | 7,2 | 13,0 |
| Diminution/augmentation de provisions | | -4,2 | 18,3 |
| Autres charges/produits sans incidence sur le fonds | | 32,6 | -33,5 |
| Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés | | -35,6 | -46,6 |
| Pertes proportionnelles résultant de l'utilisation de la méthode de la mise en équivalence | | 2,4 | 36,4 |
| Résultat des parts des minoritaires | | 3,9 | -10,0 |
| Variation de l'actif circulant net | 28 | 197,8 | -132,7 |
| Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | 2 333,9 | 1 712,0 |
| Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | -1 430,2 | -1 501,3 |
| Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | 903,7 | 210,7 |
| Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction | | -3 428,8 | -3 544,3 |
| Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles | | 47,9 | 83,5 |
| Versements pour investissements d'immobilisations financières | | -19,5 | -38,3 |
| Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières | | 5,8 | 1,4 |
| Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles | | -266,2 | -242,3 |
| Sortie de liquidités provenant de l'activité d'investissement | | -3 660,8 | -3 739,9 |
| Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération | | 1 430,2 | 1 501,3 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | | 762,9 | 527,5 |
| Remboursements d'engagements financiers à court terme | | -773,7 | -480,5 |
| Augmentation d'engagements financiers à long terme | | 1 071,2 | 1 668,2 |
| Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires | | 0,0 | -0,3 |
| Remboursements de capital aux actionnaires minoritaires/versements en capital des actionnaires minoritaires | | -12,0 | 14,4 |
| Entrée de liquidités provenant de l'activité de financement | | 2 478,5 | 3 230,6 |
| Total Variations de liquidités | | -278,6 | -298,6 |
| Liquidités au 1 ^{er} janvier | | 411,8 | 710,5 |
| Liquidités au 31 décembre | | 133,3 | 411,8 |
| Variation des liquidités | | -278,6 | -298,6 |

Flux de trésorerie disponible.

| En millions de francs | | 2021 | 2020 |
|--|--|---------------|----------|
| Variation de liquidités provenant de l'activité d'exploitation | | 903,7 | 210,7 |
| Variation de liquidités provenant de l'activité d'investissement | | -3 660,8 | -3 739,9 |
| Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | | -2 757,1 | -3 529,3 |
| Variation de liquidités provenant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | | 2 193,0 | 2 028,8 |
| Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | | -564,1 | -1 500,5 |
| Variation de liquidités provenant du financement des investissements commerciaux | | 285,5 | 1 201,8 |
| Total Flux de trésorerie | | -278,6 | -298,6 |

Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

| En millions de francs | Capital social | Réserves provenant de primes (agios) | Réserves provenant de bénéfices | Écarts de conversion | Total sans parts des minoritaires | Parts des minoritaires | Total avec parts des minoritaires |
|--|----------------|---|---------------------------------------|-------------------------|---|---------------------------|---|
| Fonds propres au 1. 1. 2020 | 9 000,0 | 2 069,1 | 2 282,8 | -8,9 | 13 343,1 | 108,3 | 13 451,4 |
| Dividendes | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,3 | -0,3 |
| Variation des actionnaires minoritaires | 0,0 | 0,0 | -32,0 | 0,0 | -32,0 | 46,6 | 14,5 |
| Perte du groupe | 0,0 | 0,0 | -617,0 | 0,0 | -617,0 | -10,0 | -627,1 |
| Écarts de conversion | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | -0,1 | 0,0 | -0,1 |
| Fonds propres au 31. 12. 2020 | 9 000,0 | 2 069,1 | 1 633,8 | -8,9 | 12 694,0 | 144,5 | 12 838,5 |
| Variation des actionnaires minoritaires | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -9,1 | -9,1 |
| Perte du groupe | 0,0 | 0,0 | -325,3 | 0,0 | -325,3 | 3,9 | -321,4 |
| Écarts de conversion | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,3 | -1,3 | -0,4 | -1,7 |
| Fonds propres au 31. 12. 2021 | 9 000,0 | 2 069,1 | 1 308,4 | -10,2 | 12 367,3 | 139,0 | 12 506,3 |

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

Le montant des réserves statutaires et légales non distribuables au 31 décembre 2021 s'élève à 2243,2 millions de francs (2020 : 2107,1 millions).

Annexe aux comptes consolidés 2021.

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.

Le rapport financier des CFF est disponible en allemand, français et italien. La version allemande fait foi.

Date de clôture.

La durée de l'exercice comptable est de douze mois pour toutes les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation. L'exercice comptable est identique à l'année civile.

Périmètre de consolidation.

Les comptes consolidés 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.

Les CFF sont en relation avec des sociétés ad hoc (SPE – Special Purpose Entities) pour des opérations de leasing transfrontalier. Ces sociétés ne font pas partie du périmètre de consolidation, car les CFF n'y possèdent aucune part ou option sur part au capital, 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 102.

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 qui en résultent et le prix d'achat (goodwill/badwill) est inscrite à l'actif et amortie de manière linéaire sur cinq ans.

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% et dont elle contrôle la politique financière et commerciale. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100%; les parts de tiers aux fonds propres et au résultat sont présentées séparément. CFF SA détient une participation supérieure à 50% dans AlpTransit Gotthard SA, öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG et Lémanis SA. Ces sociétés ne font pas l'objet d'une intégration globale, mais sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, car le critère du contrôle n'est pas rempli en raison d'accords et de dispositions statutaires.

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. Elles sont comptabilisées à une valeur proportionnelle aux fonds propres au jour d'établissement du bilan. Leur réévaluation est inscrite au résultat financier.

Parts des minoritaires.

Les parts des minoritaires figurant dans les comptes consolidés et le résultat 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.

Les comptes annuels des sociétés faisant partie du périmètre de consolidation doivent être convertis au cours du jour de clôture s'ils sont établis en monnaies étrangères. L'actif et les capitaux étrangers sont également convertis au cours du jour de clôture. Les fonds propres sont évalués au cours historique, alors que les produits, les charges et les flux de trésorerie sont convertis au cours moyen de l'année. Les écarts de conversion résultant de l'application de cette méthode sont compensés par les réserves provenant de bénéfices, sans incidence sur le résultat.

Les cours de change suivants ont été appliqués :

| | Cours moyen 2021 | Cours moyen 2020 | Cours du jour de clôture 31.12.2021 | Cours du jour de clôture 31.12.2020 |
|-----|----------------------------|---------------------|--|---|
| EUR | 1,08 | 1,07 | 1,03 | 1,08 |

Principes d'évaluation et d'organisation des comptes consolidés.

Généralités.

Les comptes consolidés sont basés sur les comptes des sociétés du groupe établis selon des principes d'évaluation et d'organisation homogènes. Le principe applicable est celui de l'évaluation individuelle des actifs et des passifs. Les comptes sont évalués en millions de francs et arrondis à un chiffre après la virgule, ce qui peut donner lieu à des différences insignifiantes.

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 trois mois. Elles sont évaluées à leur valeur nominale. Les billets de banque se trouvant dans les bancomats exploités par les CFF sont enregistrés comme liquidités au niveau du poste « Comptes de transit ». 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 de perte latents par des corrections de valeur en fonction de la structure par âge et sur la base de valeurs empiriques. Les **stocks**, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient, déduction faite des éventuels escomptes accordés. Le principe de la valeur la plus basse est appliqué. 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. La détention de pièces de rechange stratégiques visant à garantir une exploitation ferroviaire optimale est prise en compte séparément. Tant que leur utilisation est prévisible, ces pièces sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition ou de fabrication sans faire l'objet d'une correction de valeur. Les **travaux en cours** sont comptabilisés au coût d'acquisition ou à la valeur d'aliénation réalisable si elle est plus basse (principe de la valeur la plus basse). La saisie de leur résultat ne se fait qu'après le passage du risque de livraison et de prestation du mandataire au mandant (méthode du Completed Contract).

Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les participations non consolidées dans lesquelles CFF SA détient au plus 20% des voix et qui sont comptabilisées à la valeur d'acquisition, déduction faite des corrections de valeur appropriées et économiquement nécessaires. Les participations dans les sociétés associées incluent les participations dans lesquelles CFF SA détient au moins 20% des voix et qui sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence. Les prêts à long terme envers les sociétés associées sont portés en compte à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets. Les immobilisations financières 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 autres immobilisations financières englobent les prêts à des tiers (déduction faite des corrections de valeur pour les risques de solvabilité), les opérations de régularisation à long terme des instruments de couverture des taux d'intérêt et les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt. Les **immobilisations corporelles** sont portées au bilan au coût d'acquisition ou au prix de revient. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation, déduction faite des amortissements cumulés et des corrections de valeur nécessaires lors de l'évaluation postérieure. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années) :

| | Durée d'utilisation (en années) |
|---|------------------------------------|
| Véhicules | |
| Véhicules sur rails | 20-33 |
| Véhicules routiers et autres | 5-20 |
| Ouvrages d'art et voie ferrée | |
| Ponts | 80 |
| Tunnels | 80 |
| Voies | 25-50 |
| Aiguilles | 25-50 |
| Installations de courant de traction et de sécurité | |
| Installations de lignes de contact | 25-50 |
| Lignes de transport | 40-60 |
| Centrales électriques, génératrices et équipements électrotechniques | 20-40 |
| Centrales électriques, ouvrages hydrauliques | 80 |
| Postes d'enclenchement, signaux, systèmes de contrôle de la marche des trains | 20-50 |
| Autres immobilisations corporelles | |
| Installations d'accueil | 20-80 |
| Télécommunications | 4-20 |
| Moyens d'exploitation et équipements | 5-40 |
| Bâtiments | |
| Ateliers, bâtiments d'exploitation, bâtiments de bureaux et d'habitation | 20-75 |

Les intérêts passifs échus durant la réalisation des actifs sont activés si le délai requis entre le début du chantier et la mise en service est important. Basée sur la valeur moyenne du bien, l'activation est effectuée au taux moyen des capitaux étrangers portant intérêt. Les valeurs immobilisées en 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 reprises par relocation (« sale-and-lease-back ») donnent lieu à des opérations de

délimitation périodique qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat. Les pertes de valeur sont débitées directement du résultat consolidé de la période.

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

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

Les **immobilisations incorporelles** regroupent les valeurs incorporelles acquises (goodwill, droits d'utilisation des eaux, droits de passage, autres droits et logiciels). Elles sont amorties selon la méthode linéaire sur toute la durée d'utilisation. Les immobilisations incorporelles créées par CFF SA ne sont activées que si elles sont identifiables et génèrent un profit mesurable sur plusieurs années et si les coûts peuvent être définis de manière fiable.

Les durées d'utilisation des immobilisations incorporelles sont estimées comme suit (en années) :

| | Durée d'utilisation (en années) |
|-----------|------------------------------------|
| Goodwill | 5 |
| Droits | selon le contrat |
| Logiciels | 5-8 |

L'ensemble des coûts sur projets activés figurent au poste « Immobilisations incorporelles en cours de construction ». Les coûts sur projets non activés sont mis à la charge du compte de résultat au moment de son établissement.

Tous les actifs sont contrôlés à la date du bilan en vue d'identifier des signes de **dépréciation d'actifs** (Impairment). On parle de dépréciation lorsque la valeur comptable de l'actif dépasse la valeur réalisable, à savoir la valeur la plus élevée entre la valeur du marché et la valeur d'usage. S'il y a dépréciation d'actifs, la valeur comptable doit être ramenée à la valeur réalisable et la dépréciation d'actifs doit être inscrite en diminution du résultat consolidé de la période.

Capitaux étrangers.

Les capitaux étrangers sont comptabilisés à leur valeur nominale, exception faite des provisions et des dettes envers les institutions de prévoyance. 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 et les avances consentis par la Confédération et des tiers, tels que les dettes bancaires, les dettes résultant de contrats de leasing ou les dettes envers la Caisse du personnel CFF. Les dettes bancaires englobent aussi les prêts de la société Eurofima, qui finance le matériel roulant des chemins de fer étatiques européens. Les CFF financent les investissements hors du secteur Infrastructure par le biais de prêts à intérêts remboursables octroyés par la Confédération (prêts commerciaux).

Les **prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire** incluent les prêts octroyés par la Confédération et les cantons. Généralement, ils sont sans intérêts et remboursables sous conditions.

Les **provisions** sont constituées s'il existe des engagements juridiques ou de fait. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte.

La provision vacances/avoirs en temps comprend, outre les gratifications pour ancienneté de service et les soldes de jours de vacances non encore utilisés, les avoirs en temps supplémentaire et les avoirs en temps constitués dans le cadre du modèle de durée de la vie active « Flexa ». Ce modèle offre aux collaborateurs la possibilité de constituer une épargne (temps ou argent) sur un compte de temps individuel et de l'utiliser ultérieurement sous forme de temps.

Les provisions fiscales comptabilisées dans les provisions 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 périodiquement en fonction des modifications de la législation fiscale locale.

Engagements de prévoyance.

La prévoyance professionnelle des employés de CFF SA, de CFF Cargo SA et de certaines sociétés du groupe est assurée par la Caisse de pensions CFF, juridiquement autonome. La Caisse de pensions CFF a adopté le régime de primauté des cotisations. Son financement est assuré par les cotisations des employeurs et des employés. Les autres sociétés du groupe sont rattachées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution.

Les incidences économiques sont définies chaque année sur la base des derniers comptes annuels publiés par les institutions de prévoyance ainsi que d'une estimation des risques reposant sur une évaluation dynamique. Elles sont ensuite calculées et portées au bilan conformément à la Swiss GAAP RPC 16. Un avantage économique est inscrit à l'actif uniquement lorsque l'excédent de couverture peut être utilisé par la société pour couvrir les charges de prévoyance futures. Un engagement économique est porté au passif lorsque les conditions de la constitution d'un engagement à long terme sont remplies. Les variations de l'avantage ou de l'engagement économique par rapport à l'exercice précédent sont enregistrées dans les charges de personnel dans le compte de résultat.

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs englobent également les dettes des CFF pour les prestations des collaborateurs à long terme.

Compte de résultat.

Les produits englobent les produits liés à la vente de prestations de service dans le cadre de l'activité ordinaire et susceptibles de générer un avantage économique. Ils sont comptabilisés déduction faite des remises de prix, rabais, escomptes et frais de cartes de crédit. La date de comptabilisation correspond à la date de la fourniture de la prestation.

Parmi les principales sources de revenus des CFF figurent les produits du trafic (voyageurs et marchandises), les prestations des pouvoirs publics et les produits résultant de la location d'immeubles.

Les **produits du trafic voyageurs** englobent la part des CFF aux recettes réalisées avec les ventes de billets et d'abonnements, tels que l'abonnement général, l'abonnement demi-tarif et les abonnements communautaires. Cette part est définie sur la base des calculs et relevés de l'Union des transports publics. La structure des titres de transport, le nombre de voyageurs et les tronçons parcourus sont extrapolés pour déterminer les recettes par entreprise de transport.

Les **produits du trafic marchandises** sont calculés sur la base des prestations de transport réellement effectuées au cours de la période sous revue.

Les **prestations des pouvoirs publics** comprennent les indemnités de la Confédération et des cantons liées à l'infrastructure ferroviaire et au trafic régional voyageurs et destinées à compenser les coûts qui ne sont pas couverts en vertu des conventions passées avec les commanditaires.

Les **produits résultant de la location d'immeubles** regroupent les revenus issus de la location de surfaces commerciales dans les gares, de bureaux et de logements, ajustés à la période.

L'effet découlant de la couverture du risque de change est porté en compte dans le résultat financier.

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.

Les instruments utilisés à des fins de couverture appliquent les principes d'évaluation du sous-jacent, mais le produit est comptabilisé au moment de la réalisation de l'opération de base.

Les instruments de couverture des flux de trésorerie futurs sont indiqués dans l'annexe jusqu'à la réalisation du flux de trésorerie sous-jacent. À la réalisation du flux de trésorerie ou en cas de cession du produit dérivé, la valeur actuelle de l'instrument financier est portée au bilan et comptabilisée dans le résultat de la période de manière congruente par rapport au sous-jacent couvert.

La part à long terme est comptabilisée dans les autres immobilisations financières et reclassée dans les actifs de régularisation lorsqu'elle arrive à échéance.

Engagements conditionnels et créances conditionnelles.

Les engagements conditionnels comprennent les cautionnements, les garanties et constitutions de gages ainsi que les autres engagements à caractère conditionnel. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale. Les créances conditionnelles sont comptabilisées lorsqu'il s'agit d'actifs susceptibles de produire un avantage économique.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

Les autres engagements ne devant pas être portés au bilan englobent l'ensemble des autres engagements ne pouvant pas être résiliés dans un délai de douze mois. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale. Il s'agit essentiellement d'engagements d'investissement et d'obligations d'achat d'énergie.

Remarques concernant les comptes consolidés.

Modification du périmètre de consolidation.

En 2021, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes :

- fusion de Kraftwerk Amsteg AG, Silenen (janvier 2021),
- fusion de Kraftwerk Wassen AG, Wassen (janvier 2021),
- liquidation de Cisalpino SA, Muri bei Bern (décembre 2021).

Valorisations incertaines par rapport à la crise sanitaire et à Cargo Suisse.

Les conséquences de la pandémie de coronavirus sur les revenus en trafic voyageurs ainsi que sur les produits des sillons de la division Infrastructure étaient toujours considérables au cours de l'exercice sous revue. En 2021, la fréquentation des gares était encore inférieure au niveau atteint en 2019 avant la crise sanitaire. Les fermetures ordonnées par les autorités ont également pesé sur les loyers perçus en fonction du chiffre d'affaires dans les gares. Un recul de la demande a une nouvelle fois été observé en trafic marchandises. Les pertes en trafic régional voyageurs, en trafic par wagons isolés chez Cargo et au niveau de l'infrastructure ferroviaire ont été partiellement compensées par les fonds que les pouvoirs publics allouent en vertu de la loi COVID-19. Le contrôle des demandes en la matière par l'Office fédéral des transports (OFT) et les cantons a été ajourné. Par conséquent, la valorisation des montants de régularisation dans les comptes 2021 est assez incertaine.

CFF Cargo SA se trouve confrontée à des défis de taille. Dans le cadre du trafic par wagons isolés, différents wagons chargés de marchandises de toutes sortes et aux destinations diverses sont réceptionnés chez les clients avant d'être regroupés et réorganisés dans les gares de triage, puis acheminés sur de courtes distances et remis au destinataire. L'exploitation d'un tel réseau est sujette à des coûts fixes et fortement concurrencée par la route. Fin 2021, l'apparition de signes de dépréciations d'actifs a incité à réaliser un test de dépréciation. Les Conseils d'administration de CFF SA et de CFF Cargo SA sont convaincus qu'il est possible, en accord avec la Confédération, de trouver des solutions permettant de financer et de développer durablement l'offre existante du fret ferroviaire sur tout le territoire (trafics intérieur et d'import/export) afin d'assurer l'approvisionnement du pays, de promouvoir le transfert vers le rail, de soutenir les objectifs en matière de politique climatique et de réduire la consommation énergétique. Ils estiment qu'un soutien financier du fret ferroviaire est probable. Comme annoncé dans un communiqué de presse le 17 décembre 2021, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'élaborer, en vue d'une consultation, un projet s'articulant autour de quatre axes de développement, largement basés sur un soutien financier du trafic ferroviaire. Dans le cadre de la révision de la planification financière de Cargo Suisse, la direction a pris en compte les scénarios qui prévoient un soutien de la part de la Confédération. Selon les conclusions du test de dépréciation réalisé sur la base de cette hypothèse, aucune correction de valeur n'était nécessaire au 31 décembre 2021. Si les décisions politiques n'abondent pas dans ce sens, une correction de valeur sera requise dans les comptes de Cargo Suisse. Le montant dépendra des décisions qui seront prises. Le Conseil fédéral a en même temps chargé le DETEC et l'Administration fédérale des finances d'examiner avec CFF SA et CFF Cargo SA la possibilité de renoncer à une réduction substantielle de prestations jusqu'à fin 2023.

1 Produits du trafic.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs | 2 539,7 | 2 464,6 |
| trafic grandes lignes | 1 766,9 | 1 696,6 |
| trafic régional | 772,9 | 768,0 |
| Trafic marchandises | 777,4 | 761,5 |
| Prestations d'exploitation | 39,9 | 29,3 |
| Infrastructure (produit des sillons) | 92,2 | 89,4 |
| Produits du trafic | 3 449,1 | 3 344,9 |

Les produits du trafic ont augmenté de 104,3 millions de francs (+3,1%).

Le trafic voyageurs reste fortement impacté par la pandémie, mais le produit a néanmoins augmenté de 75,1 millions de francs (+3,1%) par rapport à 2020.

Le trafic marchandises ne s'est pas encore rétabli de la crise sanitaire. Le produit a progressé de 15,8 millions de francs (+2,1%).

2 Prestations des pouvoirs publics.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|----------------|---------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | | |
| Confédération | 387,0 | 383,2 |
| Cantons | 446,9 | 428,9 |
| Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | 833,9 | 812,0 |
| Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations | | |
| Amortissements liés à l'infrastructure | 1 430,2 | 1 501,3 |
| Parts d'investissements non activables | 348,0 | 275,1 |
| Contribution à l'exploitation de l'infrastructure | 438,5 | 383,1 |
| Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations | 2 216,6 | 2 159,5 |
| Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial | | |
| Confédération | 158,4 | 147,9 |
| Cantons | 11,7 | 9,4 |
| Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial | 170,1 | 157,3 |
| Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire | 2 386,7 | 2 316,8 |
| Indemnités compensatoires versées par la Confédération à Cargo pour le trafic marchandises | 43,0 | 20,5 |
| Total Prestations liées au trafic marchandises | 43,0 | 20,5 |
| Prestations des pouvoirs publics | 3 263,7 | 3 149,4 |

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic régional voyageurs compensent les coûts non couverts par les voyageurs.

Les indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs ont crû de 21,9 millions de francs (+2,7%) en raison des fonds supplémentaires que les pouvoirs publics ont alloués dans le cadre de la crise sanitaire. L'enveloppe consentie s'inscrit en hausse par rapport à l'exercice précédent du fait de l'imputation de réserves encore existantes dans les comptes 2020.

Les prestations liées à l'infrastructure ferroviaire ont augmenté de 69,9 millions de francs (+3,0%) en raison, d'une part, de la hausse des coûts sur projets non activés et indemnisés par la Confédération et, d'autre part, de l'accroissement des fonds liés au COVID-19, étant donné que des réserves spéciales avaient aussi été prises en compte pour l'infrastructure dans l'exercice précédent.

La hausse des indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises s'explique également par l'augmentation des aides versées par les pouvoirs publics pour surmonter la crise sanitaire. Ces aides concernent en partie l'exercice précédent, mais elles n'ont pas pu faire l'objet d'actifs de régularisation en 2020 en raison de valorisations incertaines.

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 45,0 millions de francs (2020 : 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise (ZVV) 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 régional voyageurs.

3 Produits résultant de la location d'immeubles.

Les produits résultant de la location d'immeubles ont augmenté de 62,3 millions de francs (+11,4%), notamment en raison de l'inauguration du Quartier des Halles à Morges, de la Tour Opale à Chêne-Bourg ainsi que des quartiers Parc du Simplon et Quai Ouest à Renens. Les loyers en fonction du chiffre d'affaires s'inscrivent en légère hausse par rapport à l'exercice précédent.

4 Produits accessoires.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|----------------|--------------|
| Prestations de service | 212,6 | 195,3 |
| Travaux de maintenance et d'entretien | 53,3 | 45,9 |
| Produits résultant de la location | 87,6 | 70,2 |
| Produits résultant des ventes d'énergie | 293,5 | 137,9 |
| Opérations de change | 24,9 | 23,7 |
| Commissions | 24,4 | 20,5 |
| Matériel et imprimés | 44,0 | 32,0 |
| Participations financières | 319,4 | 270,9 |
| Prestations dans le cadre de projets de construction | 16,1 | 20,8 |
| Contributions au titre du trafic régional voyageurs transfrontalier | 28,8 | 27,3 |
| Autres produits accessoires | 95,0 | 81,0 |
| Produits accessoires | 1 199,7 | 925,4 |

Les produits accessoires ont crû de 274,3 millions de francs (+29,6%).

Les produits des prestations de service ont crû de 17,3 millions de francs (+8,9%) en raison notamment d'un changement de système concernant le service d'attribution des sillons. En effet, ce dernier indemnise désormais les CFF pour les prestations qu'ils fournissent. Les charges d'exploitation pour les prestations perçues ont augmenté en conséquence.

Les locations de véhicules supplémentaires à Trenitalia et à la DB entraînent une hausse des produits résultant de la location de l'ordre de 17,4 millions de francs (+24,8%).

Les participations financières englobent en particulier les contributions de la branche pour les coûts de la plate-forme d'exploitation des transports publics suisses, les produits liés aux réassurances ou les participations versées par les communes pour financer des projets de construction.

Les produits résultant des ventes d'énergie ont crû de 155,6 millions de francs (+112,8%). Cet accroissement reflète la hausse du volume de vente sur le marché de l'énergie et l'inflation. Il en résulte aussi une augmentation des charges d'énergie.

5 Prestations propres.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|----------------------------|----------------|----------------|
| Investissements | 914,6 | 863,3 |
| Établissement de stocks | 434,4 | 386,8 |
| Prestations propres | 1 348,9 | 1 250,1 |

Les prestations propres ont crû de 98,8 millions de francs (+7,9%) en raison de l'augmentation du nombre de projets après la suspension des chantiers dans le cadre de la crise sanitaire en 2020 et de la hausse de l'établissement des stocks pour le parc de véhicules.

6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont augmenté de 24,6 millions de francs (+3,3%), à 777,2 millions. Cet accroissement est également lié à la constitution d'un stock de pièces pour les véhicules du trafic voyageurs.

7 Charges de personnel.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Charges salariales | 3 167,0 | 3 110,6 |
| Location de personnel | 464,5 | 511,4 |
| Charges sociales | 625,7 | 580,0 |
| Autres charges de personnel | 150,1 | 157,8 |
| Charges de personnel | 4 407,3 | 4 359,7 |

Les charges de personnel ont crû de 47,5 millions de francs (+1,1%) par rapport à l'exercice précédent.

Le nombre de postes à temps plein en moyenne annuelle a augmenté de 445, à 33 943. Cette croissance concerne en particulier les secteurs de la production ferroviaire (personnel des locomotives et d'assistance clientèle) et de l'entretien.

8 Autres charges d'exploitation.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Prestations d'exploitation ferroviaire | 493,6 | 387,2 |
| Loyer pour immobilisations corporelles | 71,8 | 68,7 |
| Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers | 603,8 | 560,2 |
| Charges de véhicules | 202,3 | 219,7 |
| Charges d'énergie | 364,3 | 209,4 |
| Charges d'administration | 97,2 | 97,7 |
| Charges d'informatique | 200,2 | 220,3 |
| Dépenses publicitaires | 33,1 | 39,3 |
| Concessions, droits et taxes | 110,3 | 82,6 |
| Réduction de la TVA déductible sur les prestations des pouvoirs publics | 96,7 | 105,0 |
| Charges d'exploitation diverses | 174,2 | 130,7 |
| Autres charges d'exploitation | 2 447,5 | 2 120,9 |

Les autres charges d'exploitation ont enregistré une hausse de 326,5 millions de francs (+15,4%).

Les prestations d'exploitation ferroviaire s'inscrivent en augmentation du fait des coopérations dans le cadre de la concession pour le trafic grandes lignes (106,5 millions de francs ou +27,5%).

Les charges d'énergie ont crû de 154,9 millions de francs (+74,0%) en raison de la hausse des volumes et de l'augmentation des prix sur le marché de l'énergie.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les prestations des pouvoirs publics se basent sur les dispositions appliquées aux entreprises de transports publics en matière de TVA. 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 sur les prestations qui leur sont versées par les pouvoirs publics.

Les charges d'exploitation diverses ont augmenté de 43,5 millions de francs (+33,2%) à la suite d'un changement de système concernant le service d'attribution des sillons. Ce changement entraîne, d'une part, une hausse des autres charges d'exploitation et, d'autre part, une augmentation des produits d'exploitation à raison de l'indemnisation.

9 Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Amortissements des immobilisations financières | 1,7 | 6,9 |
| Amortissements des immobilisations corporelles | 2 083,6 | 2 182,7 |
| Amortissements des immobilisations incorporelles | 205,5 | 206,6 |
| Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles | 170,6 | 95,6 |
| Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles | 0,8 | 5,3 |
| Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles | 2 462,3 | 2 497,1 |

Les amortissements ont reculé de 34,8 millions de francs (-1,4%) malgré la mise en service d'immobilisations.

Les durées d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ont été adaptées en vertu de la nouvelle directive relative au rapport sur l'état du réseau (voir aussi remarque 20 « Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction »). Ce changement se traduit par une diminution des amortissements, et indirectement, par un recul des amortissements liés à l'infrastructure dans les prestations des pouvoirs publics.

10 Résultat financier.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|--|--------------|---------------|
| Produits de participation et produits financiers tiers | 2,5 | 2,1 |
| Charges financières tiers | -55,6 | -54,7 |
| Charges financières prêts de l'actionnaire | -48,3 | -47,5 |
| Part au résultat des sociétés associées | -0,4 | -34,2 |
| Résultats de change | 2,6 | -2,2 |
| Autres résultats financiers | 1,2 | -2,6 |
| Résultat financier | -98,0 | -139,0 |

Les charges financières tiers englobent les charges d'intérêts liées aux dettes envers l'institution de prévoyance (voir remarque « Transactions avec des parties liées »).

Le résultat financier négatif s'est amélioré de 41,0 millions de francs (-29,5%). L'exercice précédent avait été impacté par une adaptation de valeur enregistrée par une société associée.

11 Résultat issu de la vente de biens immobiliers.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|-------------|------|
| Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers | 24,3 | 44,0 |
| Perte provenant de la vente de biens immobiliers | -0,1 | 0,0 |
| Résultat issu de la vente de biens immobiliers | 24,2 | 44,0 |

12 Impôts sur les bénéfices.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|-----------------------------------|-------------|------|
| Impôts courants sur les bénéfices | 20,7 | 15,0 |
| Impôts différés sur les bénéfices | 2,4 | 2,3 |
| Impôts sur les bénéfices | 23,0 | 17,3 |

La prétention fiscale différée pour perte fiscale reportée des sociétés du groupe imposables s'élève à 36,8 millions de francs (2020 : 33,2 millions). Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

CFF SA et les sociétés du groupe fournissant des prestations en trafic régional voyageurs paient des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire, elles sont exonérées 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.

13 Parts des minoritaires.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|------------------------------|--------------|------------|
| Situation au 1.1 | 144,5 | 108,3 |
| Dividendes | 0,0 | -0,3 |
| Variation des parts détenues | -9,1 | 46,6 |
| Part au résultat | 3,9 | -10,0 |
| Écarts de conversion | -0,4 | 0,0 |
| Situation au 31.12 | 139,0 | 144,5 |

14 Liquidités.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|-----------------------|--------------|------------|
| Caisse | 30,2 | 52,0 |
| Poste | 4,1 | 124,4 |
| Banques | 26,1 | 154,2 |
| Comptes de transit | 72,8 | 81,3 |
| Liquidités | 133,3 | 411,8 |

15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------|------------|
| Créances résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 250,0 | 331,7 |
| envers l'actionnaire (Confédération) | 24,5 | 9,8 |
| envers les sociétés associées | 33,1 | 28,5 |
| Corrections de valeur | -10,8 | -14,6 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 296,8 | 355,3 |

16 Autres créances.

Les autres créances englobent les avoirs de la déduction de l'impôt préalable et les avances versées aux fournisseurs. Elles ont diminué de 3,2 millions de francs et s'inscrivent à 145,6 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

17 Stocks et travaux en cours.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Stocks | 620,7 | 582,4 |
| Travaux en cours | 228,9 | 220,2 |
| Acomptes liés à des commandes clients | -223,0 | -214,5 |
| Corrections de valeur | -235,9 | -217,6 |
| Stocks et travaux en cours | 390,7 | 370,5 |

Les stocks et travaux en cours ont augmenté de 20,2 millions de francs (+5,5%) en raison de la reconstitution des stocks pour le parc de véhicules.

18 Comptes de régularisation actif.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|--------------|--------------|
| Régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés | 20,9 | 22,2 |
| Régularisation des prestations à payer | 225,9 | 181,2 |
| Régularisation des prestations payées d'avance | 33,7 | 36,1 |
| Régularisation des indemnités dues | 153,2 | 213,1 |
| Comptes de régularisation actif | 433,8 | 452,6 |

Le compte de régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés comprend la part des coûts de dissolution qui est enregistrée au titre du prochain exercice en parallèle avec le sous-jacent.

La diminution du compte de régularisation des indemnités dues est liée aux acomptes versés au titre des fonds supplémentaires alloués par les pouvoirs publics en raison de la crise sanitaire.

19 Immobilisations financières.

| En millions de francs | Autres participations | Participations dans les sociétés associées | Prêts aux sociétés associées | Actifs résultant d'institutions de prévoyance | Autres immobilisations financières | Total |
|--|-----------------------|--|------------------------------|---|------------------------------------|--------------|
| Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2020 | 34,9 | 268,8 | 1,1 | 1,4 | 269,5 | 575,7 |
| Valeurs d'acquisition | | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2020 | 53,4 | 268,8 | 1,1 | 1,4 | 273,2 | 597,9 |
| Fluctuations de valeur | 0,0 | -36,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -36,4 |
| Entrées | 6,9 | 22,1 | 0,0 | 9,3 | 0,0 | 38,3 |
| Sorties | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,3 | -1,4 | -1,7 |
| Reclassifications | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -39,3 | -39,3 |
| Situation au 31. 12. 2020 | 60,3 | 254,4 | 1,1 | 10,4 | 232,5 | 558,7 |
| Corrections de valeur cumulées | | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2020 | -18,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,7 | -22,2 |
| Entrées | -6,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -6,9 |
| Situation au 31. 12. 2020 | -25,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,7 | -29,1 |
| Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2020 | 34,9 | 254,4 | 1,1 | 10,4 | 228,8 | 529,6 |
| Valeurs d'acquisition | | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2021 | 60,3 | 254,4 | 1,1 | 10,4 | 232,5 | 558,7 |
| Fluctuations de valeur | 0,0 | -5,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -5,1 |
| Entrées | 1,7 | 5,8 | 0,0 | 4,3 | 131,4 | 143,1 |
| Sorties | -11,5 | -4,2 | 0,0 | -12,8 | -5,2 | -33,6 |
| Reclassifications | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -20,1 | -20,1 |
| Situation au 31. 12. 2021 | 50,6 | 250,8 | 1,1 | 1,9 | 338,6 | 643,0 |
| Corrections de valeur cumulées | | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2021 | -25,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,7 | -29,1 |
| Entrées | -1,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,7 |
| Sorties | 11,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 15,2 |
| Situation au 31. 12. 2021 | -15,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -15,7 |
| Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2021 | 34,9 | 250,8 | 1,1 | 1,9 | 338,6 | 627,4 |

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 12,8 millions de francs (2020 : 0,3 million) dans les sorties.

Dans les autres immobilisations financières, les entrées concernent en particulier les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt.

20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

| En millions de francs | Véhicules (y c. contrats de leasing) | Ouvrages d'art et voie ferrée | Installations de courant de traction et de sécurité | Autres immobilisa- tions corporelles | Terrains et Bâtiments | Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes | Total Immobilisa- tions corporelles |
|--|--|-------------------------------------|--|---|--------------------------|--|--|
| Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2020 | 7 327,7 | 13 471,8 | 5 303,9 | 3 196,0 | 5 821,5 | 10 096,9 | 45 217,8 |

Valeurs d'acquisition

| | | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Situation au 1. 1. 2020 | 18 319,3 | 20 772,5 | 12 305,9 | 7 142,6 | 8 458,6 | 10 096,9 | 77 095,7 |
| Entrées | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 4,8 | 3 538,0 | 3 544,3 |
| Reprise du tunnel de base du Ceneri | 0,0 | 1 134,5 | 224,8 | 103,5 | 91,2 | 0,0 | 1 554,1 |
| Sorties | -318,5 | -126,1 | -904,1 | -167,4 | -37,7 | 0,0 | -1 553,7 |
| Reclassifications | 1 269,5 | 1 560,7 | 388,5 | 433,8 | 905,2 | -4 569,0 | -11,4 |
| Situation au 31. 12. 2020 | 19 271,0 | 23 341,6 | 12 015,1 | 7 513,2 | 9 422,2 | 9 066,0 | 80 629,0 |

Corrections de valeur cumulées

| | | | | | | | |
|----------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|------------------|
| Situation au 1. 1. 2020 | -10 991,5 | -7 300,7 | -7 002,0 | -3 946,6 | -2 637,1 | 0,0 | -31 877,9 |
| Amortissements planifiés | -576,5 | -619,5 | -428,4 | -379,4 | -173,6 | 0,0 | -2 177,4 |
| Dépréciations d'actifs | -0,2 | -3,6 | -0,1 | -0,8 | -1,0 | 0,0 | -5,8 |
| Sorties | 296,7 | 94,6 | 870,6 | 140,6 | 18,7 | 0,0 | 1 421,2 |
| Situation au 31. 12. 2020 | -11 271,6 | -7 829,3 | -6 559,8 | -4 186,1 | -2 793,1 | 0,0 | -32 639,9 |

Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2020

| | | | | | | | |
|--------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | 7 999,4 | 15 512,3 | 5 455,3 | 3 327,0 | 6 629,1 | 9 065,9 | 47 989,1 |
| dont contrats de leasing | 69,4 | | | | | | 69,4 |
| dont objets de rendement | | | | | 2 056,4 | | 2 056,4 |
| dont terrains non bâtis | | | | | 38,8 | | 38,8 |

Valeurs d'acquisition

| | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Situation au 1. 1. 2021 | 19 271,0 | 23 341,6 | 12 015,1 | 7 513,2 | 9 422,2 | 9 066,0 | 80 629,0 |
| Conversion monétaire | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| Entrées | 0,0 | 0,0 | 12,3 | 0,4 | 5,1 | 3 182,3 | 3 200,1 |
| Sorties | -452,6 | -198,9 | -240,5 | -128,3 | -38,0 | 0,0 | -1 058,5 |
| Reclassifications | 891,5 | 2 356,8 | 992,0 | 703,4 | 411,4 | -5 354,7 | 0,4 |
| Situation au 31. 12. 2021 | 19 709,9 | 25 499,4 | 12 778,9 | 8 088,5 | 9 800,6 | 6 893,6 | 82 770,9 |

Corrections de valeur cumulées

| | | | | | | | |
|----------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|------------------|
| Situation au 1. 1. 2021 | -11 271,6 | -7 829,3 | -6 559,8 | -4 186,1 | -2 793,1 | 0,0 | -32 639,9 |
| Conversion monétaire | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Amortissements planifiés | -598,4 | -499,1 | -414,4 | -386,8 | -178,3 | 0,0 | -2 077,1 |
| Dépréciations d'actifs | -0,4 | 0,0 | -0,7 | -0,7 | -2,9 | -1,9 | -6,6 |
| Sorties | 433,1 | 136,3 | 166,4 | 117,0 | 18,7 | 0,0 | 871,6 |
| Reclassifications | -0,1 | -5,9 | 4,0 | -6,8 | 9,9 | 0,0 | 1,2 |
| Situation au 31. 12. 2021 | -11 437,4 | -8 197,9 | -6 804,5 | -4 463,4 | -2 945,6 | -1,9 | -33 850,7 |

Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2021

| | | | | | | | |
|--------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | 8 272,6 | 17 301,5 | 5 974,3 | 3 625,1 | 6 855,0 | 6 891,7 | 48 920,2 |
| dont contrats de leasing | 63,6 | | | | | | 63,6 |
| dont objets de rendement | | | | | 2 254,5 | | 2 254,5 |
| dont terrains non bâtis | | | | | 37,4 | | 37,4 |

L'évolution des immobilisations corporelles est présentée sous une autre forme en raison des prescriptions légales et de la réglementation « Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire » (R RTE 29900) que l'OFT et l'UTP ont élaborée conjointement. À des fins de comparabilité, l'exercice précédent a été adapté à la nouvelle forme. Des immobilisations incorporelles ont également été reclassées dans les immobilisations corporelles à hauteur de 2,5 millions de francs. La nouvelle réglementation énonce des principes par rapport à la durée d'utilisation des infrastructures ferroviaires, ce qui entraîne un rallongement de la durée d'utilisation, notamment pour les ouvrages d'art et les lignes de transport.

Les acomptes s'élèvent à 391,3 millions de francs (2020 : 542,3 millions).

Les investissements comprennent à hauteur de 48,8 millions de francs (2020 : 80,7 millions) des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, 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). Avec l'inscription à l'actif des tunnels du Bözberg et de l'Eppenbergr, un montant de 247,9 millions de francs comptabilisé dans les prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire et correspondant aux travaux de percée a été reclassé comme contributions d'investissement, en vertu de lois spéciales.

En 2021, les CFF ont repris des installations ferroviaires d'autres gestionnaires d'infrastructure, y compris les prêts associés consentis par les pouvoirs publics, pour un montant total de 19,3 millions de francs (2020 : néant), alors qu'elles en ont aussi cédé à hauteur de 3,8 millions de francs (2020 : néant).

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 13,4 millions de francs (2020 : 17,4 millions).

Les dépréciations d'actifs concernent les amortissements extraordinaires d'immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 170,6 millions de francs (2020 : 95,6 millions). Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, par exemple pour le désenchevêtrement sur le tronçon Bâle-Muttenz ou à Berne Wylerfeld et l'aménagement sur quatre voies à Liestal. L'agrandissement du parc de véhicules en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Genève, Morges et Zurich expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans les gares de Lausanne, Bâle, Winterthur et Zurich.

21 Immobilisations incorporelles.

| En millions de francs | Goodwill | Droits | Logiciels | Immobilisations incorporelles en cours de construction | Total |
|--|--------------|---------------|-----------------|--|-----------------|
| Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2020 | 0,0 | 140,0 | 523,5 | 350,2 | 1 013,7 |
| Valeurs d'acquisition | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2020 | 9,9 | 328,1 | 1 759,7 | 350,9 | 2 448,7 |
| Entrées | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 241,6 | 242,3 |
| Reprise du tunnel de base du Ceneri | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 1,3 |
| Sorties | 0,0 | -1,5 | -99,5 | 0,0 | -101,0 |
| Reclassifications | 0,0 | 1,6 | 183,1 | -173,3 | 11,4 |
| Situation au 31. 12. 2020 | 9,9 | 328,3 | 1 845,4 | 419,1 | 2 602,7 |
| Corrections de valeur cumulées | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2020 | -9,9 | -188,1 | -1 236,3 | -0,7 | -1 435,0 |
| Amortissements planifiés | 0,0 | -6,3 | -192,5 | 0,0 | -198,8 |
| Dépréciations d'actifs | 0,0 | -1,4 | -5,8 | 0,0 | -7,3 |
| Sorties | 0,0 | 1,5 | 94,3 | 0,0 | 95,7 |
| Reclassifications | 0,0 | 2,7 | -2,7 | 0,0 | 0,0 |
| Situation au 31. 12. 2020 | -9,9 | -191,8 | -1 343,1 | -0,7 | -1 545,4 |
| Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2020 | 0,0 | 136,5 | 502,3 | 418,4 | 1 057,2 |
| Valeurs d'acquisition | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2021 | 9,9 | 328,3 | 1 845,4 | 419,1 | 2 602,7 |
| Conversion monétaire | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| Entrées | 3,3 | 0,0 | 0,9 | 265,4 | 269,5 |
| Sorties | 0,0 | 0,0 | -96,9 | -8,6 | -105,5 |
| Reclassifications | 0,0 | 3,5 | 234,2 | -238,1 | -0,4 |
| Situation au 31. 12. 2021 | 13,2 | 331,7 | 1 983,5 | 437,8 | 2 766,2 |
| Corrections de valeur cumulées | | | | | |
| Situation au 1. 1. 2021 | -9,9 | -191,8 | -1 343,1 | -0,7 | -1 545,4 |
| Amortissements planifiés | -0,7 | -5,5 | -198,7 | 0,0 | -204,9 |
| Dépréciations d'actifs | 0,0 | 0,0 | -0,6 | 0,0 | -0,6 |
| Sorties | 0,0 | 0,0 | 96,1 | 0,0 | 96,1 |
| Reclassifications | 0,0 | 0,0 | -1,1 | 0,0 | -1,1 |
| Situation au 31. 12. 2021 | -10,6 | -197,3 | -1 447,3 | -0,7 | -1 655,9 |
| Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2021 | 2,6 | 134,4 | 536,2 | 437,1 | 1 110,3 |

Les acomptes s'élèvent à 104,5 millions de francs (2020 : 77,4 millions).

En 2021, un montant de 8,6 millions de francs enregistré dans les immobilisations en cours de construction a été réimputé comme charges dans le compte de résultat.

Les dépréciations d'actifs concernent les amortissements extraordinaires d'immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 0,8 million de francs (2020 : 5,3 millions). Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

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 incorporelles en cours de construction regroupent les projets concernant des logiciels et les acomptes pour concessions du droit d'eau.

22 Dettes financières.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|-----------------|-----------------|
| Dettes financières à court terme | | |
| Dettes bancaires | 500,3 | 1 120,2 |
| Dettes financières envers les sociétés associées | 0,7 | 1,0 |
| Prêts de tiers | 2,0 | 3,5 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 300,0 | 150,0 |
| Prêts d'institutions de prévoyance | 88,5 | 85,1 |
| Total Dettes financières à court terme | 891,6 | 1 359,9 |
| Dettes financières à long terme | | |
| Dettes bancaires | 2 980,2 | 2 474,4 |
| Dettes résultant de contrats de leasing | 39,5 | 45,2 |
| Caisse du personnel | 824,0 | 823,9 |
| Prêts de tiers | 100,0 | 102,0 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 5 480,0 | 5 000,0 |
| Prêts d'institutions de prévoyance | 916,6 | 1 005,1 |
| Total Dettes financières à long terme | 10 340,3 | 9 450,7 |
| Dettes financières | 11 231,9 | 10 810,5 |

En raison de l'échéance, un montant de 305,4 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2020 : 586,8 millions).

Les corrections de valeur de marché et de devises sur les dettes financières à long terme s'élevèrent à 0,1 million de francs (2020 : -0,8 million) et n'ont aucune incidence sur les liquidités. Les conditions des prêts commerciaux de la Confédération sont conformes aux prescriptions de l'Administration fédérale des finances.

Les dettes financières ont augmenté de 421,3 millions de francs, à 11 231,9 millions. Cet accroissement s'explique par le flux de trésorerie disponible négatif dont le net recul est dû à la baisse des revenus liée à la pandémie de coronavirus et aux investissements opérés.

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

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|-----------------|-----------------|
| Prêts à court terme | | |
| Prêts de la Confédération (sans intérêts) | 0,4 | 0,3 |
| Prêts des cantons (sans intérêts) | 0,4 | 0,3 |
| Total Prêts à court terme | 0,7 | 0,6 |
| Prêts à long terme | | |
| Prêts de la Confédération (sans intérêts) | 22 275,1 | 21 754,5 |
| Prêts des cantons (sans intérêts) | 2 067,6 | 2 057,8 |
| Total Prêts à long terme | 24 342,6 | 23 812,3 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 24 343,4 | 23 812,9 |

L'augmentation des prêts sans intérêts est imputable à l'avancement de divers chantiers dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), du programme Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), de l'étape d'aménagement 2035 et de l'aménagement des voies d'accès AlpTransit (voir remarque 20 « Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction »).

Détails des prêts envers l'actionnaire (Confédération).

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|-----------------|-----------------|
| Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations) | 3 828,3 | 3 711,9 |
| Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre) | 16 688,2 | 16 332,0 |
| Prêts du Fonds d'infrastructure | 899,1 | 1 523,4 |
| Prêts issus d'autres conventions | 859,9 | 187,4 |
| Prêts commerciaux (cf. remarque 22) | 5 780,0 | 5 150,0 |
| Prêts envers l'actionnaire (Confédération) | 28 055,4 | 26 904,8 |

Hormis le prêt commercial, tous les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. À la clôture des projets de ligne diamétrale, les prêts du fonds d'infrastructure alloués par l'OFROU ont été transférés, sur ordre de l'Office fédéral des transports, dans les fonds issus d'autres conventions.

24 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|--------------|--------------|
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 632,7 | 696,5 |
| envers l'actionnaire (Confédération) | 40,6 | 30,1 |
| envers les sociétés associées | 0,9 | 1,4 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 674,2 | 728,1 |

25 Autres dettes.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|--------------|--------------|
| Autres dettes à court terme | | |
| Dettes envers les institutions publiques | 111,7 | 91,4 |
| Dettes financières envers les sociétés associées | 0,0 | 0,2 |
| Autres dettes | 147,6 | 127,0 |
| Total Autres dettes à court terme | 259,3 | 218,6 |
| Autres dettes à long terme | | |
| Régularisation des recettes | 50,3 | 55,0 |
| Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs | 633,0 | 630,0 |
| Total Autres dettes à long terme | 683,3 | 685,0 |
| Autres dettes | 942,7 | 903,6 |

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs englobent les dettes des CFF pour les prestations des collaborateurs à long terme pour un montant de plus de 183,0 millions de francs (2020 : 180,0 millions).

Données sur les institutions de prévoyance.

| Réserve de cotisations d'employeur (RCE) | Valeur nominale | Renoncia-tion à l'utilisation | Bilan | Constitution | Bilan | Résultat RCE dans charges de personnel | Résultat RCE dans charges de personnel |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|---|---|
| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2021 | 2021 | 31. 12. 2020 | 2021 | 2020 |
| Fonds patronaux | 0,5 | 0,0 | 0,5 | 4,0 | 9,1 | -12,6 | -0,1 |
| Institutions de prévoyance | 1,4 | 0,0 | 1,4 | 0,3 | 1,3 | -0,2 | -0,2 |
| Total | 1,9 | 0,0 | 1,9 | 4,3 | 10,4 | -12,8 | -0,3 |
| 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 avec effet sur le résultat | Cotisations ajustées à la période | Charges de prévoyance dans charges de personnel | Charges de prévoyance dans charges de personnel |
| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | | | 2021 | 2020 |
| Fonds patronaux | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -12,6 | -0,1 |
| Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture | 0,0 | -450,0 | -450,0 | 0,0 | -355,2 | -355,2 | -307,9 |
| Total | 0,0 | -450,0 | -450,0 | 0,0 | -355,2 | -367,8 | -308,0 |

Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 1005,1 millions de francs (2020 : 1090,3 millions) vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF.

Afin de garantir durablement le niveau des rentes actuelles et futures, la Caisse de pensions CFF a décidé, dans le cadre du train de mesures 2016, de baisser le taux d'intérêt technique, d'introduire une table de génération et consécutivement de réduire le taux de conversion de manière échelonnée. Le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a augmenté à 112,4% au 31 décembre 2021 (2020 : 108,5%).

26 Comptes de régularisation passif.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Titres de transport | 676,1 | 637,5 |
| Charges financières | 36,3 | 36,7 |
| Charges fiscales courantes | 3,3 | 1,8 |
| Autres | 791,6 | 703,6 |
| Comptes de régularisation passif | 1 507,3 | 1 379,6 |

S'agissant des titres de transport, la régularisation porte sur la durée de validité résiduelle des abonnements généraux, des abonnements demi-tarif et des abonnements de parcours en circulation ainsi que sur les cartes multicourses.
Les autres comptes de régularisation comprennent des passifs sur les recettes réalisées dans les points de vente CFF et créditées à d'autres entreprises de transport concessionnaires, ainsi que des factures de fournisseurs n'ayant pas encore été reçues.

27 Provisions.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Provisions à court terme | 309,3 | 287,5 |
| Provisions à long terme | 543,2 | 574,3 |
| Provisions | 852,4 | 861,9 |

Tableau de variation des provisions.

| En millions de francs | Engagements de prévoyance | Sites contaminés | Secteur de l'énergie | Vacances/avoirs en temps | Restructurations | Impôts différés | Autres | Total |
|---|---------------------------|------------------|----------------------|--------------------------|------------------|-----------------|--------------|--------------|
| Valeur comptable au 1. 1. 2020 | 3,6 | 36,4 | 384,4 | 187,3 | 58,1 | 6,9 | 171,9 | 848,5 |
| Constitution | 1,7 | 0,3 | 1,5 | 26,2 | 1,3 | 2,5 | 81,9 | 115,5 |
| Utilisation | 0,0 | -1,2 | -10,4 | -23,3 | -2,5 | -0,1 | -23,8 | -61,4 |
| Dissolution | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -12,1 | 0,0 | -23,7 | -35,8 |
| Reclassification | -4,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -4,9 |
| Valeur comptable au 31. 12. 2020 | 0,4 | 35,5 | 375,5 | 190,2 | 44,8 | 9,2 | 206,3 | 861,9 |
| dont provisions à court terme | 0,0 | 1,8 | 8,9 | 131,8 | 7,7 | 0,0 | 137,4 | 287,5 |
| dont provisions à long terme | 0,4 | 33,7 | 366,6 | 58,4 | 37,1 | 9,2 | 68,9 | 574,3 |
| Valeur comptable au 1. 1. 2021 | 0,4 | 35,5 | 375,5 | 190,2 | 44,8 | 9,2 | 206,3 | 861,9 |
| Conversion monétaire | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | -0,4 | -0,5 |
| Constitution | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 23,7 | 0,5 | 2,5 | 72,5 | 99,3 |
| Utilisation | 0,0 | -0,8 | -8,9 | -10,6 | -1,0 | -0,1 | -38,4 | -59,7 |
| Dissolution | 0,0 | 0,0 | -8,2 | 0,0 | -4,2 | 0,0 | -39,6 | -52,0 |
| Reclassification | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 3,5 |
| Valeur comptable au 31. 12. 2021 | 0,5 | 34,7 | 358,4 | 203,2 | 40,1 | 11,6 | 203,9 | 852,4 |
| dont provisions à court terme | 0,0 | 1,8 | 31,1 | 137,2 | 5,0 | 0,0 | 134,2 | 309,3 |
| dont provisions à long terme | 0,5 | 32,9 | 327,3 | 66,0 | 35,2 | 11,6 | 69,8 | 543,2 |

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, un montant de 0,8 million de francs (2020 : 1,2 million) a été prélevé sur la provision pour les travaux de dépollution.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, une provision de 1,2 milliard de francs avait été définie en avril 2001. La provision a été utilisée depuis pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales électriques et de participations ainsi que les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. Un montant résiduel de 8,2 millions de francs a pu être dissous. La provision liée aux contrats énergétiques déficitaires s'élève encore à 358,4 millions de francs.

La provision vacances/avoirs en temps a augmenté de 13,0 millions de francs en raison notamment de nouvelles épargnes temps comptabilisées par le personnel dans le cadre du modèle de durée de la vie active « Flexa » et d'avoirs en vacances et en temps supplémentaire non utilisés.

Les autres provisions contiennent 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 46,0 millions de francs. Un montant de 21,6 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres et un montant de 26,0 millions de francs a pu être dissous. La provision pour les fondations qui permettent à certaines catégories professionnelles de partir en retraite anticipée a été augmentée de 11,5 millions de francs au cours de l'exercice sous revue. Un montant de 7,4 millions de francs a pu être utilisé, les 7,7 millions restants ont pu être dissous.

28 Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|--------------|---------------|
| Diminution des créances résultant de livraisons et de prestations | 58,3 | 186,8 |
| Augmentation des stocks et travaux en cours | -20,2 | -13,0 |
| Diminution/augmentation des autres créances | 39,6 | -107,8 |
| Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations | -53,6 | -104,6 |
| Augmentation/diminution des autres dettes à court terme | 173,7 | -94,1 |
| Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités | 197,8 | -132,7 |

Endettement net.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|----------|-----------------|-----------------|
| Engagements financiers | 22 | 11 231,9 | 10 810,5 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 23 | 24 343,4 | 23 812,9 |
| Total Engagements financiers | | 35 575,2 | 34 623,4 |
| ./. Liquidités et créances financières à court terme | | -133,3 | -431,8 |
| Endettement net | | 35 441,9 | 34 191,6 |
| Variation par rapport à l'exercice précédent | | 1 250,4 | 3 549,3 |

L'endettement net porteur d'intérêts a crû de 719,9 millions de francs, à 11 098,6 millions (2020 : 10 378,7 millions).

Autres données.

Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Cautionnements, obligations de garantie | 26,1 | 42,2 |
| Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA | 3 206,9 | 3 046,5 |
| Autres engagements à caractère conditionnel | 542,3 | 494,5 |
| Engagements conditionnels et actifs mis en gage | 3 775,3 | 3 583,2 |

Les autres engagements à caractère conditionnel regroupent les clauses de responsabilité statutaires, les engagements résultant du capital social des participations non libéré et les risques de procès.

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

Les CFF détiennent des participations dans plusieurs centrales électriques (appelées centrales en participation). En vertu des contrats de partenariat, les coûts de gestion et de désaffectation ultérieure sont réimputés proportionnellement aux actionnaires (partenaires) via leur consommation d'électricité. Si les coûts de gestion, de désaffectation et d'évacuation des déchets venaient à être supérieurs aux valeurs budgétées et ne pouvaient pas être couverts par le fonds de désaffectation et le fonds d'évacuation des déchets, les partenaires seraient dans l'obligation de fournir des versements complémentaires conformément à leur engagement de principe.

Créances conditionnelles.

Les contrats de livraison d'ouvrage pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Le montant de la pénalité due en cas de retard dans la livraison des trains duplex pour le trafic grandes lignes ne peut être définitivement fixé qu'après réception de l'ensemble des véhicules.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|-----------------|-----------------|
| Engagements d'investissement | 7 054,3 | 5 880,0 |
| Obligations dans le secteur de l'énergie | 1 697,7 | 1 890,5 |
| Autres | 2 805,0 | 2 843,0 |
| Autres engagements ne devant pas être portés au bilan | 11 557,0 | 10 613,5 |

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------|------------|
| Payables dans un délai de 12 mois | 10,0 | 9,5 |
| Payables dans un délai de 1 à 5 ans | 40,0 | 38,0 |
| Payables dans un délai supérieur à 5 ans | 64,0 | 70,5 |
| Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan | 113,9 | 118,1 |

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.

Aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé aux CFF des prestations compensatoires à hauteur de 3594,6 millions de francs (2020: 5940,4 millions) pour les prestations commandées en trafic régional voyageurs, pour les prestations fournies 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 | 2021 | 2020 |
|---|--------------------|---------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | 324,0 | 317,6 |
| Contribution au déficit du trafic régional voyageurs | Loi COVID-19 62,9 | 65,6 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements | 1 430,2 | 1 501,3 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables | 348,0 | 275,1 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation | 314,1 | 273,1 |
| Avenant à la Convention sur les prestations de la Confédération pour CFF Infrastructure – Contribution à l'exploitation | Loi COVID-19 124,4 | 109,9 |
| Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial | 158,4 | 147,9 |
| Indemnités compensatoires de la Confédération versées à Cargo pour le trafic marchandises | 1,5 | 1,2 |
| Contribution au fret ferroviaire suisse | Loi COVID-19 41,5 | 19,3 |
| Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat | 2 805,0 | 2 711,1 |
| Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire | 768,5 | 2 041,1 |
| Contributions à fonds perdu pour les investissements, en 2020 notamment la percée du tunnel du Ceneri | 21,1 | 1 188,3 |
| Total Prestations de la Confédération | 3 594,6 | 5 940,4 |
| En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes : | | |
| Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | 345,7 | 347,0 |
| Contribution au déficit du trafic régional voyageurs | Loi COVID-19 101,3 | 81,9 |
| Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial | 11,7 | 9,4 |
| Total Prestations des cantons influant sur le résultat | 458,6 | 438,3 |
| Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire | 9,9 | 41,8 |
| Contributions à fonds perdu pour les investissements | 27,7 | 38,5 |
| Total Prestations des cantons | 496,2 | 518,6 |
| Total Prestations des pouvoirs publics | 4 090,8 | 6 459,0 |

Concernant la contribution versée en faveur de la Communauté de transport zurichoise (ZVV), nous renvoyons le lecteur à la remarque 2 « Prestations des pouvoirs publics ».

Transactions avec des sociétés associées.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------|------------|
| Produits d'exploitation | 194,6 | 199,6 |
| Charges d'exploitation | -25,6 | -28,5 |
| Transactions avec des sociétés associées | 169,0 | 171,0 |

Les créances et les dettes envers les sociétés associées sont présentées séparément aux remarques 15 « Créances résultant de livraisons et de prestations » et 24 « Dettes résultant de livraisons et de prestations ».

Les produits d'exploitation englobent des travaux à hauteur de 7,4 millions de francs (2020: 38,3 millions) pour le compte d'AlpTransit Gotthard SA. Les CFF ont effectué ces travaux conformément aux conditions fixées par l'Office fédéral des transports.

En 2021, AlpTransit Gotthard SA a assuré des travaux de maintenance sur les installations appartenant aux CFF pour une valeur de 0,3 million de francs (2020: 0,4 million).

Transactions avec les institutions de prévoyance professionnelle.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|----------------|----------------|
| Prêts et comptes courants à court terme | 89,3 | 86,7 |
| Prêts à long terme | 916,6 | 1 005,1 |
| Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle | 1 005,9 | 1 091,9 |

Les dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle sont liées à la souscription d'un prêt en vue d'honorer les engagements au titre des mesures d'assainissement décidées en 2007 et 2010. Toutes les créances résultant de contrats de location actuels ou futurs concernant des grandes gares CFF dûment choisies ont été cédées, avec tous les droits de préférence et autres droits accessoires qui s'y rapportent, à la Caisse de pensions CFF afin de garantir ce prêt.

Un amortissement de 85,1 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2020 : 81,9 millions). Les charges d'intérêts pour les prêts se sont élevées à 43,6 millions de francs (2020 : 46,9 millions).

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 segment immobilier. Ce plan fait l'objet d'un financement 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 judicieusement des financements dans le cadre des limites de risque correspondantes.

Les risques de marché sont couverts individuellement 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.

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 | Volume du contrat | Valeur positive | Valeur négative | Volume du contrat | Valeur positive | Valeur négative |
|-------------------------------|------------|-------------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| En millions de francs | | 31.12.2021 | 31.12.2021 | 31.12.2021 | 31.12.2020 | 31.12.2020 | 31.12.2020 |
| Monnaies | Couverture | 389,8 | 0,5 | 13,7 | 494,0 | 3,3 | 2,2 |
| Intérêts | Couverture | 1 057,1 | 0,0 | 134,5 | 1 232,1 | 0,0 | 202,9 |
| Autres sous-jacents | Couverture | 561,7 | 532,3 | 551,6 | 604,9 | 36,4 | 34,6 |
| Instruments financiers | | 2 008,6 | 532,8 | 699,9 | 2 331,1 | 39,7 | 239,6 |

La faiblesse persistante des taux d'intérêt à long terme et les incertitudes quant à l'évolution à moyen et long termes ont incité les CFF à poursuivre une politique de financement prudente.

De nouveaux financements ont été souscrits, généralement sous la forme de crédits à taux fixe à long terme.

La légère augmentation des taux sur le long terme et la cession anticipée de deux instruments de couverture de taux d'intérêt ayant un volume nominal de 125,0 millions de francs ont eu une influence positive sur la valeur des instruments de couverture sur le marché.

Couverture des risques de change à l'échelle du groupe (risques de transaction).

Corporate Treasury répond de la gestion des risques de change à l'échelle du groupe (risques de transaction).

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 | 2021 | 2020 |
|-----------------------|------|------|
| Voyageurs | 5,7 | -3,7 |
| Immobilier | 0,0 | -0,1 |
| Trafic marchandises | -4,8 | 4,3 |
| Infrastructure | 8,0 | -3,1 |

Informations relatives à la réalisation d'une évaluation des risques.

Management du risque.

Dans l'ensemble du groupe, les CFF appliquent un système de management du risque basé sur la norme ISO 31000:2018 et en adéquation avec la stratégie et la planification financière. Le processus de management du risque permet d'identifier et d'évaluer les risques majeurs aux différents échelons avant de les gérer à l'aide de mesures appropriées. Les propriétaires des risques répondent des risques dans leur domaine de compétences. Le management du risque est une tâche de direction et fait partie intégrante des activités, des processus et des prises de décision.

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, incluant une mise à jour des risques et un contrôle des mesures prises. Le rapport sur les risques d'entreprise reprend notamment les risques majeurs actuels pour les CFF. Les risques sont identifiés de manière systématique avant d'être évalués par différents échelons jusqu'au Conseil d'administration.

Le comité Risque et compliance et le Conseil d'administration ont étudié le portefeuille des risques CFF. Le Conseil d'administration a approuvé le rapport sur les risques d'entreprise le 1^{er} juillet 2021.

Management du risque et système de contrôle interne (SCI) des CFF.

Le système de contrôle interne mis en œuvre 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.

Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, à des risques de marché (risques de fluctuation des taux d'intérêt, risques de change et risques de variation des prix de l'énergie), à des risques de trésorerie et de crédit (contreparties financières). La responsabilité de la gestion de ces risques est réglementée de manière centralisée dans les limites de risque fixées.

Risques de fluctuation des taux d'intérêt.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les charges de financement des CFF. Ce risque est géré en lissant 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 »). Le risque est limité via un seuil annuel (année en cours) et pluriannuel. Le respect des limites est contrôlé une fois par mois. Les CFF se basent sur cinq indicateurs de contrôle pour garantir une structure de financement équilibrée et adaptée.

Risques de change.

Les risques de change nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale. Les CFF couvrent quant à eux les risques de change auprès de banques dûment choisies. Le risque de change est limité par deux seuils (EUR et USD) et par les perspectives de risques sur douze mois. Le respect des limites est contrôlé une fois par mois.

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 limité par des opérations à terme (notamment Forwards, Swaps, Länder spreads), et dans une moindre mesure par des options sur le prix de l'énergie.

Risques de trésorerie.

Dans le cadre de l'identification systématique des risques de trésorerie, les CFF réalisent une planification des liquidités et des devises une fois par mois. La trésorerie est gérée par le biais de financements à court terme ainsi que d'un pool central regroupant les principaux comptes des CFF en francs suisses et en euros.

Pour garantir une trésorerie, les CFF ont constitué une réserve de liquidités opérationnelle et convenu de lignes de crédit à court terme. Le plafond pour le prélèvement d'avances à terme fixe a été augmenté de 200,0 millions de francs en septembre 2021 auprès de l'Administration fédérale des finances pour pallier rapidement les éventuels problèmes de liquidité. Il s'établit ainsi à 950,0 millions de francs. En décembre 2021, le Conseil fédéral a décidé d'abaisser ce plafond à 450,0 millions de francs. La décision sera applicable en 2022.

Pour financer leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EURO-FIMA, la société de financement des compagnies de chemins de fer européennes pouvant compter sur la garantie de leurs propriétaires. La disponibilité des financements de la Confédération est réglée dans les objectifs stratégiques que le Conseil fédéral a assignés aux CFF ainsi que dans une convention passée avec l'Administration fédérale des finances. En décembre 2021, le Conseil fédéral a décidé de relever la limite pour les prêts à long terme de 3,0 à 3,5 milliards de francs. La décision sera applicable en 2022.

Par ailleurs, les CFF bénéficient de lignes de crédit auprès de diverses banques.

Risques de crédit (risques de contrepartie).

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 limiter les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés auprès d'établissements financiers disposant au moins de la note BBB (Investment Grade) auprès d'une agence de notation reconnue (ou d'une notation similaire mesurée sur la base de critères retraçables). Des directives claires sur les limites des crédits par contrepartie permettent en outre de réduire davantage les risques.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes consolidés par le Conseil d'administration le 25 février 2022, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes consolidés.

Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2019-2022, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par Immobilier à Infrastructure. En vertu de la Convention sur les prestations passée entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs. Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (117,6 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (32,4 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

Paiements compensatoires d'Immobilier au titre de l'assainissement et de la stabilisation de la Caisse de pensions CFF.

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, la contribution de 1493,0 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par Immobilier. En 2016, les CFF ont effectué un autre versement de 690,0 millions de francs à la Caisse de pensions CFF à des fins de stabilisation de la situation financière, lequel a également été financé par Immobilier. En 2021, Immobilier a versé une indemnité compensatoire d'un montant de 114,1 millions de francs (2020 : 84,2 millions) aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts.

Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments : Voyageurs, Immobilier, Trafic marchandises, Infrastructure 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 102 sont intégrées dans les segments.

Le poste « Autres résultats » comprend le résultat financier, le résultat issu de la vente de biens immobiliers, 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 | Voyageurs | | Immobilier | | Marchandises | |
|---|-----------------|----------|---------------------|---------------------|---------------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Données sur le compte de résultat | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 4 580,8 | 4 394,3 | 957,8 | 867,3 | 939,6 | 888,7 |
| dont | | | | | | |
| Produits du trafic | 2 634,4 | 2 546,2 | 0,0 | 0,0 | 820,7 | 806,7 |
| Prestations des pouvoirs publics | 886,0 | 857,1 | 0,0 | 0,0 | 44,0 | 21,0 |
| Produits résultant de la location d'immeubles | 3,0 | 3,1 | 754,3 | 683,0 | 0,7 | 0,8 |
| Charges d'exploitation | -5 054,1 | -4 994,1 | -664,2 | -634,0 | -908,4 | -922,6 |
| dont | | | | | | |
| Charges de personnel | -1 896,3 | -1 860,6 | -126,3 | -127,6 | -390,0 | -399,1 |
| Amortissements | -696,8 | -670,5 | -237,4 | -216,7 | -37,6 | -32,5 |
| Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire | -1 150,3 | -1 100,9 | -21,8 | -1,3 | -237,3 | -249,5 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | -473,3 | -599,8 | 293,7 | 233,3 | 31,3 | -33,9 |
| Autres résultats | -21,6 | -68,9 | -52,1 | -21,4 | -13,7 | 7,6 |
| Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions | 0,0 | 0,0 | -231,8 ¹ | -201,8 ¹ | 0,0 | 0,0 |
| Résultat de la division/du groupe | -494,9 | -668,7 | 9,8 | 10,1 | 17,5 | -26,4 |

¹ Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (32,4 millions de francs, 2020 : 32,4 millions) s'élèvent à 264,1 millions de francs (2020 : 234,2 millions).

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Données sur le flux de trésorerie | | | | | | |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation | 198,9 | -140,5 | 229,4 | 166,5 | 61,6 | -19,3 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement | -932,4 | -1 198,6 | -400,4 | -479,6 | -13,8 | -30,2 |
| Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -733,5 | -1 339,1 | -171,0 | -313,2 | 47,8 | -49,5 |
| Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | 79,0 | 70,4 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | -0,1 |
| Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -654,5 | -1 268,7 | -171,0 | -313,2 | 47,7 | -49,6 |
| | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
| Données sur le bilan | | | | | | |
| Actif | 10 531,1 | 10 624,4 | 6 725,5 | 6 526,5 | 721,8 | 710,7 |
| Actif circulant | 1 124,1 | 1 451,0 | 45,5 | 39,9 | 278,3 | 254,3 |
| Actif immobilisé | 9 407,0 | 9 173,4 | 6 679,9 | 6 486,6 | 443,4 | 456,3 |
| dont | | | | | | |
| Véhicules | 7 367,0 | 7 130,2 | 5,2 | 4,4 | 312,8 | 331,4 |
| Ouvrages d'art et voie ferrée | 372,3 | 327,5 | 24,6 | 22,6 | 11,5 | 6,7 |
| Installations de courant de traction et de sécurité | 166,1 | 152,5 | 0,6 | 0,1 | 1,8 | 1,9 |
| Terrains et bâtiments | 92,2 | 99,7 | 5 003,3 | 4 691,3 | 11,8 | 13,1 |
| Immobilisations corporelles en cours de construction | 832,2 | 868,7 | 941,9 | 1 127,7 | 27,1 | 29,8 |
| Passif | 10 531,1 | 10 624,4 | 6 725,5 | 6 526,5 | 721,8 | 710,7 |
| Capitaux étrangers | 5 881,8 | 5 478,1 | 5 878,5 | 5 689,4 | 492,3 | 502,4 |
| dont | | | | | | |
| Dettes financières | 3 965,5 | 3 540,8 | 5 664,2 | 5 485,7 | 295,7 | 314,4 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 537,8 | 488,6 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,8 |

| Infrastructure | | Unités centrales | | Éliminations | | Total CFF | |
|-----------------|----------|------------------|----------|-----------------|----------|------------------|----------|
| 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| 4 899,0 | 4 565,1 | 1 034,0 | 1 077,3 | -2 541,6 | -2 577,0 | 9 869,7 | 9 215,7 |
| 1 066,4 | 1 100,8 | 0,0 | 0,0 | -1 072,3 | -1 108,9 | 3 449,1 | 3 344,9 |
| 2 333,6 | 2 271,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3 263,7 | 3 149,4 |
| 1,4 | 2,0 | 0,0 | 0,0 | -151,3 | -143,0 | 608,3 | 546,0 |
| -4 992,1 | -4 751,4 | -1 038,7 | -1 025,6 | 2 563,2 | 2 597,3 | -10 094,3 | -9 730,5 |
| -1 539,7 | -1 536,5 | -645,3 | -626,3 | 190,4 | 190,4 | -4 407,3 | -4 359,7 |
| -1 460,5 | -1 540,9 | -30,1 | -36,6 | 0,0 | 0,0 | -2 462,3 | -2 497,1 |
| -128,4 | -103,0 | -2,4 | -3,3 | 1 046,7 | 1 070,9 | -493,6 | -387,2 |
| -93,1 | -186,3 | -4,7 | 51,7 | 21,6 | 20,3 | -224,6 | -514,7 |
| 2,6 | -9,5 | 5,2 | 12,9 | -21,1 | -23,0 | -100,8 | -102,3 |
| 150,0 | 150,0 | 81,8 | 51,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 59,5 | -45,8 | 82,2 | 116,4 | 0,5 | -2,7 | -325,3 | -617,0 |

| | | | | | | | |
|-------------|----------|--------------|-------|------------|------|---------------|----------|
| 217,0 | 48,8 | 184,3 | 155,3 | 12,6 | -0,2 | 903,7 | 210,7 |
| -2 273,3 | -2 000,5 | -28,4 | -31,0 | -12,6 | 0,0 | -3 660,8 | -3 739,9 |
| -2 056,4 | -1 951,7 | 155,9 | 124,4 | 0,0 | -0,2 | -2 757,1 | -3 529,3 |
| 2 114,1 | 1 958,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 193,0 | 2 028,8 |
| 57,8 | 6,8 | 155,9 | 124,4 | 0,0 | -0,2 | -564,1 | -1 500,5 |

| 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|-----------------|--------------|-----------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|--------------|
| 34 209,6 | 33 539,2 | 11 895,6 | 11 392,2 | -12 025,5 | -11 458,1 | 52 058,1 | 51 335,0 |
| 521,1 | 420,6 | 288,3 | 1 251,4 | -857,2 | -1 658,2 | 1 400,2 | 1 759,1 |
| 33 688,5 | 33 118,6 | 11 607,3 | 10 140,8 | -11 168,3 | -9 799,9 | 50 657,9 | 49 575,9 |
| 587,1 | 533,0 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 8 272,6 | 7 999,4 |
| 16 893,1 | 15 155,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 17 301,5 | 15 512,3 |
| 5 805,8 | 5 300,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5 974,3 | 5 455,3 |
| 1 727,7 | 1 802,0 | 20,1 | 22,9 | 0,0 | 0,0 | 6 855,0 | 6 629,1 |
| 5 067,1 | 7 032,0 | 23,3 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 6 891,7 | 9 065,9 |
| 34 209,6 | 33 539,2 | 11 895,6 | 11 392,2 | -12 025,5 | -11 458,1 | 52 058,1 | 51 335,0 |
| 26 076,0 | 25 460,8 | 12 897,7 | 12 476,7 | -11 674,4 | -11 110,9 | 39 551,8 | 38 496,5 |
| 1 067,3 | 1 053,1 | 11 842,4 | 11 456,1 | -11 603,3 | -11 039,6 | 11 231,9 | 10 810,5 |
| 23 804,8 | 23 323,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 24 343,4 | 23 812,9 |

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

| Raison sociale | Capital social en millions | Participation CFF en millions | Participation CFF en% 31. 12. 2021 | Participation CFF en% 31. 12. 2020 | Sai | Seg |
|---|-------------------------------|-------------------------------------|--|---|-----|-----|
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne | CHF 9000,00 | 9000,00 | 100,00 | 100,00 | V | |
| Elvetino SA, Zurich | CHF 11,00 | 11,00 | 100,00 | 100,00 | V | P |
| SBB GmbH, Constance | EUR 1,50 | 1,50 | 100,00 | 100,00 | V | P |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 | V | P |
| RailAway SA, Lucerne | CHF 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 | V | P |
| öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne | CHF 1,00 | 0,75 | 75,49 | 75,49 | E | P |
| Regionalps SA, Martigny | CHF 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 | V | P |
| 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 |
| Lémanis SA, Chêne-Bourg | CHF 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 | E | P |
| TILO SA, Bellinzona | CHF 2,00 | 1,00 | 50,00 | 50,00 | Q | P |
| Cisalpino SA, Muri bei Bern (liquidée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 50,00 | E | P |
| Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main | EUR 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 | E | P |
| Rail Europe SAS, Puteaux | EUR 84,18 | 34,93 | 41,50 | 41,50 | E | P |
| BOS Management AG, Altstätten | CHF 0,10 | 0,03 | 30,60 | 30,60 | E | P |
| Lyria SAS, Paris | EUR 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 | E | P |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich | CHF 5,25 | 1,26 | 24,01 | 24,01 | E | P |
| Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel | CHF 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 | E | IM |
| Grosse Schanze AG, Berne | CHF 2,95 | 1,00 | 33,90 | 33,90 | E | IM |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 | E | IM |
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | CHF 314,00 | 204,10 | 65,00 | 65,00 | V | G |
| ChemOil Logistics SA, Bâle | CHF 1,00 | 0,65 | 65,00 | 65,00 | V | G |
| ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein | EUR 0,03 | 0,02 | 65,00 | 65,00 | V | G |
| SBB Cargo International SA, Olten | CHF 25,00 | 18,75 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Italia S. r. l., Milan | 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 |
| SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam | EUR 0,10 | 0,08 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisbourg | EUR 0,10 | 0,08 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| Gateway Basel Nord AG, Bâle | CHF 0,10 | 0,03 | 33,15 | 33,15 | V | G |
| RAlpin SA, Olten | CHF 4,53 | 1,50 | 33,11 | 33,11 | E | G |
| Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay | CHF 1,04 | 0,18 | 17,58 | 17,58 | E | G |
| Hupac SA, Chiasso | CHF 20,00 | 4,77 | 23,85 | 23,85 | E | G |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF 20,00 | 20,00 | 100,00 | 100,00 | V | I |
| AlpTransit Gotthard SA, Lucerne | CHF 5,00 | 5,00 | 100,00 | 100,00 | E | I |
| Kraftwerk Amsteg AG, Silenen (fusionnée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,00 | V | I |
| Kraftwerk Wassen AG, Wassen (fusionnée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,00 | V | I |
| Ritom SA, Quinto | CHF 46,50 | 34,88 | 75,00 | 75,00 | V | I |
| Transsicura AG, Berne (anciennement Securitrans, Public Transport Security AG, Berne) | CHF 2,00 | 2,00 | 100,00 | 51,00 | V | I |
| Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen | CHF 60,00 | 24,00 | 40,00 | 40,00 | E | I |
| Nant de Drance SA, Finhaut | CHF 350,00 | 126,00 | 36,00 | 36,00 | E | I |
| Sillon Suisse SA, Berne (en liquidation) | CHF 0,10 | 0,03 | 25,00 | 25,00 | E | I |
| SBB Insurance AG, Vaduz | CHF 12,50 | 12,50 | 100,00 | 100,00 | V | KB |
| login formation professionnelle SA, Olten | CHF 1,00 | 0,69 | 69,42 | 69,42 | V | KB |

Sai = Saisie
V = Intégration globale
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence
Q = Intégration proportionnelle

Seg = Segment
G = Marchandises
I = Infrastructure
IM = Immobilier
P = Voyageurs
KB = Unités centrales

Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe.



Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zürich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Rapport de l'organe de révision

À l'Assemblée générale des
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés ci-joints des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau des flux de trésorerie du groupe, le tableau de variations des fonds propres du groupe et l'annexe aux comptes consolidés (pages 76 - 102) pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes consolidés, conformément aux Swiss GAAP RPC et aux dispositions légales, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes consolidés 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 consolidés. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes consolidés 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 consolidés. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes consolidés 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 consolidés, 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 consolidés dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes consolidés pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021 donnent une image fidèle de la situation financière, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie, conformément aux Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

Deloitte.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'organe de révision
pour l'exercice arrêté au
31 décembre 2021

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 ch. 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 consolidés, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

Nous recommandons d'approuver les comptes consolidés qui vous sont soumis.

Deloitte SA



Fabien Lussu
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable



Sarah Sutter
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 25 février 2022

Compte de résultat de CFF SA.

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

| En millions de francs | Remarque | 2021 | 2020 |
|--|----------|-----------------|----------|
| Produits d'exploitation | | | |
| Produits du trafic | 1 | 2 706,3 | 2 638,7 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 | 2 993,0 | 2 914,1 |
| Produits résultant de la location d'immeubles | | 613,8 | 551,6 |
| Produits accessoires | 3 | 1 329,3 | 1 057,8 |
| Prestations propres | | 1 321,1 | 1 228,2 |
| Total Produits d'exploitation | | 8 963,6 | 8 390,5 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Charges de matières premières et consommables | | -766,2 | -737,5 |
| Charges de personnel | 4 | -3 834,8 | -3 775,3 |
| Autres charges d'exploitation | 5 | -2 298,2 | -2 057,8 |
| Ajustements de valeur sur participations | | -8,0 | -44,9 |
| Amortissements des immobilisations corporelles | | -2 141,1 | -2 149,7 |
| Amortissements des immobilisations incorporelles | | -195,7 | -205,3 |
| Total Charges d'exploitation | | -9 243,9 | -8 970,4 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | | -280,3 | -580,0 |
| Produits financiers | | 32,6 | 22,0 |
| Charges financières | | -110,3 | -112,4 |
| Résultat ordinaire | | -358,1 | -670,4 |
| Résultat issu de la vente de biens immobiliers | | 23,5 | 44,6 |
| Perte avant impôts | | -334,5 | -625,8 |
| Impôts sur les bénéfices | | -17,1 | -12,7 |
| Perte de l'exercice | 6 | -351,7 | -638,5 |

Bilan de CFF SA.

Actif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Actif circulant | | | |
| Liquidités | | 129,6 | 396,2 |
| Titres et créances financières à court terme | | 141,8 | 147,4 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 7 | 184,5 | 258,9 |
| Autres créances | | 116,5 | 105,6 |
| Stocks et travaux en cours | | 374,6 | 356,2 |
| Compte de régularisation actif | | 384,6 | 424,7 |
| Total Actif circulant | | 1 331,6 | 1 688,9 |
| Actif immobilisé | | | |
| Immobilisations financières | 8 | 1 122,8 | 1 236,9 |
| Participations | | 636,3 | 675,0 |
| Immobilisations corporelles | | 40 545,4 | 37 140,7 |
| Immobilisations corporelles en cours de construction | | 6 656,1 | 8 864,1 |
| Immobilisations incorporelles | | 1 052,6 | 1 001,2 |
| Total Actif immobilisé | | 50 013,2 | 48 917,8 |
| Total Actif | | 51 344,8 | 50 606,8 |

Passif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|----------|-----------------|--------------|
| Capitaux étrangers | | | |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 9 | 649,2 | 697,6 |
| Dettes à court terme portant intérêt | 10 | 1 377,8 | 1 729,4 |
| Autres dettes à court terme | 12 | 229,9 | 182,4 |
| Comptes de régularisation passif | | 1 375,6 | 1 249,0 |
| Provisions à court terme | 13 | 309,4 | 254,1 |
| Total Capitaux étrangers à court terme | | 3 941,9 | 4 112,5 |
| Dettes à long terme portant intérêt | 10 | 10 340,3 | 9 475,7 |
| Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 11 | 23 809,8 | 23 333,4 |
| Autres dettes à long terme | 12 | 683,1 | 684,8 |
| Provisions à long terme | 13 | 578,3 | 657,4 |
| Total Capitaux étrangers à long terme | | 35 411,5 | 34 151,2 |
| Total Capitaux étrangers | | 39 353,4 | 38 263,8 |
| Fonds propres | | | |
| Capital social | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Réserve légale provenant du capital | | | |
| Réserves issues d'apports de capital | | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Réserves provenant de bénéfices, constituées en vertu de lois spéciales | | | |
| Réserve LCdF 67 (Infrastructure) | | 6,2 | -20,0 |
| Réserve LTV 36 (Trafic régional voyageurs) | | -160,3 | -9,1 |
| Réserves facultatives issues du bénéfice | | 1 400,0 | 1 800,0 |
| Perte résultant du bilan | | | |
| Bénéfice reporté | | 97,1 | 210,7 |
| Perte de l'exercice | | -351,7 | -638,5 |
| Total Fonds propres | | 11 991,4 | 12 343,0 |
| Total Passif | | 51 344,8 | 50 606,8 |

Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

Remarques concernant les comptes annuels.

Généralités.

Les comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (CFF SA), Berne, ont été établis conformément aux dispositions du code des obligations relatives à la comptabilité commerciale (art. 957-963b CO). Les comptes annuels présentent la situation économique de l'entreprise CFF SA de façon qu'un tiers puisse s'en faire une opinion fondée. Les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte d'au moins 20% sont considérées comme des participations. La Confédération en tant qu'actionnaire de CFF SA et les organisations sur lesquelles elle exerce un contrôle sont les détenteurs de participations.

Impact de la pandémie de coronavirus sur les comptes financiers.

CFF SA est encore lourdement impactée par la pandémie de coronavirus (voir « Remarques concernant les comptes consolidés »). Comme lors du précédent exercice, la perte qui en résulte est atténuée grâce à des versements exceptionnels consentis par les pouvoirs publics (voir remarque 2 « Prestations des pouvoirs publics »).

Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2021, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 112,4% (2020 : 108,5%). Les passifs résultant d'institutions de prévoyance se sont montés à 450,0 millions de francs au 31 décembre 2021 (2020 : 450,0 millions).

Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV).

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement à CFF SA d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise (« compensation des avantages ») d'un montant de 45,0 millions de francs (2020 : 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par CFF SA, 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 régional voyageurs.

Provision au titre du secteur de l'énergie.

Un besoin de 1,2 milliard de francs avait été identifié en 2001 pour l'assainissement du secteur de l'énergie. La provision constituée pour assainir le secteur de l'énergie a été utilisée pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales électriques et de participations ainsi que les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. Les pertes liées aux participations dans le secteur de l'énergie qui sont enregistrées depuis 2001 sont couvertes par la provision liée aux « contrats énergétiques déficitaires ».

Provision pour les sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour CFF SA, de constituer une provision pour les sites contaminés de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de renoncer à une provision intégrale dans le bilan d'ouverture en 1999, et de prévoir plutôt une réserve de 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2021 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 0,8 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 34,7 millions de francs.

Provision pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs.

Les pouvoirs publics versent des indemnités compensatoires au trafic régional voyageurs pour les coûts générés par l'offre qu'ils ont commandée, et non couverts par les voyageurs. Ces coûts englobent les coûts lissés liés à la maintenance des véhicules. En réalité, l'enregistrement des coûts effectifs ne coïncide pas avec le versement des indemnités, ce qui donne lieu à une différence. En vertu de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, une provision est augmentée ou diminuée de cette différence.

Impôts sur les bénéfices.

CFF SA paie des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Pour l'activité de transport concessionnaire, elle 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.

Données détaillées sur les postes du bilan et du compte de résultat.

1 Produits du trafic.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs | 2 419,9 | 2 354,2 |
| Prestations d'exploitation | 52,7 | 37,2 |
| Infrastructure (produit des sillons) | 233,7 | 247,4 |
| Produits du trafic | 2 706,3 | 2 638,7 |

2 Prestations des pouvoirs publics.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|--------------------|----------------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | | |
| Confédération | 247,5 | 239,2 |
| Contribution de la Confédération au déficit du trafic régional voyageurs | Loi COVID-19 51,3 | 59,7 |
| Cantons | 266,3 | 266,1 |
| Contribution des cantons au déficit du trafic régional voyageurs | Loi COVID-19 94,2 | 77,8 |
| Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs | 659,4 | 642,8 |
| Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la Convention sur les prestations | | |
| Amortissements liés à l'infrastructure | 1 397,2 | 1 474,9 |
| Parts d'investissement non activables | 345,3 | 269,5 |
| Contribution à l'exploitation de l'infrastructure | 303,1 | 260,7 |
| Avenant à la Convention sur les prestations de la Confédération pour l'infrastructure – contribution à l'exploitation | Loi COVID-19 124,4 | 109,9 |
| Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations | 2 170,0 | 2 115,0 |
| Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial | | |
| Confédération | 151,9 | 146,9 |
| Cantons | 11,7 | 9,4 |
| Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial | 163,6 | 156,3 |
| Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire | 2 333,6 | 2 271,3 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 993,0 | 2 914,1 |

3 Produits accessoires.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Prestations de service | 232,7 | 208,7 |
| Travaux de maintenance et d'entretien | 143,1 | 143,9 |
| Produits résultant de la location | 93,2 | 78,3 |
| Produits résultant des ventes d'énergie | 296,9 | 135,9 |
| Opérations de change | 24,9 | 23,7 |
| Commissions | 22,7 | 18,6 |
| Matériel et imprimés | 77,6 | 66,6 |
| Participations financières | 300,1 | 277,0 |
| Autres produits accessoires | 138,2 | 105,1 |
| Produits accessoires | 1 329,3 | 1 057,8 |

4 Charges de personnel.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Charges salariales | 2 648,6 | 2 586,6 |
| Location de personnel | 567,3 | 604,2 |
| Charges sociales | 509,2 | 467,0 |
| Autres charges de personnel | 109,8 | 117,6 |
| Charges de personnel | 3 834,8 | 3 775,3 |

5 Autres charges d'exploitation.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Prestations d'exploitation ferroviaire | 397,5 | 279,9 |
| Loyer pour immobilisations corporelles | 67,7 | 64,9 |
| Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers | 620,2 | 554,1 |
| Charges de véhicules | 143,2 | 199,5 |
| Charges d'énergie | 379,3 | 264,1 |
| Charges d'administration | 111,0 | 109,4 |
| Charges d'informatique | 189,2 | 208,7 |
| Dépenses publicitaires | 31,5 | 37,9 |
| Concessions, droits et taxes | 100,3 | 69,2 |
| Réduction de la TVA déductible sur prestations des pouvoirs publics | 90,3 | 96,8 |
| Charges d'exploitation diverses | 168,0 | 173,3 |
| Autres charges d'exploitation | 2 298,2 | 2 057,8 |

6 Perte de l'exercice.

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|---|---------------|---------------|
| Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires | | |
| Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV | -55,2 | -151,2 |
| Infrastructure selon l'art. 67 LCdF | 24,3 | -63,4 |
| Tâche systémique alimentation en courant de traction | 1,9 | 0,0 |
| Perte résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires | -322,7 | -424,0 |
| Perte de l'exercice | -351,7 | -638,5 |

À partir de 2021, l'Office fédéral des transports (OFT) finance séparément les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Énergie répond de la tâche systémique liée à l'alimentation en courant de traction. Le résultat est affecté à la réserve spéciale selon l'art. 67 LCdF.

7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------|--------------|
| Créances résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 159,9 | 233,3 |
| envers les détenteurs de participations | 16,0 | 9,1 |
| envers les participations | 13,9 | 23,9 |
| Corrections de valeur | -5,4 | -7,5 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 184,5 | 258,9 |

8 Immobilisations financières.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Autres participations | 34,3 | 34,3 |
| Prêts aux sociétés du groupe | 748,5 | 963,9 |
| Prêts aux sociétés associées | 1,1 | 1,1 |
| Réserve de cotisations d'employeur | 0,5 | 9,1 |
| Autres immobilisations financières | 338,4 | 228,6 |
| Immobilisations financières | 1 122,8 | 1 236,9 |

CFF SA a signé une convention de postposition sur les prêts accordés à CFF Cargo SA à hauteur de 200,0 millions de francs. Cette convention est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société débitrice. Les amortissements y afférents sont suspendus pour toute la durée de ladite convention. CFF SA a en outre remis à CFF Cargo SA une promesse de garantie de liquidités pour des prêts supplémentaires à hauteur de 110,0 millions de francs.

9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|--------------|--------------|
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 595,4 | 650,1 |
| envers les détenteurs de participations | 42,3 | 34,9 |
| envers les participations | 11,5 | 12,7 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 649,2 | 697,6 |

10 Dettes portant intérêt à court terme et à long terme.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|-----------------|-----------------|
| Dettes bancaires | 3 582,5 | 3 650,1 |
| Dettes résultant de contrats de leasing | 39,5 | 45,2 |
| Caisse du personnel | 824,0 | 823,9 |
| Dettes portant intérêt envers les sociétés du groupe | 486,9 | 445,6 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 5 780,0 | 5 150,0 |
| Prêts de l'institution de prévoyance | 1 005,1 | 1 090,3 |
| Dettes portant intérêt à court terme et à long terme | 11 718,1 | 11 205,1 |

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

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|---|-----------------|-----------------|
| Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations) | 3 444,6 | 3 349,7 |
| Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre) | 16 649,2 | 16 324,3 |
| Prêts du Fonds d'infrastructure (Confédération) | 822,0 | 1 446,4 |
| Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération | 855,4 | 183,2 |
| Prêts des cantons | 2 038,5 | 2 029,9 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 23 809,8 | 23 333,4 |

Les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Ils comprennent les avoirs en comptes courants envers la Confédération en relation avec des projets en phase de construction, pour un montant de 37,5 millions de francs (2020 : 41,7 millions).

12 Autres dettes à court terme et à long terme.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|--|--------------|--------------|
| Dettes à court terme envers les institutions publiques | 93,3 | 63,8 |
| Dettes à court terme envers les sociétés associées | 0,0 | 0,2 |
| Autres dettes à court terme | 136,6 | 118,4 |
| Régularisation des recettes à long terme | 50,1 | 54,8 |
| Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs | 633,0 | 630,0 |
| Autres dettes à court terme et à long terme | 913,0 | 867,2 |

13 Provisions à court terme et à long terme.

| En millions de francs | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
|--|--------------|--------------|
| Sites contaminés | 34,7 | 35,5 |
| Contrats énergétiques déficitaires | 358,4 | 358,4 |
| Assainissement du secteur de l'énergie | 0,0 | 17,1 |
| Vacances/avoirs en temps | 169,5 | 154,2 |
| Restructurations | 25,7 | 29,7 |
| Maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional | 193,2 | 189,7 |
| Autres provisions | 106,2 | 126,8 |
| Provisions | 887,7 | 911,5 |

La provision liée aux contrats énergétiques déficitaires couvre les pertes attendues pour la centrale de Nant de Drance et liées aux prévisions de prix actuelles. La provision pour l'assainissement du secteur de l'énergie a pu être dissoute en raison de la hausse des prix de l'électricité. Se reporter à la remarque de la page 107 pour de plus amples informations sur les provisions au titre du secteur de l'énergie.

Un montant de 69,8 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs afin de financer les travaux effectués (2020 : 50,6 millions). Parallèlement, 73,4 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules n'ayant pas nécessité de travaux de maintenance considérables durant l'exercice sous revue (2020 : 70,4 millions).

Endettement net.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|----------|-----------------|-----------------|
| Dettes portant intérêt | 10 | 11 718,1 | 11 205,1 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 11 | 23 809,8 | 23 333,4 |
| Total Engagements financiers | | 35 527,9 | 34 538,5 |
| ./. Liquidités et créances portant intérêt à court terme | | -271,4 | -543,6 |
| Endettement net | | 35 256,5 | 33 994,9 |
| Variation par rapport à l'exercice précédent | | 1 261,6 | 3 517,4 |

Autres données.

Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'est inscrit à 25 983 en 2021 (2020 : 25 541).

Gestion des liquidités.

Les CFF gèrent 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.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|-----------------|-----------------|
| Payables dans un délai de 1 à 5 ans | 8 549,3 | 7 355,1 |
| Payables dans un délai supérieur à 5 ans | 2 694,7 | 2 897,2 |
| Total | 11 244,0 | 10 252,3 |

Les autres engagements non inscrits au bilan englobent entre autres les engagements d'investissement, les engagements dans le secteur de l'énergie et les locations durables de biens immobiliers et d'autres installations.

Sûretés constituées en faveur de tiers.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Cautionnements et garanties | 108,1 | 117,7 |
| Total | 108,1 | 117,7 |

Actifs engagés en garantie des dettes de l'entreprise et actifs grevés d'une réserve de propriété.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|---|----------------|----------------|
| Leasings | 63,6 | 69,4 |
| Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA | 3 146,6 | 2 979,0 |
| Total | 3 210,2 | 3 048,4 |

Engagements conditionnels.

| En millions de francs | 31. 12. 2021 | 31. 12. 2020 |
|--|--------------|--------------|
| Engagements résultant du capital social non libéré | 104,0 | 147,2 |
| Clauses de responsabilité statutaires | 360,0 | 416,1 |
| Autres | 308,3 | 299,7 |
| Total | 772,3 | 863,0 |

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

CFF SA détient des participations dans plusieurs centrales électriques (appelées centrales en participation). En vertu des contrats de partenariat, les coûts de gestion et de désaffectation ultérieure sont réimputés proportionnellement aux actionnaires (partenaires) via leur consommation d'électricité. Si les coûts de gestion, de désaffectation et d'évacuation des déchets venaient à être supérieurs aux valeurs budgétées et ne pouvaient pas être couverts par le fonds de désaffectation et le fonds d'évacuation des déchets, les partenaires seraient dans l'obligation de fournir des versements complémentaires conformément à leur engagement de principe.

Créances conditionnelles.

Les contrats de livraison d'ouvrage pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Le montant de la pénalité due en cas de retard dans la livraison des trains duplex pour le trafic grandes lignes ne peut être définitivement fixé qu'après réception de l'ensemble des véhicules.

Couverture des risques liés aux transactions au sein du groupe.

Corporate Treasury répond de la gestion des risques de change à l'échelle du groupe. Les risques de change nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par CFF SA.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes par le Conseil d'administration le 25 février 2022, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2021.

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 et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture respectif de 400,0 millions de francs (2020 : 400,0 millions).

Immobilisations du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

| En millions de francs | Valeur comptable nette | Entrées | Reclassifications liées aux immobilisations en cours de construction | Amortissements | Sorties | Valeur comptable nette |
|---|------------------------|----------------|--|-----------------|---------------|------------------------|
| | 1. 1. 2021 | | | | | 31. 12. 2021 |
| Bâtiments et terrains | 1 672,6 | 1,3 | -61,1 | -26,0 | -16,5 | 1 570,4 |
| Ouvrages d'art | 8 262,2 | 0,1 | 972,8 | -174,4 | -4,4 | 9 056,4 |
| Ponts | 1 640,0 | 0,0 | 284,6 | -42,7 | -1,7 | 1 880,2 |
| Tunnels | 5 832,7 | 0,0 | 576,0 | -109,6 | -0,7 | 6 298,4 |
| Autres ouvrages d'art | 789,4 | 0,1 | 112,3 | -22,1 | -2,0 | 877,7 |
| Installations de la voie ferrée | 6 887,7 | 0,4 | 1 306,4 | -310,4 | -54,2 | 7 830,1 |
| Voies | 3 210,8 | 0,1 | 607,3 | -157,3 | -28,9 | 3 632,0 |
| Aiguilles | 1 630,6 | 0,4 | 313,4 | -96,0 | -20,5 | 1 827,8 |
| Autres installations de la voie ferrée | 2 046,4 | 0,0 | 385,7 | -57,1 | -4,7 | 2 370,3 |
| Installations de courant de traction | 2 020,4 | 0,5 | 452,5 | -98,3 | -9,5 | 2 365,5 |
| Installations de lignes de contact | 1 068,5 | 0,0 | 282,2 | -51,3 | -4,7 | 1 294,7 |
| Autres installations de courant de traction | 951,8 | 0,5 | 170,3 | -47,0 | -4,8 | 1 070,8 |
| Installations de sécurité | 2 390,3 | 0,0 | 423,1 | -250,5 | -61,0 | 2 501,9 |
| Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains | 1 833,8 | 0,0 | 350,5 | -191,4 | -19,3 | 1 973,6 |
| Autres installations de sécurité | 556,5 | 0,0 | 72,6 | -59,1 | -41,7 | 528,3 |
| Installations à basse tension et installations de télécommunication | 1 646,1 | 0,0 | 273,0 | -224,5 | -5,1 | 1 689,4 |
| Consommateurs à basse tension | 1 148,4 | 0,0 | 200,5 | -132,7 | -4,1 | 1 212,2 |
| Autres installations à basse tension et installations de télécommunication | 497,6 | 0,0 | 72,5 | -91,9 | -1,0 | 477,3 |
| Installations d'accueil | 695,5 | 0,0 | 213,5 | -27,4 | -4,0 | 877,7 |
| Quais et accès | 662,1 | 0,0 | 198,4 | -26,0 | -3,7 | 830,9 |
| Autres installations d'accueil | 33,4 | 0,0 | 15,1 | -1,5 | -0,3 | 46,8 |
| Véhicules Infrastructure | 527,0 | 0,1 | 105,0 | -47,4 | -1,5 | 583,2 |
| Véhicules ferroviaires | 489,4 | 0,0 | 101,5 | -39,9 | -1,1 | 550,0 |
| Autres véhicules Infrastructure | 37,7 | 0,1 | 3,5 | -7,5 | -0,4 | 33,3 |
| Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles) | 361,9 | 0,8 | 121,8 | -90,8 | -1,1 | 392,6 |
| Installations en cours de construction | 6 843,4 | 1 837,7 | -3 807,3 | 0,0 | 0,0 | 4 873,8 |
| Total | 31 307,1 | 1 840,8 | 0,0 | -1 249,7 | -157,2 | 31 741,0 |
| Total Valeurs d'acquisition | 47 567,5 | | | | | 48 836,2 |
| Total Corrections de valeur cumulées | -16 260,4 | | | | | -17 095,2 |
| Total Valeur comptable nette | 31 307,1 | | | | | 31 741,0 |

Les entrées englobent les investissements du secteur Infrastructure à hauteur de 2087,5 millions de francs (2020 : 1948,2 millions), déduction faite des contributions d'investissement pour les travaux de percée de tunnel qui s'élèvent à 247,9 millions de francs (voir aussi remarque 20 « Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction » du rapport financier Groupe CFF). Elles comprennent aussi les installations reprises par Infrastructure Énergie, y compris les prêts associés consentis par les pouvoirs publics. Ces dernières ne grèvent pas le compte d'investissement du secteur Infrastructure.

Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

| En millions de francs | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| Amortissements des immobilisations corporelles | 1 170,9 | 1 296,5 |
| Amortissements des immobilisations incorporelles | 78,8 | 74,3 |
| Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties) | 139,5 | 92,6 |
| Total | 1 389,2 | 1 463,4 |

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

| Groupe d'installations | Total Investissements | dont au débit du compte de résultat | |
|---|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| | | dont au débit du compte de résultat | dont entrées d'installations |
| En millions de francs | 2021 | 2021 | 2021 |
| Bâtiments et terrains | 50,8 | 10,1 | 40,7 |
| Ouvrages d'art | 464,8 | 98,2 | 366,6 |
| Ponts | 176,7 | 23,2 | 153,6 |
| Tunnels | 188,1 | 55,2 | 132,9 |
| Autres ouvrages d'art | 100,0 | 19,8 | 80,1 |
| Installations de la voie ferrée | 764,5 | 129,9 | 634,7 |
| Voies | 493,7 | 86,6 | 407,1 |
| Aiguilles | 261,3 | 40,8 | 220,5 |
| Autres installations de la voie ferrée | 9,5 | 2,5 | 7,1 |
| Installations de courant de traction | 204,6 | 33,8 | 170,8 |
| Installations de lignes de contact | 138,4 | 22,7 | 115,7 |
| Autres installations de courant de traction | 66,1 | 11,1 | 55,1 |
| Installations de sécurité | 310,5 | 44,9 | 265,5 |
| Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains | 233,0 | 36,2 | 196,8 |
| Autres installations de sécurité | 77,4 | 8,7 | 68,7 |
| Installations à basse tension et installations de télécommunication | 218,9 | 30,0 | 189,0 |
| Consommateurs à basse tension | 113,8 | 13,9 | 99,9 |
| Autres installations à basse tension et installations de télécommunication | 105,1 | 16,1 | 89,0 |
| Installations d'accueil | 252,5 | 45,8 | 206,7 |
| Quais et accès | 245,7 | 45,1 | 200,6 |
| Autres installations d'accueil | 6,8 | 0,7 | 6,1 |
| Véhicules Infrastructure | 103,8 | 0,3 | 103,5 |
| Véhicules ferroviaires | 103,8 | 0,3 | 103,5 |
| Autres véhicules Infrastructure | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles) | 150,0 | 40,0 | 110,0 |
| Réduction de la TVA déductible sur les contributions d'investissement | 57,9 | 57,9 | 0,0 |
| Total | 2 578,3 | 490,8 | 2 087,5 |

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1741,8 millions de francs contre 1568,7 millions en 2020) et les aménagements (758,0 millions de francs contre 738,8 millions en 2020), ainsi qu'à partir de fonds propres (78,5 millions de francs contre 50,0 millions en 2020).

Participations.

| Raison sociale | Capital social en millions | Part du capital et part des droits de vote CFF en millions | Part du capital et part des droits de vote CFF en% 31. 12. 2021 | Part du capital et part des droits de vote CFF en% 31. 12. 2020 |
|--|-------------------------------|---|--|---|
| Transport et tourisme | | | | |
| Elvetino SA, Zurich | CHF 11,00 | 11,00 | 100,00 | 100,00 |
| SBB GmbH, Constance | EUR 1,50 | 1,50 | 100,00 | 100,00 |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 |
| RailAway SA, Lucerne | CHF 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 |
| öv Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne | CHF 1,00 | 0,74 | 74,42 | 74,42 |
| Regionalps SA, Martigny | CHF 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 |
| zb Zentralbahn AG, Stansstad | CHF 120,00 | 79,20 | 66,00 | 66,00 |
| Sensetalbahn AG, Berne | CHF 2,89 | 1,89 | 65,47 | 65,47 |
| Swiss Travel System SA, Zurich | CHF 0,30 | 0,18 | 60,00 | 60,00 |
| Lémanis SA, Chêne-Bourg | CHF 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 |
| TILO SA, Bellinzona | CHF 2,00 | 1,00 | 50,00 | 50,00 |
| Cisalpino SA, Muri bei Bern (liquidée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 50,00 |
| Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main | EUR 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 |
| Rail Europe SAS, Puteaux | EUR 84,18 | 34,93 | 41,50 | 41,50 |
| Lyria SAS, Paris | EUR 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich | CHF 5,25 | 1,26 | 24,01 | 24,01 |
| Transporteurs et transitaires | | | | |
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | CHF 314,00 | 204,10 | 65,00 | 65,00 |
| SBB Cargo International SA, Olten | CHF 25,00 | 18,75 | 75,00 | 75,00 |
| RAIpin AG, Olten | CHF 4,53 | 1,50 | 33,11 | 33,11 |
| Hupac SA, Chiasso | CHF 20,00 | 4,77 | 23,85 | 23,85 |
| Centrales électriques | | | | |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF 20,00 | 20,00 | 100,00 | 100,00 |
| Kraftwerk Amsteg AG, Silenen (fusionnée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,00 |
| Kraftwerk Wassen AG, Wassen (fusionnée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 90,00 |
| Ritom SA, Quinto | CHF 46,50 | 34,88 | 75,00 | 75,00 |
| Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen | CHF 60,00 | 24,00 | 40,00 | 40,00 |
| Nant de Drance SA, Finhaut | CHF 350,00 | 126,00 | 36,00 | 36,00 |
| Immeubles et parkings | | | | |
| Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel | CHF 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 |
| Grosse Schanze AG, Berne | CHF 2,95 | 1,00 | 33,90 | 33,90 |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 |
| Divers | | | | |
| AlpTransit Gotthard SA, Lucerne | CHF 5,00 | 5,00 | 100,00 | 100,00 |
| Transsicura AG, Berne (anciennement Securitrans, Public Transport Security AG, Berne) | CHF 2,00 | 2,00 | 100,00 | 51,00 |
| SBB Insurance AG, Vaduz | CHF 12,50 | 12,50 | 100,00 | 100,00 |
| login Berufsbildung AG, Olten | CHF 1,00 | 0,69 | 69,42 | 69,42 |
| Sillon Suisse SA, Berne (en liquidation) | CHF 0,10 | 0,03 | 25,00 | 25,00 |

Approbation des comptes annuels par l'Office fédéral des transports.

En raison de l'adaptation du système de surveillance des subventions des transports publics, l'OFT renonce à approuver les comptes annuels, mais examine les comptes approuvés.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale de compenser comme suit la perte résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2021 :

| En millions de francs | 31.12.2021 |
|--|---------------|
| Bénéfice reporté de l'exercice précédent | 123,3 |
| Affectation du résultat à la réserve art. 67 LCdF Infrastructure et tâche systémique alimentation en courant de traction | -26,2 |
| Bénéfice reporté | 97,1 |
| Perte de l'exercice | -351,7 |
| Perte résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale | -254,6 |
| Compensation de la perte résiduelle résultant du bilan | |
| Prélèvement sur la réserve Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV | 55,2 |
| Compensation par la réserve libre provenant des bénéfices | 400,0 |
| Report à compte nouveau | 200,6 |

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels.



Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zürich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Rapport de l'organe de révision

À l'Assemblée générale des
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de résultat, le bilan, et l'annexe (pages 105 - 116) pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021.

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. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

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

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2021 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'organe de révision
pour l'exercice arrêté
au 31 décembre 2021

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 ch. 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.

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

Deloitte SA

Fabien Lussu
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

Sarah Sutter
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 25 février 2022

Mention légale.

Le rapport de gestion 2021 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse [cff.ch/rapport-de-gestion](https://www.cff.ch/rapport-de-gestion). La version allemande fait foi.

Édition.

CFF SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65, Suisse

CFF SA

Communication
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65, Suisse
+41 51 220 41 11
presse@cff.ch

cff.ch/rapport-de-gestion



No. 01-19-973421 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership