

Rapport de gestion 2005

Groupe CFF

En millions de francs	2005	2004
Produits du trafic voyageurs	2 076,2	1 870,3
Produits du trafic marchandises	957,2	1 027,8
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16	-19,2	251,1
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16	-113,2	101,1
Perte/bénéfice du groupe	-166,3	42,6
Somme de bilan	29 441,1	28 636,4
Capitaux propres	11 609,6	11 728,2

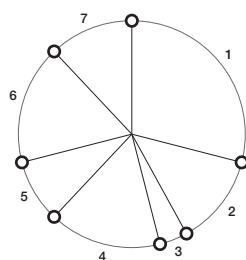
Prestations

	2005	2004
Voyageurs (millions)	275,9	253,4
Voyageurs-kilomètres (millions)	13 830	12 565
Abonnements généraux ¹	292 144	280 930
Abonnements demi-tarif ¹	2 000 051	1 904 418
Tonnage (millions)	56,15	57,92
Tonnes-kilomètres (millions)	11 482	10 122
Trains-kilomètres (millions) ²	154,6	139,1
Sillons-kilomètres (millions)	150,9	141,2
Effectif moyen du personnel	28 330	28 351

1 En circulation à la fin de l'année
2 Lignes à voie normale

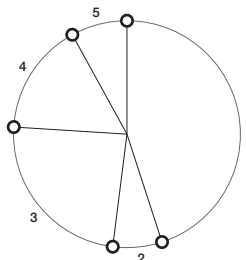
Le franc des CFF

Produits: d'où provient-il?

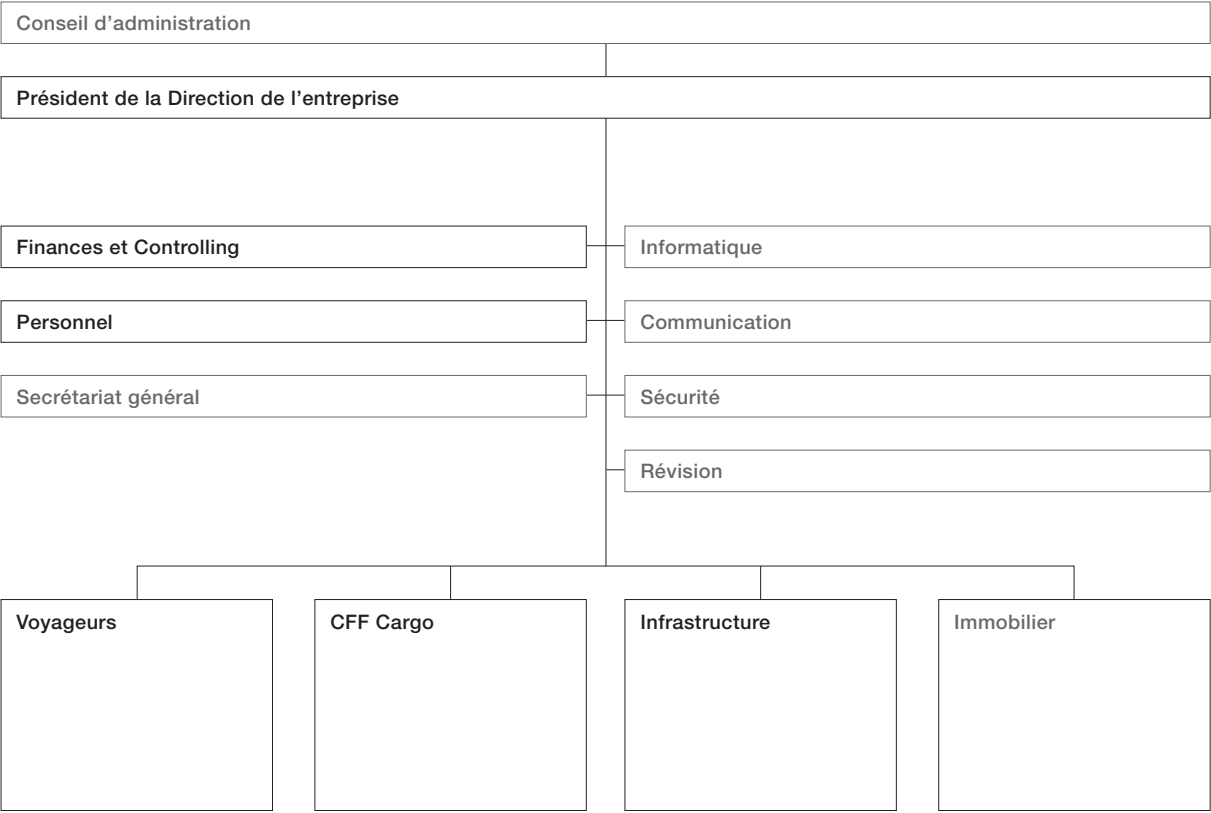


- 1 Trafic voyageurs 29 c.
- 2 Trafic marchandises 13 c.
- 3 Loyers 4 c.
- 4 Produits accessoires 16 c.
- 5 Indemnités compensatoires 9 c.
- 6 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure 17 c.
- 7 Autres 12 c.

Charges: où va-t-il?



- 1 Personnel 45 c.
- 2 Matériel 7 c.
- 3 Autres 24 c.
- 4 Amortissements 16 c.
- 5 Investissements non activés 8 c.



 Membre de la Direction de l'entreprise

Comprendre son passé, c'est apprendre à construire l'avenir. Les CFF apportent le plus grand soin à l'entretien de leurs bâtiments et installations historiques. Volonté d'innovation et audace, doublées d'un certain flair pour les nouveaux talents, inspirent les projets de nouveaux ouvrages. Car l'essentiel est là: les bâtiments d'aujourd'hui doivent aussi conserver toute leur valeur pour les générations de demain.

Le prix Wakker 2005 et d'autres distinctions attestent de l'engagement continu des Chemins de fer fédéraux suisses en faveur du patrimoine bâti. La couverture du rapport de gestion ainsi que le chapitre consacré à l'architecture 2005 en constituent les meilleures illustrations.



























[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]



[12]

[1]

CFF Cargo achemine chaque semaine un convoi de ciment de Siggenthal à Bodio pour la société Holcim AG – ici sur la rampe du St-Gothard. Le trafic suisse par wagons isolés a accusé un recul en 2005. La demande liée aux prestations de trafic a faibli dans les secteurs de la construction, du commerce et de la logistique. Dans les domaines de l'importation et de l'exportation, en revanche, le trafic par wagons isolés a connu une évolution positive.

[2]

En Italie, CFF Cargo dessert, depuis le changement d'horaire de décembre 2005, les destinations de Melzo (près de Milan) et de Padoue pour le compte de ERS Railways, l'entreprise ferroviaire de la société de fret maritime Maersk Sealand et P&O Nedlloyd (photo). Parmi les grandes sociétés historiques de chemins de fer, CFF Cargo est la seule à avoir augmenté sensiblement ses prestations de transport sur le marché européen, aujourd'hui libéralisé.

[3]

CFF Cargo achemine chaque semaine trois trains complets de bobines d'acier plat (coils), de la région de Duisbourg vers la plate-forme de transbordement de Desio, au nord de l'Italie, pour le compte de ThyssenKrupp Stahl AG – ici l'usine de Bochum. Les transporteurs du secteur de l'acier sont de plus en plus nombreux à recourir au trafic direct entre l'Allemagne et l'Italie.

[4]

Chaque année, CFF Immobilier investit quelque 200 millions de francs en moyenne dans des projets commerciaux ou nécessaires à l'exploitation. Ainsi, à Zoug (photo), l'alliance de l'art, des transports publics et des services a donné naissance à un ensemble unique, d'ailleurs récompensé par un prix.

[5]

Plus qu'un simple lieu de départ et d'arrivée, les gares sont les cartes de visite des CFF. Les sept gares principales, ou Rail-City, proposent aux voyageurs et passants une offre complète de services et de liaisons ferroviaires au cœur de la ville. Berne (photo), mais aussi Genève, Lausanne, Lucerne, Bâle, Zurich et Winterthur disposent d'une gare RailCity.

[6]

Franç succès: le lancement de Rail 2000 a sensiblement amélioré l'offre. Cette dernière trouve un écho très favorable auprès de la clientèle, qui en tire allègrement profit. En 2005, 276 millions de voyageurs, soit 8,9 pour cent de plus que l'année précédente, ont opté pour les prestations des CFF.

[7]

Pour concrétiser l'extension de leur offre dans le cadre de Rail 2000, les CFF ont notamment investi plus de deux milliards de francs dans du nouveau matériel roulant. Un nombre accru de trains, des temps de trajet plus courts et des correspondances améliorées permettent d'accroître la compétitivité du rail face à la route.

[8]

Le nombre de clients titulaires d'un abonnement général ou demi-tarif, permettant de prendre le train de façon simple et confortable, est en constante progression. Si l'on ajoute les abonnements des communautés tarifaires et les abonnements de parcours, près d'un Suisse sur deux emprunte aujourd'hui régulièrement les transports publics.

[9]

Un entrelacs complexe de ponts et de tunnels permet aux trains de pénétrer dans la gare centrale de Zurich. Sans la nouvelle infrastructure des voies, il n'aurait pas été possible de concentrer l'horaire sur les heures pleines ou demi-heures et de réduire ainsi les temps de changement pour les voyageurs. Dans le cadre de Rail 2000, les CFF ont investi plus de 500 millions de francs dans la gare centrale de Zurich afin d'en optimiser les capacités.

[10] [11]

Impressions insolites d'Amsteg: la centrale électrique des CFF contribue largement à compenser les fluctuations des besoins en courant de l'exploitation ferroviaire. Grâce aux capacités considérables du bassin d'accumulation et aux grandes turbines (photo 11), les trois générateurs de courant sont en mesure de décupler en 60 secondes la puissance de la centrale (de 0 à 120 mégawatts) pour couvrir le besoin en énergie lors des pointes de trafic. Mise en service à la fin des années 1990, la centrale d'Amsteg est construite à flanc de montagne et accessible par de gigantesques galeries souterraines (photo 10), dans lesquelles peuvent également circuler des véhicules.

[12]

Ambiance hivernale sur les installations de voies fortement sollicitées à la gare de triage de Limmattal: à l'arrière-plan de la photo, le train ICN Zurich-Bienne-Genève vient de traverser trois voies en dénivelé et s'approche de la gare de Killwangen-Spreitenbach. Le train roulant le long de convois de wagons quitte la gare de triage pour partir vers l'Ouest. En raison de la forte densité de trafic sur le réseau, l'exploitation mixte met les responsables de la régulation à rude épreuve.

Sommaire.

Chiffres de référence	U2
Organigramme	U3
Avant-propos	14
Les CFF n'ont jamais transporté autant de voyageurs. Les prestations de transport du trafic marchandises ont également battu des records. Néanmoins, le groupe clôture l'exercice sur une perte de 166,3 millions de francs. Le résultat est grevé par les importantes provisions constituées pour CFF Cargo et la Caisse de pensions ainsi que par le résultat opérationnel négatif du trafic marchandises.	
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
L'amélioration de l'offre induite par Rail 2000 a été accueillie positivement par la clientèle. Les trains voyageurs des CFF ont parcouru 14,9 % de kilomètres de plus qu'en 2004.	
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
CFF Immobilier réitère les bons résultats de 2004: le résultat d'exploitation s'est amélioré de 18,3 %, atteignant 170,7 millions de francs, tandis que le bénéfice annuel est passé de 15,2 à 21,0 millions de francs.	
Stratégie/Objectifs	50
Prestations des pouvoirs publics	54
Les prestations des pouvoirs publics se sont montées à 2,05 milliards de francs. Un montant plus que jamais mis à profit par les CFF.	
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/Développement durable	62
Sécurité	64
Gestion des risques	67
A l'échelle du groupe, les CFF disposent d'un système centralisé de gestion des risques, qu'il est prévu d'étendre aux divisions et aux unités en 2006.	
Corporate Governance	68
Chronique annuelle 2005	79
Perspectives 2006	82
Rapport financier	83

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	68
Corporate Governance	69
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

En 2005, les CFF ont développé leurs prestations de transport.

Le projet Rail 2000 a eu un écho favorable auprès des voyageurs, dont le nombre est en pleine expansion. Le trafic marchandises a également atteint un nouveau record. Néanmoins, les CFF clôturent l'exercice 2005 sur une perte de 166,3 millions de francs. Le résultat est essentiellement grevé par les importantes provisions constituées pour la Caisse de pensions des CFF et pour CFF Cargo ainsi que par le résultat opérationnel négatif du trafic marchandises. Les intempéries du mois d'août ont également affecté le résultat. La panne de courant du 22 juin a constitué l'événement le plus marquant de l'année 2005 du point de vue de l'exploitation. En 2006, les CFF entendent améliorer la qualité de leurs prestations et créer les conditions d'un renversement de tendance en trafic marchandises.

En dépit de prestations de transport record en trafic voyageurs et en trafic marchandises, les CFF ont rencontré de nombreuses difficultés en 2005. Certes, aucun accident lourd de conséquences ne s'est produit. Toutefois, la panne de courant du 22 juin et la défaillance du système de commande à distance dans l'agglomération zurichoise le 7 février ont altéré la qualité de l'exploitation. Les inondations de la fin août ont également porté un coup à l'exploitation. Par ailleurs, le trafic marchandises a accusé un recul prononcé au cours de l'exercice sous revue. En affichant des résultats négatifs, CFF Cargo a clairement manqué son objectif. Les restructurations engagées en raison des pertes subies à l'été 2005 sur le marché intérieur ont impliqué la constitution de provisions supplémentaires. Dans le cadre des mesures annoncées, les nombreux contacts établis avec la clientèle, les autorités et le personnel ont permis d'élaborer des solutions répondant dans une large mesure aux besoins de l'ensemble des parties concernées.

Perte de 166,3 millions de francs pour le groupe.

Les CFF ont clôturé l'exercice 2005 sur une perte de 166,3 millions de francs, contre un bénéfice de 42,6 millions de francs en 2004. Les résultats positifs de CFF Voyageurs (78,6 millions de francs), d'Infrastructure (17,4 millions de francs) et d'Immobilier (21,0 millions de francs) n'ont pas permis de compenser le déficit du trafic marchandises (165,7 millions de francs) et le résultat négatif des unités centrales (-123,2 millions de francs), imputable aux provisions pour la Caisse de pensions des CFF, aux charges supplémentaires liées au projet de réinsertion «Chance» et aux coûts des dégâts causés par les intempéries.

En août 2005, des pluies diluviennes ont provoqué inondations et glissements de terrains dans de nombreuses régions de Suisse. Ces événements ont également affecté les infrastructures ferroviaires. Le montant total des dommages occasionnés pour le groupe s'élève à quelque 84 millions de francs, dont 50 millions de francs à la charge des CFF. Les compagnies de réassurance garantissent une couverture de 34 millions de francs.

Baisse des contributions versées par les pouvoirs publics. Au cours de l'exercice sous revue, les fonds versés par les pouvoirs publics aux CFF et ayant une incidence sur le compte de résultat ont diminué de

121,4 millions de francs par rapport à 2004 pour s'inscrire à 1847 millions de francs. Le recul des prestations de la Confédération s'explique notamment par le relèvement du prix des sillons lié à l'introduction de Rail 2000. Les redevances d'utilisation des sillons dans le trafic grandes lignes ont augmenté de 60 millions de francs pour l'exercice considéré, tandis que les contributions à l'exploitation versées par la Confédération à Infrastructure ont reculé d'un montant équivalent. Ces différents facteurs ont grevé le résultat de CFF Voyageurs à hauteur de 60 millions de francs.

Résultats par segments.

Le trafic voyageurs affiche un résultat d'exploitation de 132,7 millions de francs, contre 191,9 millions de francs en 2004. Le résultat annuel de 78,6 millions de francs est inférieur de 73,6 millions de francs à celui de l'exercice 2004. Les produits du trafic ont progressé de 8,8 pour cent, pour s'établir à 2,23 milliards de francs. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus s'élève à 13,83 milliards, soit une hausse de 10,1 pour cent.

L'extension de l'offre consécutive au changement d'horaire de décembre 2004 a été fort appréciée par la clientèle des CFF. En effet, les CFF n'ont jamais transporté autant de voyageurs. La tendance est identique en ce qui concerne le nombre de voyageurs-kilomètres, qui a atteint un niveau exceptionnel. Les liaisons qui ont particulièrement profité de l'horaire de Rail 2000 affichent des taux de croissance supérieurs à la moyenne. Le nombre de voyageurs effectuant le trajet de Berne à Zurich via le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist a ainsi crû de 12 pour cent.

L'offre supplémentaire dans le cadre de Rail 2000 a engendré une progression significative de la clientèle régulière: à la fin 2005, 292 144 abonnements généraux étaient en circulation, soit 4,0 pour cent de plus qu'en 2004. Le nombre des abonnements demi-tarif s'établissait à deux millions au terme de l'exercice (+5,0 pour cent). La vente des billets isolés a connu une progression de 6,5 pour cent.

Cet étoffement de l'offre a induit des coûts supplémentaires en matière d'exploitation, d'entretien du matériel roulant et de redevances liées à l'utilisation des sillons. De plus, la Confédération a diminué ses prestations de 60 millions de francs en raison de l'accroissement des produits en trafic grandes lignes. Les

amortissements du nouveau matériel roulant acquis à l'occasion du lancement de Rail 2000 alourdissent la facture de 80 millions de francs supplémentaires.

Le trafic marchandises a accusé un recul en 2005. Le résultat d'exploitation s'est établi à -166,4 millions de francs, soit 162,6 millions de francs de moins qu'en 2004. Le résultat annuel a chuté à -165,7 millions de francs, contre -2,8 millions de francs l'année précédente. Les produits du trafic se sont élevés à 991,2 millions de francs, enregistrant une baisse de 111,5 millions de francs. Parallèlement, l'ensemble des prestations de transport de CFF Cargo a progressé de 13,4 pour cent pour atteindre 11,48 milliards de tonnes-kilomètres nettes, un niveau jamais égalé.

Les activités internationales Nord-Sud sont à l'origine de cette croissance. Dans ce secteur, CFF Cargo a accru ses prestations de 23,3 pour cent à 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Le trafic intérieur s'est, pour sa part, établi à 3,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes, accusant un repli de 1,9 pour cent. Le recul de 7,1 pour cent du chiffre d'affaires s'explique par la diminution des prestations dans le trafic intérieur et par une érosion continue des prix.

En vue de pallier les pertes significatives subies par le trafic intérieur au printemps 2005, CFF Cargo a mis au point un train de mesures visant à réduire les coûts liés au trafic par wagons isolés. Les services administratifs ont parallèlement été soumis à une politique d'optimisation des coûts. Les différentes mesures sont en cours d'application.

Les restructurations amorcées ont requis des provisions supplémentaires à hauteur de 75 millions de francs. D'autres provisions, d'un montant de 35 millions de francs, ont été constituées en vue de la dissolution des contrats d'immatriculation conclus avec des propriétaires de wagons privés, garantissant à CFF Cargo l'entretien de ces véhicules; ces contrats dataient en effet de la période de monopole des CFF.

Infrastructure a clôturé l'exercice sur un produit d'exploitation de 3,06 milliards de francs et un excédent de 17,4 millions de francs. Le montant des prestations de la Confédération s'élève à 1199,3 millions de francs, soit 117,9 millions de francs de moins qu'en 2004.

Infrastructure a certes atteint ses objectifs en termes financiers. Néanmoins, la qualité de l'exploitation a été altérée par plusieurs événements: la défaillance

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objectifs
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

du système de commande à distance dans l'agglomération zurichoise le 7 février et les graves inondations de la fin août ont fortement désorganisé le trafic ferroviaire. Le 22 juin 2005 a été une journée noire. Une erreur d'appréciation a provisoirement entraîné l'interruption totale du trafic sur l'ensemble du réseau de transport des CFF. Des centaines de milliers de voyageurs se sont retrouvés bloqués au terme de leur journée de travail. Les CFF ont fourni des informations détaillées sur les causes de cette panne. Les procédures et processus concernés ont été passés au crible par des experts externes. Un train de mesures a été élaboré, puis mis en œuvre afin d'éviter que tout événement similaire ne se produise.

L'objectif de ponctualité en trafic voyageurs a été atteint, avec un taux de 95,65 pour cent. Il convient toutefois de noter que les importants retards sur l'ensemble du réseau, causés par les événements du 7 février et du 22 juin, n'ont pas été pris en compte dans cette évaluation. De plus, différents critères pertinents en termes de ponctualité, comme le jour de la semaine et l'heure de la journée, ne sont pas retenus dans le calcul de cette moyenne. Les CFF entendent atteindre un objectif de ponctualité de 95 pour cent, non seulement en moyenne mais aussi au quotidien, sur les itinéraires à forte fréquentation.

Immobilier a amélioré son résultat d'exploitation, qui s'inscrit à 170,7 millions de francs (hausse de 18,3 pour cent). Les produits locatifs s'élèvent à 443,4 millions de francs, soit 3,7 pour cent de plus qu'en 2004. Le résultat annuel de 21,0 millions de francs excède de 5,8 millions de francs celui de l'exercice précédent.

Les sept gares RailCity de Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Lucerne, Zurich et Winterthur ont connu un développement florissant. En 2005, le chiffre d'affaires des commerces et restaurants implantés sur ces sites a atteint 863 millions de francs, soit une progression de 5,8 pour cent. Cette croissance s'explique par l'extension de l'offre de prestations au sein des gares RailCity et par la hausse du trafic voyageurs. On notera aussi l'évolution de l'activité Park+Rail, dont le chiffre d'affaires s'est apprécié de 2,9 millions de francs, à 19,3 millions de francs.

Caisse de pensions: légère amélioration du taux de couverture.

La Caisse de pensions des CFF présente toujours une couverture insuffisante. Toutefois, l'exercice 2005 se solde par un excédent de 460 millions de francs grâce à une performance de 10,41 pour cent sur les placements. Ce résultat a permis de ramener le découvert de 2301 millions (en 2004) à 1841 millions de francs. Le taux de couverture a ainsi progressé de 3,4 pour cent pour s'établir à 86,8 pour cent. En raison de l'actuelle insuffisance de couverture, les CFF ont dû constituer des provisions supplémentaires à hauteur de 94 millions de francs conformément à la norme de présentation des comptes RPC 16. En 2004, ces provisions se sont chiffrées à 150 millions de francs.

L'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF s'avère étroitement liée au plan de refinancement de la caisse, qui, à l'époque, a été mis en œuvre sans réserve de fluctuation.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont poursuivi de manière systématique l'application des mesures d'ores et déjà introduites en 2003 pour remédier à ce problème. En 2005, ces mesures ont eu les effets escomptés. Pour parfaire l'assainissement, le Conseil de fondation de la Caisse de pensions a décidé d'introduire au 1^{er} janvier 2007 un système basé sur les cotisations et non plus sur les prestations.

Toutefois, ces mesures ne pourront pas permettre à elles seules l'assainissement de la Caisse de pensions dans un avenir proche. La Confédération, dont le plan de refinancement s'est avéré insuffisant lors de la création de la Caisse de pensions des CFF en 1999, doit, elle aussi, contribuer activement à l'assainissement de la caisse. Au cours de l'exercice sous revue, le Conseil fédéral a pris connaissance de la proposition de l'organisation de projet, mise en place par ses soins sous la direction du Département fédéral des finances et regroupant des représentants du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de la Poste et des CFF. La solution envisagée prévoit la création d'une caisse des retraités CFF avec une garantie nominale des prestations de la Confédération. A cet effet, la Confédération entend instaurer un fonds de garantie commun pour les caisses des retraités des CFF, de la Poste et de la Confédération.

En septembre 2005, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral des finances de procéder à des études supplémentaires et à l'examen d'autres solutions.

Remerciements aux collaboratrices et aux collaborateurs.

L'année 2005 a été également éprouvante pour le personnel des CFF. Les événements majeurs mentionnés, qui ont paralysé – parfois durablement – l'exploitation ferroviaire, ont fortement sollicité les quelque 28 000 collaboratrices et collaborateurs des CFF et de leurs filiales. Le personnel a réalisé un excellent travail pour normaliser le plus rapidement possible l'exploitation ferroviaire. Ainsi, au lendemain de la panne de courant du 22 juin, les premiers trains ont pu circuler conformément à l'horaire; la ligne du St-Gothard, interrompue à cause des intempéries fin août, a été rouverte au trafic en peu de temps, et ce bien avant la route. Ces prestations sont tout à l'honneur des collaboratrices et collaborateurs des CFF. Au quotidien, ils accomplissent également un travail remarquable. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise remercient vivement l'ensemble du personnel de son engagement inconditionnel.

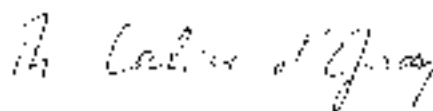
Perspectives: amélioration constante de la qualité et renversement de tendance en trafic marchandises.

Au cours du prochain exercice, les CFF et leurs collaboratrices et collaborateurs, dont l'engagement personnel et les compétences seront plus que jamais indispensables, devront relever des défis majeurs. Tout d'abord, il convient de continuer à optimiser la qualité de nos prestations. Les événements de l'année écoulée ont sensibilisé l'ensemble de l'entreprise. Les leçons que nous en avons tirées doivent nous permettre d'optimiser, en termes de sécurité, de ponctualité et d'attractivité, l'offre ferroviaire proposée à nos clients. L'autre impératif est d'améliorer la qualité de l'information à la clientèle, que nous devons informer de façon plus rapide et plus précise en cas de dérangements. Notre deuxième priorité consiste à appliquer en 2006 les mesures de restructuration dans le trafic

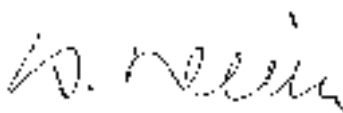
marchandises et à créer les préalables permettant d'assurer en 2007 la rentabilité du trafic intérieur et du trafic de transit. Notre troisième objectif vise à mettre en service au mois de décembre 2006 le nouveau système de signalisation et d'arrêt automatique des trains ETCS (European Train Control System) sur le nouveau tronçon reliant Olten à Berne, pierre angulaire du réseau CFF. Auparavant, de nombreuses difficultés techniques et opérationnelles doivent encore être surmontées dans les meilleurs délais. Notre quatrième préoccupation concerne la Convention collective de travail, qui doit faire l'objet d'une nouvelle négociation avec les partenaires sociaux, afin de permettre aux CFF de rester compétitifs. Enfin, les assurés de la Caisse de pensions des CFF connaîtront un changement de système radical dès le 1^{er} janvier 2007. D'ici cette date, chaque assuré devra être informé des conséquences du passage à la primauté des cotisations.

L'objectif financier est clair: le résultat du groupe doit s'inscrire en nette amélioration en 2006. Exception faite des provisions de la Caisse de pensions, les CFF sont tenus de présenter des comptes équilibrés au terme du prochain exercice.

En 2006, le Conseil d'administration devra désigner le successeur de Benedikt Weibel, qui a décidé de prendre sa retraite après avoir passé 14 ans à la tête de la Direction de l'entreprise.



Thierry Lalive d'Epinay
Président du Conseil d'administration



Benedikt Weibel
Président de la Direction de l'entreprise

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objectifs
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Les grands édifices d'aujourd'hui sont les monuments de demain.

Dans la planification et la réalisation de leurs constructions et de leurs installations, les CFF s'efforcent constamment de concilier au mieux les impératifs de gestion et les exigences d'aménagement. Au cours de l'exercice 2005, les CFF ont plusieurs fois été récompensés pour leurs réalisations architecturales. Ils ont notamment été la première entreprise à se voir décerner le Prix Wakker de Patrimoine Suisse, qui récompense un engagement exemplaire en faveur du patrimoine bâti.

Le perfectionnement et l'optimisation du système ferroviaire sont souvent associés aux horaires et temps de parcours, aux locomotives, aux voitures et wagons ou encore aux voies et signaux. Mais les constructions et les installations sont tout aussi déterminantes pour l'identité du chemin de fer, car elles marquent de leur empreinte les paysages et influent considérablement sur le développement urbanistique. Avec pas moins de 741 gares, les CFF gèrent l'un des plus importants parcs immobiliers de Suisse et disposent d'une concentration unique d'ouvrages ferroviaires de grande technicité. Il s'agit non seulement de gares, mais aussi de postes d'enclenchement, d'ateliers et de ponts, qui pour certains constituent des réalisations architecturales et techniques magistrales. Encore utilisées aujourd'hui, ces constructions et installations témoignent toujours plus d'une histoire culturelle et industrielle. Conscients qu'il est de leur devoir de traiter cet héritage avec le plus grand soin, les CFF ont mis en place, voici quelques années, un service de protection du patrimoine culturel. Celui-ci veille à l'entretien adéquat de ce précieux bâti historique en s'appuyant sur un inventaire des gares et des installations établi par ses soins.

Durabilité et préservation de la valeur.

En plus d'exploiter et d'entretenir les constructions ferroviaires existantes, les CFF en créent sans cesse de nouvelles pour leurs besoins opérationnels et commerciaux. Davantage uniformisée, leur édification est le reflet de la forte standardisation inhérente au système ferroviaire. L'orientation du portefeuille immobilier sur le long terme, l'instauration d'une systématique ainsi que la programmation des réalisations sont les maîtres-mots pour faire émerger des solutions susceptibles d'améliorer le quotidien de la clientèle.

Cette planification judicieuse des nouvelles constructions va de pair avec l'approche respectueuse du patrimoine bâti. En d'autres termes, les projets des CFF doivent non seulement envisager le «rendu artistique», mais aussi et surtout la «valeur d'usage» de ces constructions. L'architecture n'est donc pas un but en soi aux CFF. L'entreprise agit selon des principes clairs, dans l'esprit d'une politique architecturale inscrite dans sa propre charte. Cette dernière met l'accent sur une planification et une conception alliant prévoyance et fonctionnalité ainsi que sur une réalisation de grande qualité. Les CFF veillent, dans le cadre de leurs constructions et installations, à un accès continu et coordonné au système ferroviaire et créent ainsi les conditions d'un voyage et d'un transport intégrés. Les clients doivent pouvoir utiliser les gares comme des plaques tournantes rapides, directes, confortables et

Avec pas moins de 741 gares, les CFF gèrent l'un des plus importants parcs immobiliers de Suisse et disposent d'une concentration unique d'ouvrages ferroviaires de grande technicité. Il s'agit non seulement de gares, mais aussi de postes d'enclenchement, d'ateliers et de ponts, qui pour certains constituent des réalisations architecturales et techniques magistrales.

sûres. Dans cette optique, les projets tentent de maximiser les avantages pour la clientèle, tout en minimisant le coût sur l'ensemble du cycle de vie.

De prestigieuses distinctions.

Cette conviction et ces efforts ne sont pas passés inaperçus: en 2005, les CFF ont été récompensés par deux prix majeurs. En janvier, Patrimoine Suisse a décerné à l'entreprise le Prix Wakker pour son engagement exemplaire en faveur du patrimoine bâti. Les CFF sont la première entreprise à être ainsi honorée. La somme symbolique de 20 000 francs reçue à cette occasion sera utilisée en 2007, à l'occasion du 125^e anniversaire de la ligne du St-Gothard, pour financer un guide de la Société d'histoire de l'art en Suisse consacré à la petite église de Wassen. En septembre 2005, les CFF ont également été à l'honneur lors de la remise des Brunel Awards, qui leur ont été décernés pour plusieurs de leurs réalisations ainsi que pour la meilleure prestation d'ensemble en matière de design.

Les CFF se félicitent de ces distinctions obtenues dans le cadre d'un exercice fort pointu qui requiert la conciliation des impératifs économiques et des exigences de conception architecturale.

Un investissement dans l'avenir.

Au cours des dix dernières années, les CFF ont investi quelque 350 millions de francs dans la rénovation des grandes gares et leur transformation en complexes commerciaux de centre-ville proposant des articles de la vie quotidienne. A titre d'exemple, 27 millions de francs ont été investis à Winterthur, 86 millions à Berne, 78 millions à Bâle et 68 millions dans la nouvelle gare de Zoug. Des rénovations majeures vont également être entreprises dans les gares de Coire, Genève-Cornavin, Bienne, Thoune, Aarau, Rapperswil, Viège et Brigue.

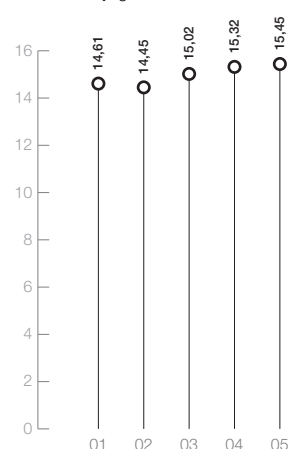
D'ici à 2015, les CFF investiront un montant total de 340 millions de francs dans la rénovation systématique des gares régionales. Fin 2005, plus de 600 projets portant sur environ 190 gares avaient été réalisés. L'objectif est de créer sur l'ensemble du territoire suisse un accès uniformément intégré et coordonné au système ferroviaire. En optimisant les gares, l'entreprise ferroviaire, mais aussi les communes et les cantons favorisent, stimulent, voire orientent de manière essentielle un développement territorial durable.

Trafic voyageurs: l'essentiel en bref.

- L'amélioration considérable de l'offre liée à Rail 2000 a généré des prestations record dans le trafic voyageurs.
- Le nombre de voyageurs transportés a augmenté de 8,9 pour cent, à 275,9 millions de personnes.
- Les voyageurs-kilomètres ont crû de 10,1 pour cent, à 13,83 milliards.
- Le produit du trafic s'est apprécié de 8,8 pour cent, s'inscrivant à 2,23 milliards de francs.
- Plus de 2 millions d'abonnements demi-tarif étaient en circulation à la fin 2005, soit une hausse de 5,0 pour cent par rapport à 2004.

Evolution du produit moyen par voyageur-kilomètre

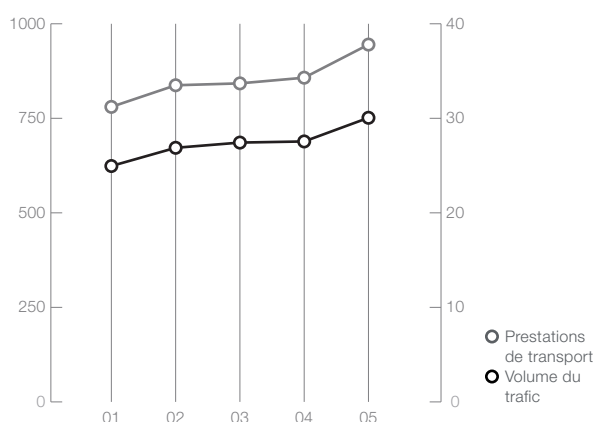
Centimes/voyageurs-km



Evolution du volume du trafic et des prestations de transport

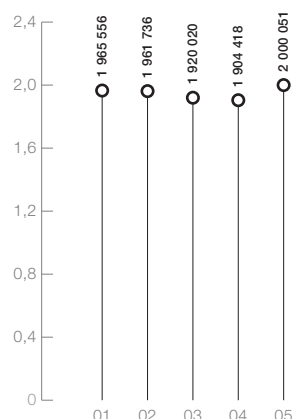
Milliers de voyageurs par jour

Milliers de voyageurs-km



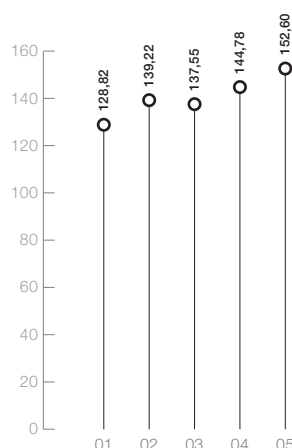
Evolution des abonnements demi-tarif en circulation

Nombre d'unités en circulation à la fin de l'année



Evolution des revenus liés à la vente d'abonnements demi-tarif

En millions de CHF



CFF Voyageurs en bref¹

En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	3 523,7	3 321,9	3 085,7
<i>dont produit du trafic</i>	2 230,9	2 049,7	1 947,6
Charges d'exploitation	3 391,0	3 130,0	2 920,2
Résultat d'exploitation	132,7	191,9	165,5
EBIT	133,4	194,6	166,4
Résultat de l'exercice	78,6	152,2	93,4
Investissements bruts ²	700,3	1 362,5	958,2
Effectif ³	Nombre	12 472	12 608
Prestations du trafic voyageurs	En millions de voyageurs-km	12 565	12 300

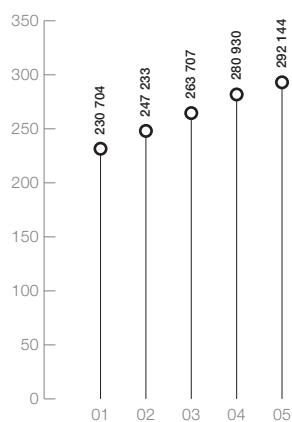
1 Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Seules les nouvelles immobilisations sont prises en considération. Jusqu'en 2004, ce chiffre englobait aussi les acomptes.

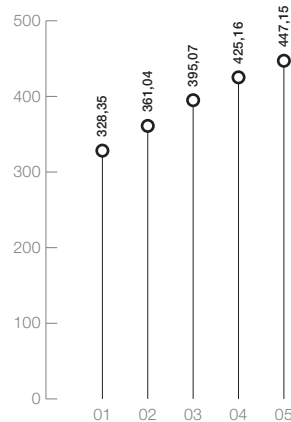
3 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises.

Evolution des abonnements généraux en circulation

Nombre d'unités en circulation à la fin de l'année

**Evolution des revenus liés à la vente d'abonnements généraux**

En millions de CHF

**Objectifs stratégiques.**

- Etendre l'offre de mobilité (Rail 2000, systèmes RER et mobilité combinée).
- Cibler la ponctualité, la propreté, la sécurité et la modernité des trains.
- Standardiser les processus de production et d'entretien.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objectifs
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

L'offre supplémentaire de trains dope la demande.

Record de voyageurs en trafic grandes lignes et nombre de passagers en hausse dans le trafic régional: l'amélioration de l'offre induite par Rail 2000 a été accueillie positivement par la clientèle en 2005. En dépit de prestations de transport record, CFF Voyageurs n'a pas été en mesure de réitérer le résultat financier de l'année précédente. Les raisons sont à rechercher dans les surcoûts engendrés par l'extension de l'offre, les redevances supplémentaires pour l'utilisation des sillons, la hausse spectaculaire de la distance parcourue par le matériel roulant et, partant, l'augmentation des dépenses de maintenance. La division Voyageurs clôture l'exercice sur un bénéfice de 78,6 millions de francs.

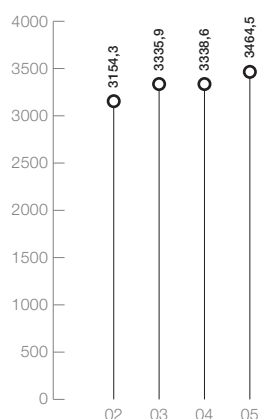
Les trains voyageurs des CFF ont parcouru 125,5 millions de kilomètres pendant l'exercice considéré, soit 14,9 pour cent de plus qu'en 2004. Le nombre de voyageurs transportés a augmenté à 275,9 millions de personnes (+8,9 pour cent). Au cours de la même période, les voyageurs-kilomètres ont crû de 10,1 pour cent à 13,83 milliards. S'inscrivant à 2,23 milliards de francs, le produit du trafic (y compris les transports pour le compte d'autres divisions) s'est apprécié de 8,8 pour cent par rapport à 2004. Cette progression est due essentiellement à l'introduction de Rail 2000 (hausse du trafic et mesures tarifaires), aux recettes supplémentaires liées à l'augmentation de la participation dans Lyria et à la première consolidation des sociétés Cisalpino SA et Ticino-Lombardia SA (Tilo).

L'extension de l'offre a son prix. En dépit de prestations de transport record, CFF Voyageurs n'a pas été en mesure de réitérer le résultat financier de l'année précédente. Le résultat d'exploitation s'établit à 132,7 millions de francs (191,9 millions de francs en 2004). Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a également chuté pour atteindre 133,4 millions de francs (contre 194,6 millions de francs l'année précédente). En clôturant l'exercice sur un bénéfice de 78,6 millions de francs, la division Voyageurs enregistre une nette dégradation par rapport au résultat obtenu en 2004 (152,2 millions de francs).

Les raisons de cette évolution sont à rechercher essentiellement dans les surcoûts engendrés par l'extension de l'offre dans le cadre de Rail 2000. La majeure partie de ces coûts variables est imputable aux redevances pour l'utilisation des sillons. En effet, par le biais du relèvement de 4 à 8 pour cent de la contribution de couverture du trafic grandes lignes, la Confédération prélève désormais 60 millions de francs supplémentaires par an. La hausse de la performance s'est accompagnée d'une augmentation des dépenses de maintenance du matériel roulant. Pour le lancement de Rail 2000, CFF Voyageurs a investi plus de 2 milliards de francs dans le renouvellement du matériel roulant. Les amortissements correspondants grèvent les comptes à hauteur de 80 millions de francs par an. Côté recettes, il faut noter que les CFF ne profiteront de la hausse du trafic liée aux titres de transport forfaitaires (en particulier abonnements généraux et abonnements demi-tarif) sur leur réseau qu'à partir du moment où les clés de répartition correspondantes auront été ajustées au volume du trafic actuel, ce qui devrait être le cas en 2008.

Evolution du volume de trafic en trafic régional¹

En millions de voyageurs-kilomètres



¹ Sociétés affiliées comprises.

Succès sur les principaux marchés.

Chiffres record en trafic grandes lignes. Les améliorations de l'offre liées à Rail 2000 ont entraîné une croissance de 9,2 pour cent des voyageurs-kilomètres en Suisse. Le produit du trafic grandes lignes a progressé de 7,3 pour cent, soit une hausse de 119,6 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Conséquence de la création de nouvelles communautés tarifaires, 33 millions de francs issus du produit du trafic ont été transférés au trafic régional. Des parts de marché significatives ont pu être gagnées dans le trafic des navetteurs (+13 pour cent) et des voyages d'affaires (+9 pour cent).

Croissance du trafic régional. Le trafic régional a également bénéficié du bond en avant induit par Rail 2000. Au cours de l'exercice 2005, les voyageurs-kilomètres parcourus ont augmenté de 3,8 pour cent pour atteindre un nouveau record de 3464,5 millions (croissance du trafic régional hors sociétés affiliées, y compris Tilo: 4,7 pour cent). Les nouvelles communautés tarifaires apparues en décembre 2004 (Z-Pass, Mobilis, A-Welle et Libero) se sont bien établies sur le marché. En conséquence, les produits issus de la participation des CFF à ces communautés ont fortement progressé.

La pression engendrée par les mesures d'économie et de réduction des coûts n'a pas faibli. Au cours des dix dernières années, le montant des indemnités

versées par les pouvoirs publics a diminué de moitié. Malgré le ralentissement de cette évolution et les nombreux efforts consentis pour améliorer en permanence la productivité, le trafic régional a présenté pour la première fois un résultat négatif en 2005; celui-ci s'explique par la hausse des dépenses liées à l'entretien et par les amortissements du nouveau matériel roulant, dont la mise en service dans le trafic régional a été intensifiée en 2005 et sera poursuivie dans les prochaines années.

Trafic voyageurs international. La stratégie de coopération engagée dans le trafic voyageurs international porte ses fruits et sera donc poursuivie systématiquement: les CFF ont ainsi porté à 26 pour cent leur participation dans la société Lyria avec, à la clé, des produits du trafic supplémentaires de 50,7 millions de francs. Dans la même optique, la naissance de Rheinalp GmbH, une société de marketing créée par la Deutsche Bahn et les CFF, a marqué une étape importante de la politique menée par CFF Voyageurs. Les alliances existantes – Lyria avec la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et Cisalpino avec Trenitalia – gagneront encore en importance avec l'horaire 2008 et l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objets	50
Stratégie des pouvoirs publics	54
Prést. des pensions	56
Caisse de pensions	58
Personnel/Domaine social	62
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Excellents résultats pour les filiales.

Cisalpino. La filiale de Trenitalia et des CFF assume la responsabilité de l'ensemble des liaisons grandes lignes entre la Suisse et l'Italie. En 2005, les véhicules de Cisalpino ont parcouru environ 4,9 millions de trains-kilomètres, tandis que la prestation de trafic a atteint près de 900 millions de voyageurs-kilomètres. Le chiffre d'affaires a bondi de 60 pour cent, à quelque 160 millions de francs. Cette croissance trouve en partie son origine dans le transfert par les CFF à Cisalpino de l'exploitation de trois des liaisons Genève–Milan et Bâle–Milan. Dans la perspective de l'élargissement de l'offre des CFF lié à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg en 2007, Cisalpino a commandé quatorze nouveaux trains pendulaires à grande vitesse.

Thurbo. L'entreprise s'affirme comme le premier fournisseur de prestations de trafic régional en Suisse orientale. Le chiffre d'affaires s'est hissé à 134 millions de francs, avec une prestation de trafic de 310 millions de voyageurs-kilomètres. Des provisions supplémentaires de 9 millions de francs destinées à l'assainissement de la Caisse de pensions pèsent sur le résultat. Turbo se prépare au changement d'horaire 2006, qui prévoit une extension de l'offre de 12 pour cent. Les activités se concentrent sur la mise en service du nouveau matériel roulant. Fin 2005, Turbo a introduit 75 rames automotrices du type GTW sans rencontrer de problèmes notables.

Zentralbahn. Les intempéries d'août ont gravement endommagé les infrastructures ferroviaires. Les dommages, estimés à 40 millions de francs, ont été couverts dans leur intégralité par les prestations d'assurance. Grâce à l'engagement exceptionnel des collaboratrices et des collaborateurs, l'exploitation ferroviaire a pu reprendre progressivement, pour se normaliser dès octobre.

Avec effet rétroactif au 1^{er} janvier, le chemin de fer du Brünig et la compagnie Lucerne–Stans–Engelberg (LSE) ont fusionné en mai 2005 pour donner naissance à la société Zentralbahn AG (zb). Une nouvelle convention collective de travail a pu être signée avec les partenaires sociaux. Au terme de l'exercice sous revue, le

Zentralbahn a affiché un résultat positif malgré les provisions nécessaires à l'assainissement de la Caisse de pensions. Pour sa première année d'exploitation complète, le Zentralbahn a fourni une prestation de trafic de 104,65 millions de voyageurs-kilomètres et réalisé un chiffre d'affaires de 87,2 millions de francs.

RegionAlps. Créée en 2003, RegionAlps assure le trafic régional dans le Valais. L'entreprise est parvenue à conforter sa position sur le marché en 2005, fournissant une prestation de trafic de 42 millions de voyageurs-kilomètres pour un chiffre d'affaires (24,5 millions de francs) quasiment inchangé par rapport à l'année précédente. RegionAlps met l'accent sur la formation de ses propres mécaniciens et sur le renouvellement de son matériel roulant dans la perspective de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, qui donnera une impulsion décisive à l'ensemble du trafic régional valaisan.

Tilo. La société Ticino-Lombardia SA créée conjointement par Trenitalia et les CFF a trouvé sa place sur le marché du trafic régional transfrontalier entre le Tessin et la Lombardie. En 2005, Tilo a réalisé sur le sol suisse une prestation kilométrique de près de 1,7 million de trains-kilomètres; la prestation de trafic s'y inscrit à 57,7 millions de voyageurs-kilomètres. L'offre est peu à peu renforcée. Dans cette optique, treize nouvelles automotrices régionales polycourant de type Flirt seront mises en service entre 2007 et 2008.

SBB GmbH. La déconcentration des activités d'Euro-Thurbo et de Turbo a pu être achevée. Sur le plan organisationnel, les prestations d'EuroThurbo (Seehas/Seehäsele) et de Allgäu Express (Oberstorf–Munich) ont été réunies au sein de SBB GmbH, ce qui a permis de consolider les activités dans les zones limitrophes. La ligne du Wiesental exploite un nouveau matériel roulant depuis octobre.

Lyria. L'exploitation de la ligne TGV reliant Genève et Paris a été confiée en 2005 à l'alliance Lyria (Paris–Lausanne–Berne–Zurich) conclue avec la SNCF. Les CFF participent désormais à hauteur de 26 pour cent (contre 11 pour cent auparavant) à tous les produits. Le trafic TGV vers la France a connu une évolution positive. La ligne Paris–Genève a gagné 4 pour cent de voyageurs, tandis que le chiffre d'affaires a progressé de 4,1 pour cent. La tendance est également à la hausse pour la ligne Paris–Lausanne/Zurich, qui a enregistré 1,1 pour cent de voyageurs en plus. En 2005, les TGV Lyria ont transporté plus de 3 millions de passagers entre la France et la Suisse.

RailAway. RailAway, la filiale des CFF spécialisée dans les loisirs, reste sur la voie de la réussite. Avec 785 000 offres commercialisées et un chiffre d'affaires brut de 58,5 millions de francs, RailAway a affiché en 2005 de nouveaux résultats record (sans le secteur Incoming). Sur le marché des loisirs, RailAway a donc vu ses ventes progresser de 20,5 pour cent (+134 000) et son chiffre d'affaires de 37,4 pour cent (+16 millions de francs). Après avoir repris la commercialisation des activités Incoming des CFF début 2005, RailAway a créé avec des sociétés partenaires (participation de 14 pour cent) sa première filiale, baptisée RailAway Incoming GmbH et sise à Stuttgart.

Elvetino. Lors de l'exercice sous revue, elvetino SA a été confrontée à un environnement difficile. Afin de faire face à la concurrence et à la pression exercée sur les coûts, son Conseil d'administration et sa direction ont décidé de mettre en œuvre de nombreuses mesures, qui se sont concrétisées par la réduction des rotations Railbar et par la baisse des coûts logistiques et administratifs. Dans les voitures-restaurants, une stratégie axée sur la qualité a renforcé l'attrait de l'offre. elvetino a regagné des parts de marché importantes dans la restauration en gare. A la fin de l'année, la société exploitait des stands de vente mobiles sur 23 sites à très forte fréquentation. Une nouvelle convention collective de travail pour le secteur de la gastronomie a par ailleurs été conclue avec les partenaires sociaux.

Produits phares: hausse continue du nombre de clients réguliers.

Au cours de l'exercice 2005, l'offre supplémentaire générée par Rail 2000 s'est traduite par une importante augmentation des abonnements généraux et des abonnements demi-tarif. Si l'on comptabilise les abonnements des communautés tarifaires, près d'un habitant sur deux est client régulier des transports publics.

Forte croissance des AG. A la fin 2005, 292 144 abonnements généraux (AG) étaient en circulation, soit 4,0 pour cent de plus que l'année précédente. Les recettes ont gonflé de 22,0 millions de francs, ce qui représente une hausse de 5,2 pour cent.

Deux millions d'abonnements demi-tarif vendus. A la suite de l'introduction de mesures d'acquisition ciblées, 2 000 051 abonnements demi-tarif étaient en circulation à la fin de l'année 2005, ce qui correspond à une augmentation de 5,0 pour cent par rapport à 2004. Le produit du trafic est en hausse de 7,8 millions de francs (+5,4 pour cent). L'abonnement demi-tarif a pris de l'importance dans la mesure où ses titulaires bénéficient de l'élargissement du rayon de validité aux nouvelles communautés tarifaires Mobilis et Libero.

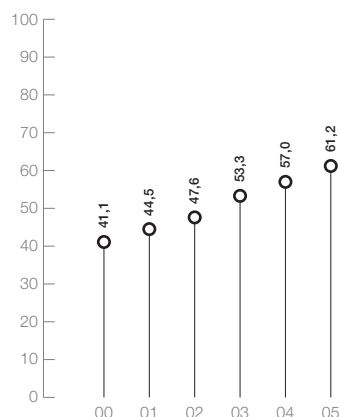
Billets isolés. Parallèlement, les ventes de billets au tarif normal affichent une augmentation de 33,9 millions de francs (+6,5 pour cent), les billets de 1^{re} classe enregistrant une hausse nettement supérieure à la moyenne. Cette évolution positive s'explique notamment par l'amélioration de l'offre liée à Rail 2000.

Cartes journalières. Les cartes journalières demi-tarif ont généré une croissance des revenus de 17,5 millions de francs (+38,1 pour cent). Ce résultat a été renforcé par le succès rencontré par l'action Cartes journalières à l'automne 2005 et par l'augmentation continue du nombre de cartes journalières «Commune» en circulation.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objets
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
64	Développement durable
67	Sécurité
68	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Evolution des ventes de billets aux distributeurs automatiques

En %



Jeunes. Dans le segment des titres de transport jeunesse, le nombre de voyageurs ayant opté pour l'abonnement Voie7 a progressé de près de 7,2 pour cent par rapport à 2004. Le forum Internet voie7.ch, dont le contenu a encore été enrichi, compte désormais 200 000 membres, soit une explosion de plus de 500 pour cent! Sur la plate-forme Internet magic-ticket.ch destinée aux enfants, le nombre d'adhérents dépasse aujourd'hui la barre des 500 000.

Innovations: la percée des nouveaux canaux de distribution.

Simplissime: voyager en train. Les particuliers sont de plus en plus nombreux à acheter leurs billets sur Internet. En 2005, 200 000 utilisateurs enregistrés ont permis aux CFF de générer un chiffre d'affaires de 16,1 millions de francs. Le nombre des entreprises qui recourent à la vente en ligne s'est également multiplié. Dans ce secteur, le chiffre d'affaires s'est envolé, grimant de 0,5 million à plus de 11 millions de francs. Depuis le 1^{er} décembre, les clients peuvent également recevoir leur billet sur leur téléphone portable via MMS.

Les relations clientèle mises à rude épreuve.

En 2005, le Management des événements de l'unité Relations clientèle et services a été exceptionnellement sollicité, en raison notamment de la défaillance du système de commande à distance dans l'agglomération zurichoise en février, de la grande panne de courant de juin, ainsi que des intempéries en août. La gestion de ces situations de crise a révélé des points faibles, en particulier dans l'information à la clientèle. Diverses mesures d'amélioration ont d'ores et déjà été introduites. Par ailleurs, l'année 2006 devrait voir la mise en place d'une centrale de coordination chargée du traitement et de la diffusion en continu des informations destinées aux voyageurs.

La satisfaction de la clientèle reste stable. Le manque d'information en cas de dérangement a été pointé du doigt dans les enquêtes menées auprès de la clientèle. Toutefois, compte tenu des progrès réalisés en termes de propreté et de sécurité, la satisfaction globale reste stable pour l'exercice en cours (76 points). Comme par le passé, le manque de places assises continue de faire l'objet de réclamations.

Exercice de consolidation pour Operating.

La définition de la nouvelle politique relative au parc de véhicules du trafic voyageurs a été au cœur des préoccupations de l'unité Operating. Sur la base du nouveau plan directeur régissant les installations d'entretien, Operating a ainsi défini de manière exhaustive les directives stratégiques pour l'achat et l'entretien du matériel roulant. En 2005, dans ce domaine, l'accent a été mis sur le trafic régional. Les automotrices du type Flirt ont fait la preuve de leurs qualités sur le train-tram de Zoug. D'autres compositions de ce type continuent d'être mises en service. A compter de mai 2006, le RER de Zurich sera progressivement équipé de 50 nouvelles rames automotrices à deux niveaux.

Investissements élevés dans le matériel roulant.

En 2005, CFF Voyageurs a investi quelque 700 millions de francs. Une enveloppe de 405 millions de francs a été consacrée au parc de véhicules, dont 340 millions de francs alloués au renouvellement et à la modernisation du trafic régional; l'acquisition d'automotrices Flirt a mobilisé 290 millions de francs. Ces véhicules, destinés à remplacer le parc NTN et les RBe 540, sont mis en service au Tessin, en Suisse centrale et dans la Suisse du Nord-ouest. Parallèlement, des investissements de 65 millions de francs ont été réalisés dans le parc du trafic grandes lignes: 13,5 millions de francs ont été affectés à l'achat d'ICN supplémentaires tandis que la modernisation du parc de voitures unifiées IV a coûté 24,5 millions de francs. D'autres investissements ont été dédiés à des projets informatiques (26 millions de francs) et d'entretien (14 millions de francs). Au sein des filiales Zentralbahn, Turbo, SBB GmbH et Cisalpino, 165 millions de francs environ ont été investis dans le parc de véhicules et l'infrastructure (montant net, hors contributions de tiers).

Effectif stable.

En 2005, le personnel de CFF Voyageurs (filiales et co-entreprises comprises) a augmenté à 12 605 postes à plein temps, soit 133 unités de plus qu'en 2004. En dépit du reflux imputable à la suppression du relevé des fréquences et à la mise en place du nouveau profil des métiers du personnel des trains, la division enregistre un accroissement net de son effectif, qui s'explique par la création des filiales Zentralbahn et Tilo, par la première consolidation de Cisalpino et par la reprise des mécaniciens du dépôt Cargo de Sargans.

Perspectives 2006.

En 2006, CFF Voyageurs prévoit une évolution positive sur le marché. Pour pouvoir exploiter pleinement les potentiels de clientèle existants, l'accent doit être mis sur la qualité des prestations et notamment sur le renforcement de l'information à la clientèle. En matière de coûts, la situation décrite précédemment n'évoluera pas à court terme et pèsera encore lourdement sur le résultat de 2006. Dans un tel contexte, la politique de réduction systématique des coûts et d'optimisation de la productivité est donc poursuivie.

Trafic marchandises: l'essentiel en bref.

- CFF Cargo est la seule grande compagnie européenne de fret ferroviaire qui a accru en 2005 sa prestation de 13,4 pour cent, à 11,48 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Forte croissance sur l'axe Nord-Sud avec une hausse des prestations de 23,3 pour cent, à 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Léger recul de 1,9 pour cent en trafic intérieur, à 3,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Pertes de 55,7 millions de francs dans les activités ordinaires. Des provisions supplémentaires de 110 millions de francs ont généré une perte annuelle de 165,7 millions de francs.
- Mise en place d'un programme étendu de réduction des coûts du fait de l'évolution de l'activité et en prévision de la réduction des subventions publiques.

Prestations de transport de CFF Cargo par secteur d'activité

En millions de tonnes-km nettes	2005	2004	Variation en %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
Secteur d'activité Trafic intérieur	3 890,5	3 965,2	-1,9
Secteur d'activité Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Total secteur d'activité Trafic intérieur	3 890,5	3 965,2	-1,9
Trafic intérieur wagons isolés	1 672,1	1 833,9	-8,8
Trafic intérieur trains complets	543,8	622,4	-12,6
Trafic intérieur trafic combiné	339,9	264,5	28,5
Trafic d'importation wagons isolés	627,5	635,0	-1,2
Trafic d'importation wagons isolés en trafic combiné	241,5	158,6	52,2
Trafic d'exportation wagons isolés	351,9	337,7	4,2
Trafic d'exportation wagons isolés en trafic combiné	113,9	113,1	0,7
Total secteur d'activité Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Trafic de transit wagons isolés/trains complets	1 404,6	1 525,9	-7,9
Trafic de transit trafic combiné	5 329,9	3 812,7	39,8
Trafic d'importation trains complets	653,8	663,4	-1,4
Trafic d'importation trains complets en trafic combiné	25,0	9,5	163,2
Trafic d'exportation trains complets	92,3	74,0	24,7
Trafic d'exportation trains complets en trafic combiné	86,2	70,9	21,6

Nouveau modèle commercial – Nouvelle présentation des indices de prestations: la présentation des indices de prestations adoptée dans les précédents rapports de gestion (subdivision en trafic intérieur, trafic d'importation, trafic d'exportation et trafic de transit) n'était plus adaptée à la structure de la production internationale et à la libéralisation du fret ferroviaire. CFF Cargo a donc décidé de répartir ces indices entre les deux secteurs d'activité «Nord-Sud» et «Trafic intérieur». Le secteur d'activité Nord-Sud englobe le trafic de transit à travers la Suisse, les prestations de transport réalisées en Allemagne et en Italie ainsi que les prestations du trafic d'importation et d'exportation réalisées par trains complets. Le secteur d'activité Trafic intérieur comprend l'ensemble des prestations de transport du trafic intérieur (wagons isolés et trains complets) et les prestations du trafic d'importation et d'exportation réalisées en wagons isolés.

CFF Cargo en bref¹

En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	1 226,5	1 333,9	1 283,6
<i>dont produits du trafic</i>	991,2	1 102,7	1 061,6
Charges d'exploitation	1 392,9	1 337,7	1 306,2
Résultat d'exploitation	-166,4	-3,8	-22,6
EBIT	-158,4	-1,4	-19,2
Résultat de l'exercice	-165,7	-2,8	-33,1
Investissements bruts	176,0	224,6	198,3
Effectif ²	4 872	4 869	4 898
	Nombre		

1 Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

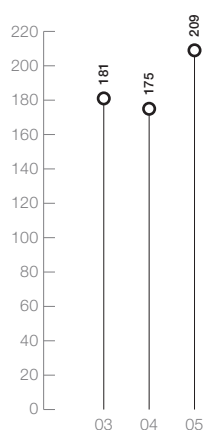
2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises.

Prestation de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-km nettes	2005	2004	Variation en %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
CFF Cargo AG (Suisse)	8 570,6	9 314,9	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH	2 303,8	696,5	230,8
SBB Cargo Italia Srl	608,0	110,1	452,2

Evolution de la distance moyenne parcourue par wagon

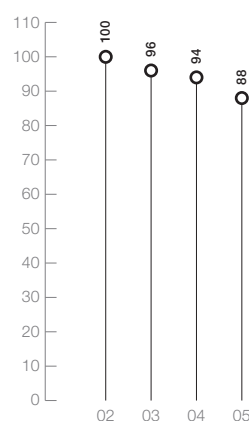
En kilomètres



La forte augmentation s'explique par la progression de la propre production transfrontalière et en particulier par l'allongement des distances de transport.

Trafic suisse par wagons isolés

Evolution du chiffre d'affaires par tonne-kilomètre nette (indexation 2002 = 100)



Chiffres trimestriels (janvier-juin)

Objectifs stratégiques.

- Marché suisse: favoriser une croissance modérée par le biais de nouveaux produits. Augmenter la productivité.
- Marché européen: exploiter les potentiels de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic qui relie le Benelux, l'Allemagne et l'Italie.
- Parvenir à un résultat équilibré.

Record dans le trafic Nord-Sud – Restructuration dans le trafic intérieur.

CFF Cargo tire un bilan contrasté au terme de l'exercice 2005. Elle est en effet la seule grande compagnie européenne de fret ferroviaire à faire progresser ses prestations de transport, en hausse de 13,4 pour cent. Cependant, le repli de la prestation dans le trafic suisse par wagons isolés (–8,8 pour cent) ainsi que l'érosion constante des prix ont entraîné une chute de 7,1 pour cent du chiffre d'affaires. L'entreprise est donc loin de réaliser son objectif visant l'équilibre des comptes. Les activités ordinaires se soldent par une perte de 55,7 millions de francs, auxquels s'ajoutent 110 millions de francs au titre des provisions. Le bilan global fait apparaître une perte annuelle de 165,7 millions de francs.

Au cours de l'exercice 2005, les activités de CFF Cargo ont été marquées par deux évolutions contradictoires.

Dans le secteur Nord-Sud, l'entreprise a pu largement renforcer sa position, comme en témoignent les prestations de transport réalisées en Allemagne (environ +230 pour cent) et en Italie (environ +450 pour cent). En dépit des pertes essuyées sur le tronçon suisse du trafic de transit, ce secteur enregistre globalement une forte croissance des prestations de transport, en hausse de 23,3 pour cent, à 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes (contre 6,16 milliards l'année précédente). S'agissant du chiffre d'affaires, l'augmentation des prestations de transport en Allemagne et en Italie n'a pu compenser entièrement les pertes dans le trafic de transit en Suisse (–1,0 pour cent).

Le secteur du trafic intérieur enregistre un léger fléchissement de 1,9 pour cent des prestations de transport, qui tombent à 3,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Ce recul s'explique notamment par l'effondrement du trafic intérieur par wagons isolés: baisse des prestations (–8,8 pour cent, à 1,67 milliards de tonnes-kilomètres nettes) et du chiffre d'affaires (–12 pour cent).

Le bilan global fait apparaître une progression des prestations de transport, en hausse de 13,4 pour cent, à 11,48 milliards de tonnes-kilomètres nettes (contre 10,12 milliards l'année précédente).

Les objectifs financiers ne sont pas atteints. Avec 991,2 millions de francs, le produit du trafic s'est creusé de 10,1 pour cent par rapport à l'exercice précédent, tandis que le produit d'exploitation cède 8,1 pour cent, à 1226,5 millions de francs. Les charges d'exploitation sont en hausse de 4,1 pour cent, à 1392,9 millions de francs. Le résultat d'exploitation s'est dégradé, passant de –3,8 millions à –166,4 millions de francs, constitution de provisions incluses. La perte annuelle se chiffre à –165,7 millions de francs (contre –2,8 millions en 2004).

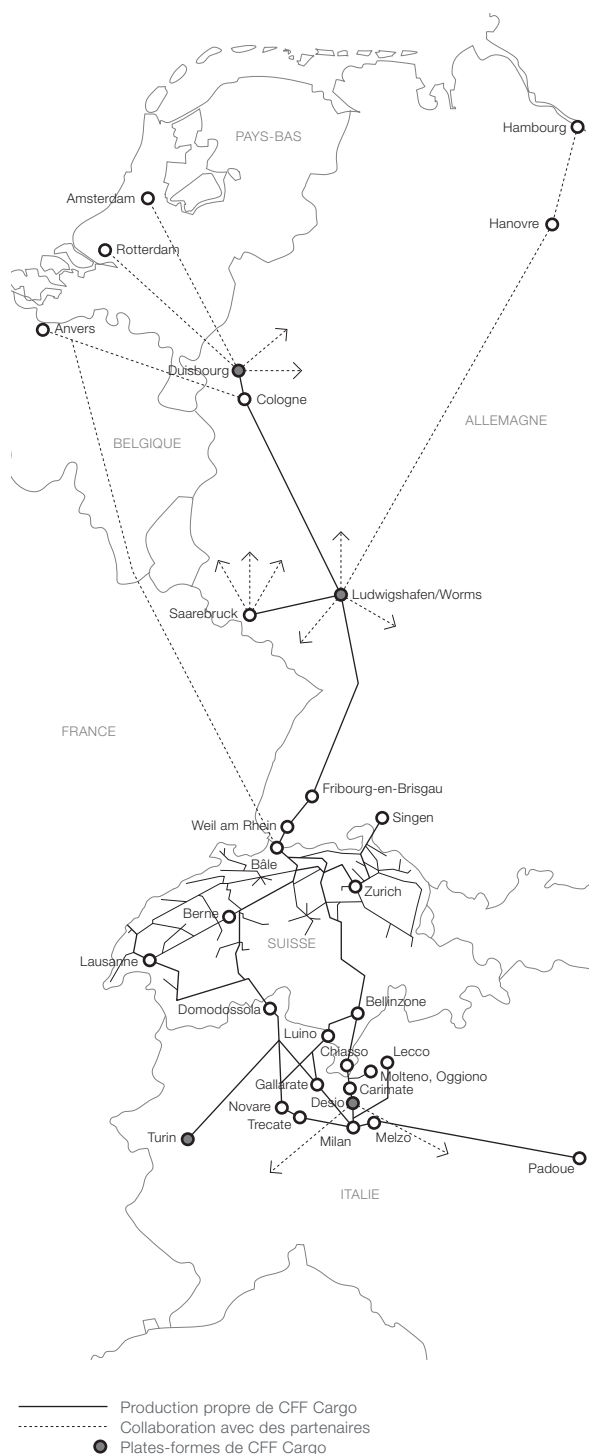
Après avoir réussi pendant plusieurs années consécutives à endiguer son déficit (–96,1 millions de francs en 2002, –33,1 millions de francs en 2003, –2,8 millions de francs en 2004), CFF Cargo enregistre donc un très sévère revers financier. Les activités ordinaires se soldent par une perte de 55,7 millions de francs. S'ajoutent à cela des provisions à hauteur de 110 millions de francs. Au vu de l'évolution décevante de l'activité, un vaste programme de restructuration a été mis en œuvre; un montant de 75 millions de francs a été provisionné à ce titre. Des provisions supplémentaires d'un total de 35 millions de francs ont dû être constituées en vue de la résiliation et du refinancement de contrats d'immatriculation conclus avec des propriétaires de wagons privés, garantissant à CFF Cargo l'entretien de ces véhicules.

Tendances du marché: forte croissance du secteur Nord-Sud.

Prestation de transport en hausse, chiffre d'affaires en léger repli. Avec une croissance à deux chiffres, CFF Cargo est la seule parmi les anciennes grandes compagnies ferroviaires nationales à avoir développé ses prestations de transport de manière significative sur un marché européen hautement concurrentiel depuis sa libéralisation. A la fin 2005, l'entreprise était parvenue à augmenter à 260 le nombre de ses convois hebdomadaires en Italie et à 360 en Allemagne. Malgré ces bonnes prestations, le chiffre d'affaires en trafic Nord-Sud reste à la traîne. Ce constat s'explique par les profondes mutations qui affectent ce secteur. La croissance en Allemagne et en Italie a été réalisée à des niveaux de coûts et à des prix de marché moindres qu'en Suisse. En revanche, le repli enregistré en Suisse depuis que CFF Cargo n'est plus en situation de monopole, s'est fait au prix fort. De plus, les nouvelles parts de marché conquises en trafic Nord-Sud bénéficient dans une large mesure au trafic combiné. En conséquence, la part dans la chaîne de création de valeur est moins importante que dans le cas des prestations du trafic par wagons isolés qui ont été perdues. Au final, ces changements se traduisent par une hausse de 23,3 pour cent des prestations de transport conjuguée à un léger recul du chiffre d'affaires de 1,0 pour cent.

La croissance significative des prestations est principalement due aux succès enregistrés lors des

Réseau desservi par CFF Cargo



appels d'offres émis par des clients du transport combiné, de la sidérurgie ainsi que des industries pétrolière et chimique.

Trafic combiné. CFF Cargo assume pour le compte de Hupac AG la responsabilité des transports ferroviaires sur les parcours Ludwigshafen–Gallarate, Duisbourg–Gallarate, Duisbourg–Novare, Hambourg–Desio, Cologne–Aarau et Anvers–Oleggio. Elle prend ainsi en charge 55 pour cent des convois Hupac en trafic transalpin. La mission de transport confiée par l'opérateur combiné TRW porte sur un nombre hebdomadaire de trains pouvant aller jusqu'à 35 entre Ronet (Belgique) et Turin. CFF Cargo est parvenue à décrocher auprès de RAlpin un mandat portant sur 106 trains hebdomadaires de la chaussée roulante qui relie Fribourg-en-Brisgau à Bâle. Elle achemine chaque semaine 34 trains-navettes entre Bâle et le nord de l'Italie pour le compte d'ERS Railways, l'entreprise ferroviaire des compagnies de fret maritime Maersk Sealand et P&O Nedlloyd.

Transports pour le compte de la sidérurgie. Les chargeurs du secteur de l'acier sont de plus en plus nombreux à recourir aux trains circulant en continu entre l'Allemagne et l'Italie. C'est le cas de Saarstahl AG, qui fait notamment acheminer par trains complets du fil laminé depuis la zone de Ludwigshafen vers la région située au sud du lac de Côme. ThyssenKrupp Stahl AG fait également appel à CFF Cargo pour convoier chaque semaine trois trains complets chargés de rouleaux d'acier plat (coils) depuis la région de Duisbourg jusqu'à la plate-forme de transbordement de Desio dans le nord de l'Italie. Forte des compétences acquises dans le trafic international, CFF Cargo est parvenue à décrocher son premier contrat 100 pour cent allemand: depuis début mars 2005, l'entreprise achemine chaque jour pour le compte de Saarstahl 9 paires de trains transportant du fer liquide entre les hauts fourneaux de Dillingen et l'aciérie de Völklingen située à une vingtaine de kilomètres.

Depuis le changement d'horaire de décembre 2005, CFF Cargo dessert également les destinations de Melzo (près de Milan) et de Padoue (près de Venise). En Allemagne, le team de production de Weil permet à CFF Cargo de prendre en charge différents clients disposant de voies de raccordement et de renoncer ainsi à la coopération existant jusqu'à présent avec une autre compagnie ferroviaire.

Coopération renforcée dans le trafic sur la rive gauche du Rhin. Dans le secteur du trafic sur la rive gauche du Rhin à partir de Mechelen (Belgique) à destination de Bâle via Metz, les compagnies partenaires SNCF Fret, B-Cargo, CFL et CFF Cargo ont mis en place un nouveau modèle de coopération. Il a été prévu de créer une société, «Sibelit», chargée d'optimiser les ressources disponibles des sociétés mères que sont la SNCF, CFL et B-Cargo. Le recours à des locomotives et des mécaniciens de CFF Cargo n'est pas prévu. Le lancement opérationnel est intervenu à l'occasion du changement d'horaire de décembre 2005; la création de la société doit avoir lieu au premier trimestre 2006.

Trafic transalpin. L'évolution du trafic transalpin reste marquée par la redistribution du marché et par la mise en concurrence des compagnies de fret ferroviaire avec leurs homologues étrangères. En trafic transalpin, CFF Cargo, qui fait circuler un nombre moins important de trains, enregistre une chute de son tonnage (–12,8 pour cent); en revanche, les distances parcourues sont plus longues. Au final, les prestations de transport (exprimées en tonnes-kilomètres nettes) se soldent par une progression de 19,3 pour cent. Par rapport à 2004, les compagnies de fret ferroviaire ont globalement accru leurs volumes transportés en trafic transalpin et maintenu à 65 pour cent leur part de marché par rapport à la route.

Trafic ferroviaire transalpin de CFF Cargo

Volumes de transport en millions de tonnes	2005	2004	Variation
Trafic par wagons isolés	6,36	6,88	–7,5 %
Trafic combiné non accompagné	9,60	11,53	–16,8 %
Chaussée roulante	0,78	0,84	–6,7 %
Total	16,74	19,25	–13,0 %

Prestations de transport en millions de tkm	2005	2004	Variation
Trafic par wagons isolés	1904	1979	–3,8 %
Trafic combiné non accompagné	5181	3925	32,0 %
Chaussée roulante	259	252	2,9 %
Total	7344	6156	19,3 %

Secteur du trafic intérieur: repli du trafic par wagons isolés.

Alors que le trafic par wagons isolés à l'importation et à l'exportation a évolué positivement au cours de l'exercice sous revue (+0,7 pour cent à 979,4 millions de tonnes-kilomètres nettes), ce secteur a cédé 8,8 pour cent en trafic intérieur, s'établissant à 1,67 milliard de tonnes-kilomètres nettes. Les produits de CFF Cargo ont pâti d'une évolution négative résultant de l'érosion constante des prix conjuguée au tassement de la demande. Les prix du marché moyens en trafic suisse par wagons isolés (chiffre d'affaires par tonne-kilomètre nette) n'ont cessé de chuter ces dernières années. Ils sont aujourd'hui inférieurs de 12 pour cent au niveau observé en 2002.

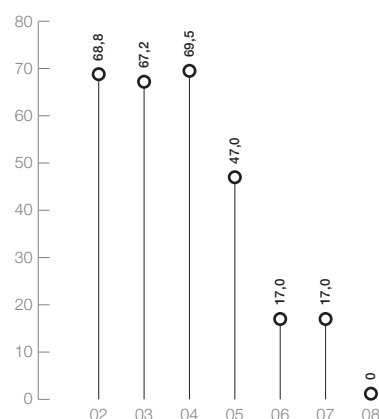
Le reflux de la demande est dû aux efforts d'optimisation entrepris par la clientèle dans les secteurs clés de la construction, du commerce et de la logistique. Ces pertes concernent des transports qui étaient produits à des coûts avantageux au sein du système existant et s'avéraient donc attrayants pour CFF Cargo. Dans l'opération, l'entreprise a également abandonné des volumes de transport substantiels à la route.

Concurrence accrue avec la route. La concurrence entre le rail et la route s'est intensifiée à un rythme plus rapide que prévu. Compte tenu du relèvement du poids limite à 40 tonnes pour les camions intervenu au 1^{er} janvier 2005, les transports routiers ont pu réaliser d'énormes gains de productivité, que la hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) n'a compensés que partiellement. Le transport ferroviaire souffre donc d'un handicap concurrentiel, qui, pour CFF Cargo, se traduit par une pression à la fois forte et rapide sur la structure des coûts.

Par le passé, CFF Cargo est parvenue à compenser l'évolution négative des prix et la baisse des produits par le biais de gains de productivité ou à l'aide des subventions accordées par la Confédération pour le trafic par wagons isolés. Or, ces subventions sont appelées à disparaître d'ici 2008. CFF Cargo perd ainsi un moyen important pour compenser l'érosion des prix.

Evolution des subventions pour le trafic par wagons isolés¹

En millions de CHF



¹ Part CFF Cargo.

Adoption d'un programme de réduction des coûts.

CFF Cargo a réagi à cette évolution peu satisfaisante en arrêtant un programme de réduction des coûts. L'entreprise entend limiter ses coûts dans les unités non directement opérationnelles (projet «Coûts structurels») et recentre son réseau national de desserte pour le trafic suisse par wagons isolés sur les besoins des transporteurs. Le programme prévoit la suppression de 560 postes, sans licenciements, dont la majeure partie interviendra d'ici juin 2006. Toujours dans le cadre de l'optimisation de la structure des coûts, CFF Cargo procède également à un repositionnement de l'unité Entretien du matériel roulant. Globalement, ce plan, associé à d'autres mesures, devrait permettre d'améliorer le résultat de près de 85 millions de francs par an et d'établir une structure des coûts concurrentielle.

Redéfinition du réseau de desserte pour le trafic par wagons isolés. Le nouveau réseau de base pour le trafic par wagons isolés se concentre sur 323 points desservis quotidiennement sur le réseau des CFF. Il est complété par plus de 170 solutions clients individuelles et flexibles aménagées en dehors du réseau de base. Grâce à ce nouveau concept, CFF Cargo continuera d'acheminer quelque 5150 wagons par jour, soit plus de 96 pour cent du volume actuel du trafic par wagons isolés.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	68
Corporate Governance	69
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Investissements dans le matériel roulant.

CFF Cargo continue de renouveler et de moderniser son parc de véhicules. L'entreprise a investi 38 millions de francs dans l'achat de 400 nouveaux wagons à parois coulissantes du type Hbbillns pour le secteur du commerce. Elle a également affecté 16 millions de francs pour compléter son parc de locomotives bicourant, qui s'enrichit de trois nouvelles Re 484 produites par Bombardier. Au total, CFF Cargo a consenti des investissements à hauteur de 73,1 millions de francs dans le matériel roulant en 2005.

Au cours de l'exercice sous revue, les 30 locomotives bicourant commandées en 2003 pour le trafic de marchandises international Suisse-Italie ont été livrées (18 Re 484 de Bombardier et 12 Re 474 de Siemens), de même que les 45 dernières locomotives de manœuvre du type Am 843 fournies par Vossloh, dont cinq sont équipées pour circuler en Allemagne.

Service clientèle et qualité: bilan contrasté pour la satisfaction de la clientèle.

L'enquête de satisfaction réalisée auprès de la clientèle fait apparaître une image contrastée. L'indice de satisfaction des clients du trafic intérieur suisse s'est nettement détérioré en 2005, s'inscrivant en moyenne à 6,89 points sur 10, contre 7,21 en 2004 et 7,32 en 2003. Le projet de restructuration Fokus a eu ici un impact globalement négatif. Les difficultés liées à la mise en place de la nouvelle gestion des wagons ont entraîné une multiplication des réclamations. La disponibilité insuffisante des wagons et les erreurs commises lors de la facturation de prestations supplémentaires telles que les droits de stationnement ont fait le reste. En lançant en 2006 un programme d'envergure baptisé «Satisfaction de la clientèle plus», CFF Cargo a l'intention de s'attaquer à ces carences et d'inverser la tendance.

Dans le trafic international Nord-Sud en revanche, la satisfaction de la clientèle obtient une excellente note de 7,94 points. Dans l'enquête de satisfaction, réalisée pour la première fois en 2005, les clients louent la qualité des conseils et de l'assistance prodigués par les services de vente, mais pointent les possibilités d'amélioration dans les systèmes d'information.

Meilleure visibilité dans le parc de wagons. Le 2 mai 2005, CFF Cargo a mis en pratique la nouvelle gestion des wagons, désormais centralisée et assistée par ordinateur. Cette refonte s'est doublée d'une profonde modification des processus de comptabilité et de gestion des wagons de marchandises, pour les clients comme pour les collaboratrices et les collaborateurs.

Ponctualité: en amélioration constante.

Ponctualité Nord-Sud. Dans le trafic international Nord-Sud, CFF Cargo a affiché en 2005 une ponctualité de près de 75 pour cent. Cela signifie que les trois quarts des trains sont arrivés à destination (terminal, voie de raccordement) à l'heure ou avec un retard d'une heure maximum. L'analyse porte sur les trains des cinq plus gros clients du trafic Nord-Sud (Hupac, RAIPin, ICF/TRW, Stinnes et ERS). Au second semestre 2005, la ponctualité s'est nettement améliorée, atteignant 77 pour cent. En 2006, CFF Cargo entend porter la ponctualité à 85 pour cent dans le trafic Nord-Sud.

Ponctualité Suisse. Dans le trafic intérieur suisse, la ponctualité des trains de marchandises se maintient à un niveau élevé malgré un léger recul. Au total, 93,6 pour cent (contre 94,6 pour cent l'année précédente) de ces trains sont arrivés à l'heure et ont rejoint leur gare de destination avec un retard de 30 minutes maximum. En dépit de l'horaire plus dense de Rail 2000, l'objectif de 90 pour cent en matière de ponctualité a une fois de plus été dépassé. En 2005, 97,8 pour cent (contre 99 pour cent l'année précédente) des trains de Cargo Express et de la Poste sont arrivés dans les temps.

Effectif: en baisse en Suisse, en hausse en Allemagne et en Italie.

Pendant l'exercice sous revue, l'effectif moyen de CFF Cargo (filiales comprises) était de 4872 personnes employées à plein temps (contre 4869 l'année précédente), soit un niveau quasiment inchangé par rapport à 2004. On observe en revanche une nouvelle ventilation des effectifs. La Suisse a ainsi perdu 110 postes, avec un effectif qui s'établit à 4629 personnes. A l'inverse, les effectifs moyens des filiales allemande (+66 postes) et italienne (+49 postes) ont augmenté. Dans l'ensemble, les charges de personnel ont progressé de 9,3 millions de francs durant l'exercice considéré (hors coûts de restructuration).

Profils professionnels élargis au sein de SBB Cargo Italia. Le nouveau centre de formation de Gallarate a organisé six stages préparant aux métiers de mécanicien, visiteur et formateur de trains. Environ 70 diplômés sur une promotion de plus de 200 personnes peuvent désormais exercer deux de ces trois fonctions. Le centre de formation a également accueilli plus de 50 collaboratrices et collaborateurs suisses qui ont décroché le certificat professionnel italien indispensable pour le trafic international. Toutes les conditions administratives étant également remplies à la fin 2005, les premiers mécaniciens ont pu effectuer des services internationaux entre Bellinzzone et Gallarate dès le 11 décembre 2005.

Réduction de postes. Le projet «Coûts structurels» prévoit la suppression de 230 postes. Les sites les plus touchés sont Bâle (centrale) et Fribourg (Centre Service Clientèle). Les personnes concernées avaient été informées à la mi-novembre; la majeure partie des postes sera supprimée au 1^{er} février 2006.

Dans le trafic international Nord-Sud, CFF Cargo a affiché en 2005 une ponctualité de près de 75 pour cent. Cela signifie que les trois quarts des trains sont arrivés à destination (terminal, voie de raccordement) à l'heure ou avec un retard d'une heure maximum. L'analyse porte sur les trains des cinq plus gros clients du trafic Nord-Sud (Hupac, RAAlpin, ICF/TRW, Stinnes et ERS).

Perspectives 2006.

Le principal défi de l'année 2006 réside dans la mise en œuvre des programmes de restructuration (réduction des coûts structurels, concentration du trafic par wagons isolés). Au premier semestre, les décisions sur le positionnement futur de l'unité Entretien du matériel roulant seront en outre arrêtées.

L'objectif consiste à exploiter de manière rentable le nouveau réseau pour le trafic par wagons isolés et à l'optimiser. Sur la base de ce réseau, qui assure à l'économie suisse la desserte de l'ensemble du territoire, CFF Cargo entend lancer une offensive sur le marché du trafic intérieur afin de gagner de nouveaux contrats et de parvenir à une croissance rentable.

Dans le trafic Nord-Sud, la concurrence se durcit. Au cours de l'exercice sous revue, CFF Cargo a intensifié ses efforts sur les marchés allemand et italien, où la société vise la conquête de nouveaux secteurs d'activité, en complément des transports pour le compte de l'industrie de l'acier, des produits pétroliers et du transport combiné. A cet effet, CFF Cargo continue de développer ses plates-formes de transbordement et ses plates-formes clientèle en Allemagne et en Italie.

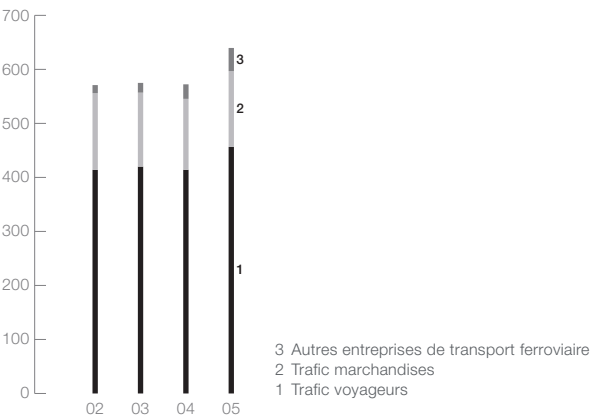
- 14 Avant-propos
- 18 Architecture
- 20 Trafic voyageurs
- 28 Trafic marchandises
- 36 Infrastructure
- 44 Immobilier
- 50 Stratégie/Objectifs
- 54 Prest. des pouvoirs publics
- 56 Caisse de pensions
- 58 Personnel/Domaine social
- 62 Environnement/
- 64 Développement durable
- 67 Sécurité
- 68 Gestion des risques
- 68 Corporate Governance
- 79 Chronique annuelle
- 82 Perspectives
- 83 Rapport financier

Infrastructure: l'essentiel en bref.

- Les ventes de sillons-kilomètres ont progressé de 6,9 pour cent pour atteindre un nouveau record de 150,9 millions de kilomètres.
- Le produit des ventes de sillons horaires a augmenté de 18,5 pour cent, à 639 millions de francs.
- Le nombre de trains par jour et par ligne s'est élevé en moyenne à 141 (contre 131 l'année précédente). Près de 9000 trains parcourent quotidiennement les 3011 kilomètres du réseau des CFF.
- Des dérangements importants, en particulier la panne de courant du 22 juin, ont pesé sur la qualité de l'exploitation.

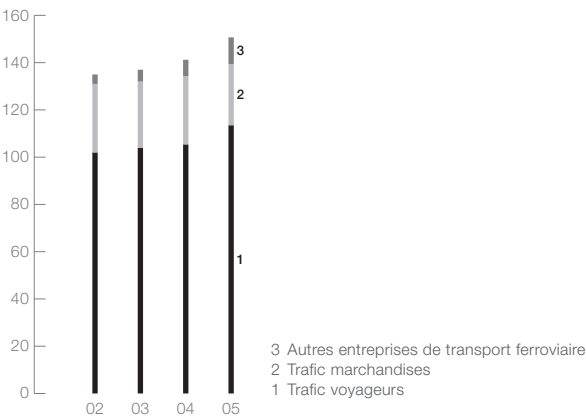
Produit lié à l'utilisation de l'infrastructure

En millions de CHF



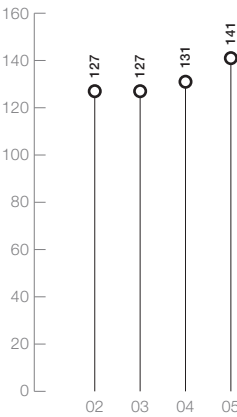
Evolution des ventes de sillons-kilomètres

En millions de sillons-km



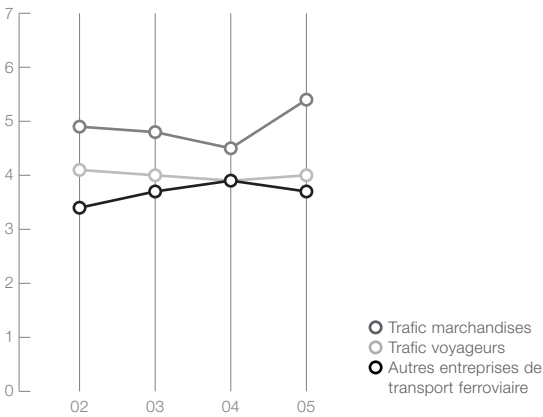
Evolution de la densité des trains

Nombre de trains par jour et par ligne



Evolution du prix du sillon

Evolution du prix par sillon-km et par client en CHF



CFF Infrastructure en bref¹

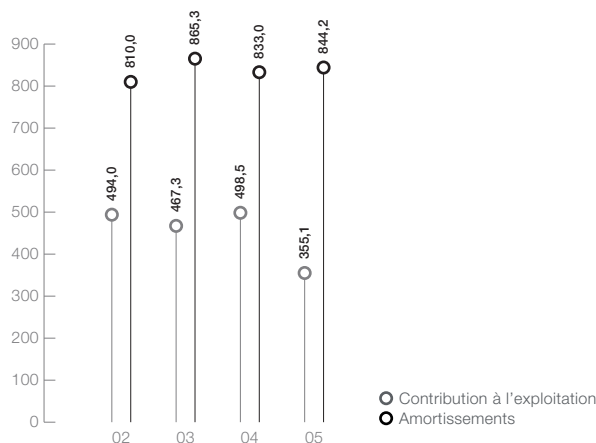
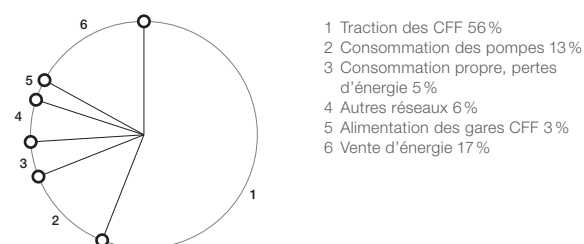
En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	3 063,0	3 043,5	2 954,1
<i>dont utilisation de l'infrastructure</i>	639,1	539,5	540,2
Charges d'exploitation	3 217,3	3 129,9	3 065,9
Résultat d'exploitation	-154,2	-86,4	-111,8
EBIT	-157,9	-94,9	-69,9
Résultat de l'exercice	17,4	43,7	0,3
Investissements bruts	1 465,0	1 593,5	1 674,8
Effectif ²	8 998	9 221	9 478
	Nombre		

1 Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises.

Prestations de la Confédération versées à Infrastructure

En millions de CHF

**Utilisation de l'énergie****Objectifs stratégiques.**

- Faire preuve de professionnalisme en matière d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire, au cœur d'un réseau toujours plus sollicité, pour créer une base solide permettant au trafic voyageurs et au trafic marchandises d'enregistrer des résultats positifs.
- Exceller dans le domaine opérationnel en termes de ponctualité, de sécurité, de disponibilité des installations et de productivité malgré des ressources financières toujours plus limitées.

La qualité altérée par des dérangements majeurs.

L'exercice 2005 a été profondément marqué par la panne de courant du 22 juin, qui a paralysé l'ensemble du réseau suisse pendant plusieurs heures, et par le dysfonctionnement de la commande à distance dans quarante gares de l'agglomération zurichoise le matin du 7 février. L'exploitation ferroviaire a également souffert de la rudesse de l'hiver et des intempéries survenues à la fin de l'été. Un an après le lancement de l'horaire Rail 2000, le nombre des sillons-kilomètres vendus a augmenté de 6,9 pour cent. Le réseau actuel des CFF atteint lentement ses limites en matière de capacités.

CFF Infrastructure clôture l'exercice 2005 sur un produit d'exploitation de 3063 millions de francs (+0,6 pour cent) et un excédent de 17,4 millions de francs. L'équilibre prescrit par la Confédération est donc atteint, notamment en raison de la réduction des prestations fédérales liées aux programmes d'allègement 2003 et 2004 et des autres transferts budgétaires. Les prestations fédérales versées à CFF Infrastructure ont reculé de 8,9 pour cent, à 1199,3 millions de francs. L'activation progressive des installations de Rail 2000 a induit une hausse des charges liées aux amortissements de 6 pour cent, à 1033,5 millions de francs. La restructuration en trafic marchandises a nécessité la constitution d'une provision de 7 millions de francs. La panne de courant a grevé le résultat à hauteur de 4 millions de francs. L'achat d'énergie supplémentaire s'est imposé en raison du faible niveau des eaux et du dérangement durable de la centrale électrique de Leibstadt. Ces pertes et surcoûts ont pu être compensés par des recettes supplémentaires provenant de l'utilisation des sillons (+99,6 millions de francs) et par une hausse des paiements compensatoires de CFF Immobilier (+30 millions de francs). Sur fond de nouvelle baisse de l'effectif, les charges de personnel ont diminué de 1 pour cent, à 1051 millions de francs, ce qui représente un tiers des charges d'exploitation globales (3217,3 millions de francs). Le résultat global a profité de nouvelles mesures d'économies.

La principale source de revenu de CFF Infrastructure reste la vente des sillons horaires. En 2005, le produit de ces ventes a augmenté de 18,5 pour cent, pour s'établir à 639,1 millions de francs. Les principaux clients restent les divisions internes: près des deux tiers du produit proviennent de CFF Voyageurs et 22 pour cent de CFF Cargo. Les 12 pour cent restants ont été réalisés grâce aux 26 autres entreprises de transport (filiales des CFF ou sociétés tierces). La forte croissance du produit des sillons repose principalement sur la mise en œuvre du projet Rail 2000, qui a posé les bases nécessaires à une extension substantielle de l'offre et, partant, à une plus grande utilisation du réseau CFF.

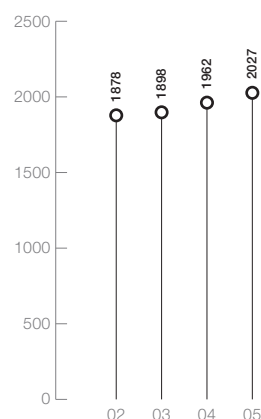
Marchés et prestations: sillons-kilomètres en hausse.

Augmentation des sillons vendus. En comparaison annuelle, les ventes de sillons-kilomètres ont progressé de 6,9 pour cent pour atteindre un nouveau record de 150,9 millions de kilomètres. Cette évolution varie toutefois selon les secteurs:

- En trafic voyageurs, les sillons-kilomètres enregistrent une hausse de 10,4 pour cent, à 120 millions de kilomètres. Les sillons-kilomètres de CFF Voyageurs et de ses filiales ont augmenté de 6,3 pour cent, à 113,5 millions de kilomètres, et ceux des entreprises tierces de 243,3 pour cent, à 6,5 millions.

Evolution de la consommation d'énergie sur le réseau des CFF

En gigawattheures (GWh)



- En trafic marchandises, les ventes de sillons-kilomètres ont globalement baissé de 5 pour cent, à 30,8 millions de kilomètres. CFF Cargo enregistre un repli de 10,3 pour cent. Pendant l'exercice sous revue, la part des sociétés tierces sur le réseau des CFF s'est renforcée de 38,5 pour cent. Leur part de marché s'inscrit désormais à 16 pour cent, contre 11 pour cent en 2004.

Meilleure utilisation des capacités. Une planification exacte et une conduite de l'exploitation rigoureuse ont permis de gérer la forte hausse du trafic (6,9 %) liée au nouvel horaire Rail 2000 sur un réseau déjà fortement sollicité. Chaque jour ouvré, quelque 9000 trains empruntent les 3011 kilomètres du réseau. Actuellement, le nombre de trains par jour et par ligne s'élève en moyenne à 141 (contre 131 l'année précédente). Avec 95,65 pour cent, les CFF ont donc atteint leur objectif de ponctualité (95 % des trains de voyageurs arrivant à destination avec moins de cinq minutes de retard par rapport à l'horaire). Le RER de Zurich affiche des valeurs de ponctualité généralement supérieures à la moyenne, ce qui n'est toutefois pas le cas pour le trafic InterCity. Les statistiques ne tiennent pas compte des deux grandes pannes (poste directeur de Zurich et paralysie du réseau national), ni des intempéries du mois d'août. Dans le trafic marchandises, l'objectif visé (90 pour cent des trains arrivant à destination avec un retard de 0 à 30 minutes) a été respecté, avec un taux de 90,26 pour cent.

Qualité d'exploitation insatisfaisante. Globalement, la qualité de l'exploitation durant l'exercice sous revue n'a pas répondu aux attentes, notamment en raison des deux grandes pannes qui ont touché les secteurs de l'énergie et des postes d'enclenchement. La longue période hivernale ainsi que les inondations du mois d'août ont également pesé sur le déroulement de l'exploitation pendant plusieurs semaines et affecté les trafics voyageurs et marchandises:

- 1) Le principal événement a sans nul doute été la panne de courant du 22 juin 2005. En raison d'un chantier à Altdorf, seule une ligne de transport sur trois était disponible pour acheminer l'énergie nécessaire depuis le site de production du St-Gothard vers le Plateau. Selon les estimations des experts, la capacité de 240 mégawatts définie dans la documentation des installations suffisait pour couvrir les besoins escomptés. Cependant, le sectionneur de l'installation de commutation de Rotkreuz n'avait été conçu que pour 211,2 mégawatts. A la suite d'une brève surcharge, la ligne de transport utilisée s'est désactivée peu après 17 heures, partageant l'alimentation en courant des CFF entre un réseau nord et un réseau sud. Le manque de vision d'ensemble au sein de la centrale de contrôle n'a pas permis de stabiliser les deux réseaux indépendants à temps, entraînant ainsi une panne générale peu avant 18 heures. Grâce aux efforts redoublés des spécialistes, le réseau a pu être rétabli deux heures plus tard et l'ensemble des composantes du système

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objetifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

a été réalimenté à partir de 21 heures 30. Cette panne de courant a paralysé quelque 2000 trains, immobilisé 200 000 voyageurs ainsi qu'une grande partie du trafic marchandises des CFF et des réseaux partenaires.

Les CFF ont réagi dès la fin de la panne et mis en oeuvre une série de mesures destinées à éviter tout nouvel événement de ce type. Un rapport des CFF établi en août a analysé l'origine de l'incident et mis en évidence les démarches engagées. Toutes les mesures à court terme ont été introduites avant fin 2005. L'expertise de Fichtner Consulting und IT AG Stuttgart, commandée par les CFF et disponible depuis mi-février 2006, est venue confirmer les résultats de l'étude interne.

2) Le 7 février 2005, un manque de coordination dans des travaux de rénovation et une erreur de manipulation au niveau de la technique de commande au poste directeur de Zurich ont interrompu la commande à distance d'une quarantaine de gares pendant plusieurs heures. Le trafic ferroviaire dans l'agglomération de Zurich a été d'autant plus perturbé qu'il a fallu envoyer des collaborateurs pour desservir des postes d'enclenchement habituellement commandés à distance. Pour parer à ce genre de dérangements, des mesures immédiates ont été initiées.

3) Les dégâts occasionnés fin août par les intempéries en Suisse centrale et dans l'Oberland bernois comptent parmi les plus importants de l'histoire des CFF. En effet, les nombreuses interruptions de lignes ont sensiblement gêné l'exploitation sur le réseau CFF de la région. Une fois encore, l'engagement du personnel d'entretien et la bonne collaboration interne ont permis de rétablir le trafic sur la plupart des lignes après une interruption de quatre à cinq jours. Les coûts liés à l'élimination des dommages sur l'infrastructure ferroviaire se sont élevés à 84 millions de francs au total, dont 40 millions pour la seule filiale Zentralbahn.

Poursuite du développement des produits et services.

Telecom: migration réussie vers le nouveau réseau de données. Dans le cadre du projet Datacom 200X, CFF Telecom a entièrement remanié son réseau de transmission de données et migré l'ensemble des applications de l'entreprise vers ce nouveau réseau. Le gain de capacités permet de poursuivre le processus d'automatisation. Le nouveau réseau des CFF est une plate-forme centrale pour les applications complexes destinées à l'exploitation ferroviaire et à la bureautique. La disponibilité du réseau dans le domaine des télécommunications s'est stabilisée à un haut niveau (99,99 pour cent par rapport à l'année précédente).

Position de leader mondial. La mise en place du réseau de téléphonie mobile pour les chemins de fer (GSM-R) va bon train. Fin 2005, les cent premiers kilomètres étaient équipés. D'ici 2010, le GSM-R remplacera les systèmes radio sol-train existants, ce qui facilitera la communication entre les centrales d'exploitation et le personnel des trains. Des accords d'itinérance nationaux et internationaux font des CFF la première entreprise ferroviaire mondiale à pouvoir utiliser son réseau GSM-R à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières nationales.

Energie: la consommation reste inférieure à la hausse du trafic. Au cours de l'exercice sous revue, l'énergie consommée pour l'exploitation ferroviaire des CFF a augmenté de 3,3 pour cent à 2027 gigawattheures (GWh), mais cet accroissement est resté en deçà de la hausse du trafic. Proportionnellement, la hausse de la consommation d'énergie globale s'est également avérée inférieure à l'extension de l'offre. Cette évolution positive s'explique par l'optimisation de l'efficacité globale du système.

La quantité d'énergie produite et achetée a diminué de 15,6 pour cent, à 3645 GWh. La production d'énergie des centrales des CFF (1815 GWh contre 1813 en 2004) n'a pratiquement pas évolué tandis que les achats sur le marché (-31,7 pour cent) ainsi que les livraisons par les usines partenaires (-15,2 pour cent) s'inscrivent en net recul. Cette baisse est due essentiellement au très faible niveau des précipitations au cours de l'année écoulée.

Les principaux projets de ce secteur ont été la construction d'un nouveau tronçon de la ligne du Nufenen, l'achèvement de la rénovation du convertisseur de fréquence de Chiètres et diverses autres extensions de la fonctionnalité du centre directeur de Zollikofen. Au 1^{er} janvier 2006, CFF Energie a par ailleurs repris l'exploitation des composantes du système 132 kV du BLS.

Facteurs de réussite stratégiques.

La planification et l'exécution de l'aménagement du réseau dans le cadre de Rail 2000, tout comme la préparation minutieuse du processus de changement ont permis à CFF Infrastructure de contribuer amplement à la réussite du lancement de ce projet d'envergure, et ce à hauteur de 5,9 milliards de francs. Les besoins exprimés par un nombre croissant d'entreprises de transport ferroviaire ont pu être intégrés dans un horaire dense. Cette année, CFF Infrastructure entend consolider l'horaire et exploiter le niveau de fiabilité élevé de ses installations pour améliorer de manière décisive la ponctualité des trains sur les lignes principales et aux heures de grande affluence.

Clients: pallier le déficit en matière d'information à la clientèle.

Les pannes survenues en 2005 ont de nouveau mis au jour le manque d'information à la clientèle dans les gares et les trains. Un projet exhaustif a donc été lancé, en étroite collaboration avec CFF Voyageurs, afin d'analyser les défaillances dans ce domaine et de définir puis d'appliquer des mesures correctives. L'objectif est de fournir en temps voulu des informations sur l'exploitation, même en cas de retards par rapport à l'horaire, et, partant, d'améliorer la satisfaction des usagers. A l'occasion du lancement du train-tram de Zoug, les CFF ont en outre procédé à la mise en œuvre du premier sous-projet relatif au nouveau système automatisé d'information à la clientèle, qui permet de suivre dans les gares et dans les trains la progression des convois. En cas de retard, les données sont automatiquement actualisées.

La mise en place du réseau de téléphonie mobile pour les chemins de fer (GSM-R) va bon train. Fin 2005, les cent premiers kilomètres étaient équipés. D'ici 2010, le GSM-R remplacera les systèmes radio sol-train existants.

Investissements: 1000 projets initiés et menés à terme.

En 2005, CFF Infrastructure a mené avec succès près d'un millier de projets d'entretien, de renouvellement et d'aménagement. Le volume d'investissement s'est élevé à environ 1465 millions de francs.

Au cours de l'exercice sous revue, 30 gares régionales supplémentaires ont été intégralement rénovées. Au total, 190 gares ont été modernisées depuis le lancement du programme en 2002. En juin, le premier coup de pioche a été donné pour l'aménagement du Passage Sihlquai, partie intégrante de la nouvelle gare de transit de la Löwenstrasse, à Zurich. La troisième étape de l'extension du RER de Zurich, dont les travaux ont débuté en 2005, impose la construction de sections à double voie entre Bonstetten-Wettswill et Hedingen, et entre Rüti (ZH) et Bubikon. Durant l'exercice, un programme de renouvellement global des gares du RER bâlois a été lancé. D'ici 2008, 25 gares seront ainsi modernisées et trois arrêts supplémentaires construits dans cinq cantons.

Investissements importants dans l'entretien et le renouvellement. Une grande partie des investissements est affectée à l'entretien et au renouvellement de la voie ferrée. En 2005, CFF Infrastructure a investi un montant total de 262 millions de francs dans la rénovation intégrale de 95 kilomètres de voie et la réfection de 444 aiguilles. En outre, 71 passages à niveau non sécurisés ont été assainis ou supprimés. A la suite du programme engagé en 2005, le parc de CFF infrastructure – environ 500 locomotives de la manœuvre et du service des travaux – sera modernisé et réduit de 20 pour cent d'ici 2010.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objets	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	68
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Innovations: baptême du feu pour l'ETCS sur le nouveau tronçon.

En 2005, l'Office fédéral des transports a confié aux CFF la gestion du système de signalisation et d'arrêt automatique des trains baptisé European Train Control System (ETCS). Les CFF en assument donc la mise en service sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist et dans le tunnel de base du Lötschberg. Dans le cadre d'un concept de mise en service progressive et en collaboration avec les partenaires industriels, les CFF développent le système ETCS Level 2 sur le nouveau tronçon pour permettre aux trains de circuler à une vitesse de 200 km/h. A compter du changement d'horaire du 10 décembre 2006, ce système permettra de gérer et de sécuriser l'ensemble du trafic sur le nouveau tronçon (jusqu'à 250 trains par jour). Fin 2005, plus de 90 pour cent des véhicules concernés étaient équipés de l'ETCS.

Sur mandat de BLS AlpTransit, CFF Infrastructure met également en place le système ETCS Level 2 (installations de sécurité et équipements de radiocommunication) dans le tunnel de base du Lötschberg; la mise en service est prévue mi-2007. Depuis la fin du premier semestre 2005, le système ETCS est testé sur un parcours spécial à Dottikon. En outre, le développement de l'ETCS va se poursuivre de façon à permettre le remplacement, à l'horizon 2015, du système actuellement en vigueur sur l'ensemble du réseau suisse à voie normale.

Optimisation des processus et de l'organisation: une responsabilité assumée.

Compte tenu de la densification de l'horaire et de la pleine utilisation des capacités du réseau ferré, toute perturbation affecte désormais l'horaire global de manière plus marquée et plus rapide. CFF Infrastructure a donc décidé d'initier un projet visant à réduire les perturbations. De surcroît, la défense d'entreprise – qui compte actuellement près de 900 miliciens – sera transformée en une organisation professionnelle d'ici mi-2006, avec pas moins de 190 postes à plein temps.

Des adaptations de l'organisation ont permis de clarifier les responsabilités au sein de CFF Infrastructure. Ainsi, le secteur Vente et gestion des capacités a été supprimé et les unités d'affaires qu'il englobait – Gestion des sillons, Conduite de l'exploitation et Energie – sont désormais subordonnées directement au responsable d'Infrastructure. Depuis octobre 2005, le nouveau secteur Grands projets dirige et coordonne l'intégralité des travaux de mise en service des lignes de base NLFA; il est également chargé de la protection contre le bruit sur l'ensemble du réseau et du programme d'aménagement pour le raccordement aux différents réseaux européens à grande vitesse.

Prévu pour 2006, le nouveau centre de compétences Véhicule/Voie de communication vise à sauvegarder et, le cas échéant, à développer les connaissances spécifiques pour garantir un niveau de disponibilité et de sécurité élevé des chemins de fer en tant que système global. Par ailleurs, la nouvelle Académie pour l'infrastructure ferroviaire (Academia), en charge de la formation et du perfectionnement spécialisés des collaboratrices et collaborateurs d'Infrastructure, a été inaugurée en automne avec une formation pilote destinée aux chefs d'équipe. L'objectif est de conserver, voire de développer les connaissances ferroviaires spécifiques à l'infrastructure par le biais de formations ciblées.

Fin décembre, il a été décidé de transformer le service d'attribution des sillons commun aux CFF et au BLS en une société anonyme associant également le SOB et l'Union des transports publics.

Recul de l'effectif.

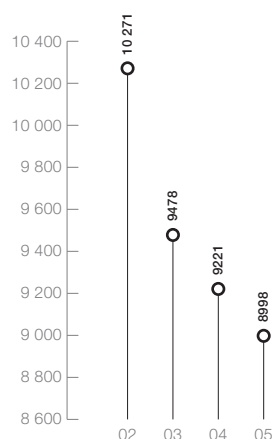
Durant l'exercice sous revue, l'effectif de CFF Infrastructure a atteint 8998 postes à plein temps, soit 223 de moins qu'en 2004. La part des femmes s'est élevée environ à 9 pour cent et 8 pour cent des postes étaient pourvus à temps partiel. Le nombre d'accidents professionnels a diminué de 17 pour cent, s'établissant à 3,7 accidents pour 100 collaborateurs.

Perspectives 2006.

Une année après le lancement de Rail 2000, on constate que le développement de l'offre a encore réduit la marge de manœuvre en matière de gestion du trafic. Ainsi, toute perturbation se répercute plus rapidement sur le réseau et affecte un nombre de trains et d'usagers plus élevé. A l'avenir, CFF Infrastructure souhaite se concentrer davantage sur les mesures de prévention, afin de supprimer les sources potentielles de perturbations et, partant, de réduire significativement le nombre de minutes de retard.

Evolution de l'effectif d'Infrastructure

Moyenne annuelle des emplois à plein temps

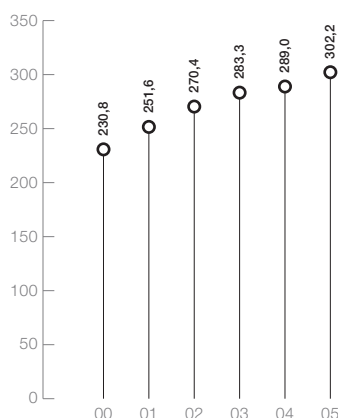


Immobilier: l'essentiel en bref.

- Nouvelle amélioration du résultat positif de l'année précédente: augmentation du résultat d'exploitation de 18,3 pour cent, à 170,7 millions de francs.
- Bénéfice de 21 millions de francs (contre 15,2 millions en 2004) après versement d'indemnités compensatoires à CFF Infrastructure.
- Nouvelle hausse des produits locatifs: croissance de 3,7 pour cent, à 443,4 millions de francs.
- Les gares RailCity à nouveau moteurs de croissance: chiffre d'affaires en augmentation de 5,8 pour cent, à 863 millions de francs.
- Accroissement du chiffre d'affaires des Park+Rail de 2,9 millions de francs, à 19,3 millions.
- Investissement de 160,2 millions de francs dans les aires de développement ainsi que dans les projets de transformation et de construction.
- La nouvelle stratégie d'investissement et de financement pour les aires de développement vise à parvenir à une création de valeur durable, à exploiter les synergies dans les gares, à limiter la mobilisation des ressources et à réduire les risques.

Evolution des produits locatifs de tiers¹

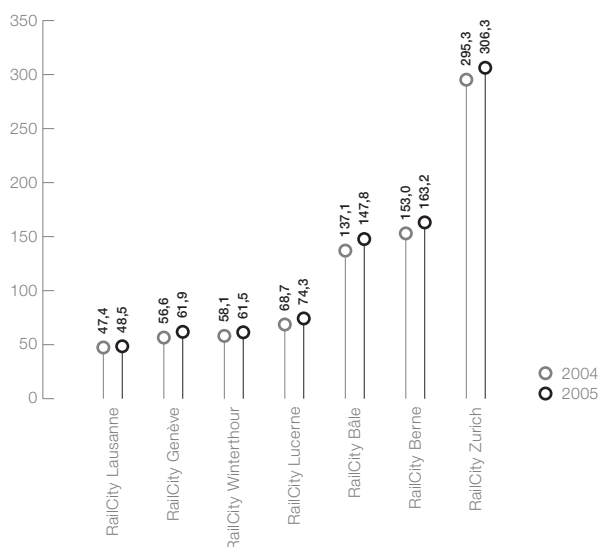
En millions de CHF



¹ Sans les sociétés du groupe CFF.

Evolution du chiffre d'affaires des locataires des gares RailCity

En millions de CHF

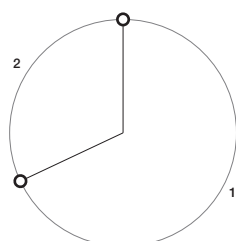


CFF Immobilier en bref¹

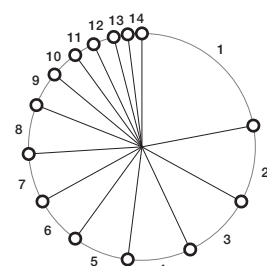
En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	548,2	553,1	491,9
<i>dont produits résultant de la location d'immeubles</i>	443,4	427,7	419,7
Charges d'exploitation	377,5	408,9	364,0
Résultat d'exploitation	170,7	144,3	127,9
EBIT	219,6	184,6	152,1
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	139,5	93,6	48,1
Résultat de l'exercice	21,0	15,2	-4,6
Investissements bruts	160,2	177,2	175,0
Valeur comptable des immobilisations	3 169,3	3 106,0	3 020,5
Effectif ²	Nombre	793	795

1 Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises.

Origine des produits locatifs

- 1 Produits locatifs de tiers 68 %
2 Produits locatifs des sociétés du groupe 32 %

Produits locatifs de tiers en fonction du type d'utilisation

- 1 Locaux commerciaux/Magasins 22 %
2 Kiosques 11 %
3 Bureaux/Cabinets 10 %
4 Entrepôts 9 %
5 Droits de superficie 8 %
6 Publicité 7 %
7 Logements 7 %
8 Park+Rail 7 %
9 Buffets 5 %
10 Places de stationnement 4 %
11 Automates 3 %
12 Autres 3 %
13 Immeubles art./ind. 2 %
14 Promotions 2 %

Objectifs stratégiques.

- Augmenter durablement la valeur de rendement tout en assainissant le portefeuille.
- Exploiter et dégager des synergies dans les gares.
- Générer une croissance en améliorant de manière ciblée le free cash flow ainsi que la productivité.
- Assurer avec rigueur une gestion de la qualité propre à renforcer la satisfaction de la clientèle.

Une croissance supérieure à la moyenne.

CFF Immobilier a une nouvelle fois amélioré son résultat positif de l'année précédente. Lors de l'exercice 2005, les produits résultant de la location d'immeubles ont augmenté de 3,7 pour cent pour s'établir à 443,4 millions de francs. Une fois de plus, les sept gares RailCity ont été de véritables moteurs de croissance. Grâce à cette évolution, le bénéfice opérationnel s'est accru de 18,3 pour cent, s'établissant à 170,7 millions de francs. Le bénéfice annuel de CFF Immobilier se chiffre à 21 millions de francs, déduction faite des indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructure.

Les CFF, qui possèdent, dans tout le pays, près de 100 millions de mètres carrés de terrain, environ 5200 immeubles et 27 000 contrats de location, comptent parmi les entreprises les plus importantes sur le marché suisse de l'immobilier. La valeur comptable de ces immobilisations corporelles s'élève à 3,2 milliards de francs. CFF Immobilier assume le rôle de propriétaire et de gestionnaire pour tous les biens immobiliers des CFF.

Croissance élevée sur le marché extérieur. Malgré un contexte difficile, le résultat d'exploitation de CFF Immobilier a augmenté de 18,3 pour cent lors de l'exercice 2005, pour passer à 170,7 millions de francs. Les produits résultant de la location d'immeubles se sont hissés à 443,4 millions de francs (+3,7 pour cent), dont les deux tiers environ, soit 302,2 millions de francs (+4,6 pour cent), ont porté sur des produits de location réalisés avec des clients externes. En outre, des amortissements moins élevés et une part plus faible de dépenses d'investissement ne pouvant être portées à l'actif ont favorisé le résultat d'exploitation. Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a progressé de 19 pour cent, à 219,6 millions de francs. Cette hausse est également due à un résultat supérieur de 8,7 millions de francs, généré par la vente d'immobilisations corporelles. Le bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires à CFF Infrastructure s'est élevé à 139,5 millions de francs en 2005 (+49 pour cent); son augmentation notable s'explique par les évolutions susmentionnées et par des charges financières plus faibles. En 2005,

CFF Immobilier a de nouveau effectué des paiements compensatoires à CFF Infrastructure: sur les 190 millions de francs reversés (contre 160 millions de francs en 2004), 114 millions de francs provenaient directement des caisses d'Immobilier et 76 millions de francs ont transité par les unités centrales au titre de charges financières. Malgré ces paiements compensatoires, CFF Immobilier a pu accroître son résultat annuel 2005 de 5,8 millions de francs, à 21,0 millions de francs.

Evolution des marchés et des produits.

Evolutions différenciées sur le marché de l'immobilier.

En tant que prestataire global, CFF Immobilier est exposé aux fluctuations du marché de l'immobilier et doit maintenir son rang. L'évolution a été différente d'un segment de marché à l'autre. Au cours de l'exercice sous revue, le marché suisse du logement a vu la construction de plus de 40 000 nouveaux logements, un seuil jamais atteint depuis 1996. Malgré une légère hausse des taux d'inoccupation, la demande et les prix se sont stabilisés, avec des différences régionales parfois marquées. Sur le marché des surfaces de bureaux, il existe une surcapacité de 4,5 à 5 millions de mètres carrés. Les prix sont restés stables dans l'ensemble, malgré l'augmentation des surfaces vacantes. Concernant les surfaces de vente, l'offre s'est légèrement élargie, ce qui a conduit à une hausse des surfaces inoccupées en Suisse et à une pression générale sur les prix de l'offre.

RailCity reste en pleine croissance. Lors de l'exercice 2005, les sept grandes gares RailCity de Suisse ont réalisé un chiffre d'affaires de 863 millions de francs dans le commerce et la restauration, soit une croissance de 5,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Non seulement l'objectif de 4 pour cent a été dépassé, mais les gares RailCity enregistrent aussi un résultat largement supérieur à la croissance moyenne dans le commerce de détail (1,7 pour cent en 2005). Outre la relance de la consommation, cette progression du chiffre d'affaires et ce bon résultat sont dus à la hausse du nombre de clients du trafic voyageurs, en liaison avec l'élargissement de l'offre Rail 2000 et l'extension de l'offre de services dans les gares RailCity.

Le potentiel des gares RailCity a été confirmé par une comparaison effectuée pour la première fois avec 400 immeubles commerciaux implantés dans toute la Suisse. Cette étude montre qu'elles génèrent des produits de location d'immeubles supérieurs à la moyenne et obtiennent un rendement net du cash-flow très élevé malgré des coûts d'exploitation importants (sécurité, nettoyage et maintenance) et des horaires d'ouverture prolongés.

Gérance: succès garanti grâce à la concentration et à la poursuite du développement.

Evolution positive des produits. Les surfaces de vente bénéficiant d'un emplacement favorable sont toujours très demandées. Cela explique en partie l'évolution positive des produits liés à la gérance. Les locaux inoccupés ont été peu nombreux et se sont surtout concentrés dans les zones rurales. Par rapport à l'année précédente, les produits résultant de la location d'immeubles ont augmenté de 3,7 pour cent, passant à 443,4 millions de francs.

Nombreuses ouvertures de magasins. Des suppléments de revenus substantiels ont également été réalisés grâce à l'ouverture de divers magasins. L'offre a notamment été élargie avec l'ouverture de la première partie d'une galerie commerciale à Coire, d'un magasin Coop Pronto, d'une pizzeria, d'un bar lounge et de deux kiosques à journaux à Neuchâtel, d'un magasin Coop Pronto, d'un café et d'une pharmacie à Yverdon-Bains, d'un Caffè Spettacolo à Soleure et d'un tout nouveau K-Shop à Rorschach. De plus, la demande en

L'aménagement ou la rénovation de 3000 places de stationnement a permis de continuer la mise en œuvre réussie de la stratégie Park+Rail. En mai, la 10 000^e place de stationnement depuis le début de l'opération en 2001 a été inaugurée à Zoug. Pour promouvoir la mobilité combinée, CFF Immobilier entend faire aménager d'ici la fin 2008 un total de 18 000 places de stationnement dans le périmètre des gares ou à proximité.

sites à forte fréquentation a été importante pour tous les types de distributeurs automatiques et pour la presse gratuite.

Vente de participations. Les locations de locaux et de surfaces font partie des compétences centrales de CFF Immobilier. Afin de mieux se concentrer sur ces missions, les participations détenues dans la société d'exploitation Cevanova AG (magasins «avec.») ainsi que la marque et le concept de franchise Aperto ont été cédés durant l'exercice 2005.

Réussite de Park+Rail. L'aménagement ou la rénovation de 3000 places de stationnement a permis de continuer la mise en œuvre réussie de la stratégie Park+Rail. En mai, la 10 000^e place de stationnement depuis le début de l'opération en 2001 a été inaugurée à Zoug. Pour promouvoir la mobilité combinée, CFF Immobilier entend faire aménager d'ici la fin 2008 un total de 18 000 places de stationnement dans le périmètre des gares ou à proximité. Dans ce secteur, CFF Immobilier a réalisé en 2005 un chiffre d'affaires de 19,3 millions de francs (+2,9 millions).

Hausse du chiffre d'affaires généré par les ventes. En 2005, les ventes se sont montées à 59 millions de francs, répartis sur quelque 160 contrats de vente, dont un grand nombre concernait d'anciennes maisons de garde. Les principales ventes effectuées en 2005 par CFF Immobilier ont été l'aliénation du terrain du troisième immeuble du complexe Jacob Burckardt

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objets	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	68
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Haus à Bâle, et celle d'une partie des terrains au nord-est de la place de la gare à Coire.

RailClean gagne en efficacité. L'unité RailClean effectue le nettoyage des locaux, surfaces et objets directement visibles dans les gares CFF et assure le service d'hiver pour des installations destinées au public. En 2005, elle a en outre signalé quelque 6600 dommages devant être réparés sur des installations CFF, protégé une surface de 10 000 m² contre les graffitis et éliminé 25 000 m² de tags.

Facteurs de réussite stratégiques.

Stratégie pour les grandes gares. L'augmentation des prestations de services dans les centres du trafic voyageurs fait partie des facteurs de réussite stratégiques. Après les gares RailCity, les offres seront optimisées dans les 23 plus grandes gares. A cet effet, une stratégie de portefeuille ad hoc a été lancée en 2005, qui simplifie la gestion, centralise les filiales sur le plan régional et augmente les objectifs de résultat en conséquence. Les sites définis disposeront tous d'une offre minimale standardisée et clairement identifiable. En plus des offres de voyages classiques des CFF, celle-ci comprendra notamment des kiosques à journaux, des cafés, des magasins de proximité, des pharmacies ou des drogueries ainsi que des fleuristes. Ce concept permettra aux locataires de magasins de se positionner de manière ciblée. La mise en œuvre de la stratégie se déroulera en deux étapes d'ici 2009. Cinq projets de transformation ou de construction ont déjà commencé.

Ouverture des magasins le dimanche. Les heures d'ouverture plus tardives le soir et la possibilité d'effectuer des achats le dimanche constituent un besoin croissant de la clientèle et contribuent beaucoup à la réussite des commerces dans les gares. Grâce à la modification de la loi sur le travail, adoptée à une courte majorité (50,6 pour cent) lors de la votation fédérale du 27 novembre 2005, l'offre commerciale variée existant dans les grandes gares est maintenue même le dimanche.

Nouvelle stratégie d'investissement et de financement pour les aires de développement. Par la mise en œuvre de sa stratégie d'investissement et de financement pour les aires de développement, CFF Immobilier veut parvenir à une création de valeur durable, exploiter les synergies dans les gares, tout en limitant la mobilisation de ses ressources et en réduisant les risques. Sur la base d'une analyse solide, CFF Immobilier poursuivra à l'avenir une stratégie diversifiée en fonction des catégories de projets. Les CFF entendent en outre participer à l'accroissement de la valeur des sites qu'ils génèrent autour des gares par la densité du trafic ferroviaire.

Lancement de grands projets d'investissement.

Dans le cadre de la nouvelle stratégie d'investissement et de financement, CFF Immobilier mettra en œuvre plus de 80 grands projets d'aires de développement au cours des prochaines années. Plusieurs projets importants ont progressé l'an dernier: au centre de Bâle, dans le quartier Gundeldinger à proximité immédiate de la gare CFF, la construction d'un centre résidentiel, commercial et de services a démarré sur une surface utile d'environ 20 000 mètres carrés. Prévu sur une aire de 10 hectares, le programme de développement de La Praille, à Genève, a pu être avancé en 2005. Le plan d'aménagement privé concernant le projet du quartier situé à l'ouest de la gare centrale de Zurich a été approuvé par le conseil communal de Zurich le 18 janvier 2006, par 114 voix contre 0. Ce concept urbanistique offre un espace pour un nombre de postes de travail et de places de formation pouvant aller jusqu'à 8000, et pour plus de 1000 résidents.

Grâce à l'ensemble immobilier «Gleis d» construit à Coire, l'aire des anciens ateliers principaux CFF a été nettement revalorisée depuis novembre 2005 et dédiée à un nouvel usage. Le projet Arbec à Yverdon-les-Bains s'inscrit dans le droit fil de la stratégie d'optimisation des sites de maintenance du matériel roulant. Dans la zone de l'ancienne gare de triage grande vitesse de Wyler à Berne, 550 postes de travail viendront s'ajouter aux 250 postes existants de CFF Voyageurs.

Un volume d'investissements de 160 millions de francs.

En 2005, CFF Immobilier a investi 160,2 millions de francs au total, soit 17 millions de francs de moins que l'année précédente. Outre les investissements réalisés dans les grandes aires de développement, CFF Immobilier a mis en œuvre de nombreux projets de transformation ou de construction, une grande partie ayant un caractère purement commercial.

Acquisitions immobilières pour une exploitation ferroviaire d'avenir.

Les achats de terrain au profit des projets ferroviaires ont porté essentiellement sur les surfaces nécessaires à la construction de très nombreuses parois antibruit dans l'ensemble de la Suisse, mais essentiellement le long du corridor de ferroutage du St-Gothard. De plus, diverses acquisitions de terrains ou de droits ont été effectuées et des conventions ont été conclues pour d'importants projets ferroviaires tels la construction du nouveau bâtiment voyageurs à Viège, le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, la future ligne RER Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) ou la nouvelle ligne diamétrale de Zurich.

Améliorations apportées aux processus.

Parallèlement à une augmentation notable de l'efficacité, le niveau de qualité a encore été accru chez RailClean, grâce à des investissements ciblés dans la poursuite de la mécanisation des travaux, à une assurance qualité permanente et à la formation initiale ou continue du personnel. En outre, RailClean a revu l'organisation de son service de nettoyage au début de l'année 2005; à la suite de cet examen, elle a réduit le nombre de régions de neuf à six.

Pour que RailCity puisse continuer de garantir un Facility Management professionnel et concurrentiel à l'avenir, l'organisation sera réexaminée en 2006.

Légère baisse de l'effectif.

Durant l'exercice sous revue, CFF Immobilier a employé en moyenne 829 collaboratrices et collaborateurs, soit 772 postes à plein temps. Cette baisse de 21 postes par rapport à 2004 est due pour l'essentiel à la réorganisation du nettoyage interne.

Perspectives 2006.

En 2006, CFF Immobilier entend apporter une nouvelle contribution positive au résultat des CFF et offrir à ses clients davantage de services et de qualité en gare, par le biais de projets innovants comme les zones d'attente et les points d'information dans les gares Rail-City, ou par la définition cohérente de standards pour toutes les catégories de gare. Cela s'applique non seulement aux grandes gares, mais aussi et surtout aux petites stations. Pour accroître la compétitivité, les coûts doivent être réduits de manière ciblée et les comparaisons avec les leaders de la branche doivent être poursuivies.

Plus de 200 millions de francs investis. La nouvelle stratégie d'investissement et de financement doit également être mise en œuvre. Des investissements de 217 millions de francs sont prévus dans des projets commerciaux et nécessaires à l'exploitation. L'année 2006 sera marquée par le début de la construction du nouveau bâtiment voyageurs de Viège, par l'achèvement de l'immeuble de bureaux de Wyler à Berne, par la fin des travaux de rénovation dans le bâtiment voyageurs de Coire, ainsi que par la poursuite de l'extension des installations Park+Rail. En outre, divers grands projets doivent être développés, notamment la gare d'Aarau, le SüdPark de Bâle, le quartier de la gare centrale de Zurich, le WestLink de Zurich Altstetten, Genève-Cornavin et La Praille.

Stratégie et réalisation des objectifs: défis stratégiques.

En qualité de propriétaire des CFF, la Confédération arrête, dans le cadre de sa stratégie valable pour une période de quatre ans, les objectifs généraux pour l'entreprise et ses divisions. Dès lors, les CFF définissent les démarches et mesures nécessaires à la réalisation de ces objectifs.

Objectifs généraux des CFF.

- Renforcer la position des transports publics et augmenter la part de marché de l'entreprise.
- Contribuer de manière déterminante au transfert du trafic marchandises de transit de la route vers le rail et proposer des prestations de qualité.
- Augmenter continuellement la productivité dans les domaines du transport et de l'infrastructure.
- Atteindre un niveau élevé en termes de qualité et de ponctualité.
- Garantir et maintenir un niveau élevé de sécurité pour les clients et le personnel grâce à une gestion globale de la sécurité (complément d'informations sur le thème de la sécurité, voir page 64).
- Mettre en œuvre une politique environnementale qui renforce les avantages du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport (complément d'informations sur le thème de l'environnement, voir page 62).
- Soutenir la réalisation des priorités de développement dans le périmètre des gares, en tenant compte des ressources économiques disponibles (complément d'informations sur Immobilier, voir page 44).

Objectifs stratégiques du trafic voyageurs.

Croissance

- Etendre l'offre de mobilité (Rail 2000, systèmes RER et mobilité combinée).
- Garantir le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse grâce à des alliances.
- Appliquer une stratégie dans les zones limitrophes pour exploiter le flux des navetteurs.

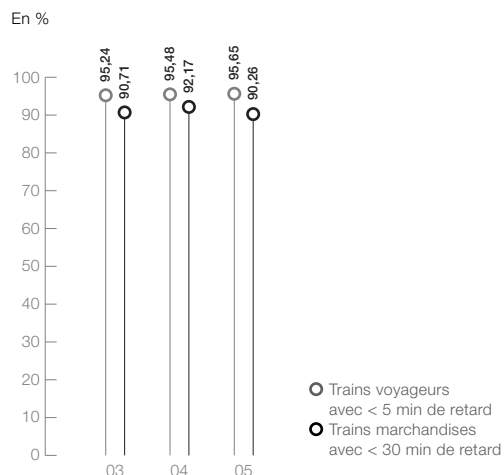
Qualité

- Cibler la ponctualité, la propreté, la sécurité et la modernité des trains.
- Optimiser la part des nouveaux canaux de vente (Internet) et promouvoir le libre service.
- Standardiser les processus de production et d'entretien (complément d'informations sur le trafic voyageurs, voir page 20).

Objectifs stratégiques du trafic marchandises.

- Marché suisse: favoriser la croissance par le biais de nouveaux produits. Augmenter la productivité.
- Marché européen: exploiter les potentiels de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic reliant le Benelux, l'Allemagne et l'Italie, grâce à une production efficace (complément d'informations sur le trafic marchandises, voir page 28).

Evolution de la ponctualité des trains



Objectifs stratégiques d'Infrastructure.

- Faire preuve de professionnalisme en matière d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire pour garantir, au cœur d'un réseau toujours plus sollicité, des résultats positifs en trafics voyageurs et marchandises.
- Exceller dans le domaine opérationnel en termes de ponctualité, de sécurité, de disponibilité des installations et de productivité malgré des ressources financières toujours plus limitées.
- Orienter les investissements de sorte que les clients en retirent un avantage maximal (complément d'informations, voir page 36).

Objectifs stratégiques d'Immobilier.

- Augmenter durablement la valeur de rendement tout en assainissant le portefeuille.
- Exploiter et dégager des synergies
 - en tirant profit de la valorisation des gares générée par une augmentation de leur fréquentation;
 - en exploitant de manière ciblée la qualité du site des gares et en renforçant cet attrait par le développement des quartiers avoisinants.
- Maximiser la performance grâce à une nouvelle croissance sans ressources supplémentaires, en améliorant de manière ciblée le free cash flow ainsi que la productivité.

- Assurer avec rigueur une gestion de la qualité propre à renforcer la satisfaction de la clientèle et maintenir les standards de propreté et de sécurité (complément d'informations sur CFF Immobilier, voir page 44).

Réalisation des objectifs.

La réalisation des objectifs stratégiques peut se résumer comme suit (rapports détaillés sur les différentes divisions, voir pages 20 à 49):

Résultat financier. Le groupe CFF essuie pour l'exercice 2005 une perte de 166,3 millions de francs. Ce résultat s'explique avant tout par les pertes enregistrées en trafic marchandises et par les provisions destinées aux engagements de prévoyance. Le seuil de rentabilité visé en trafic marchandises est loin d'être atteint (voir Rapport financier, pages 83 et suivantes).

Ponctualité. Les objectifs généraux de ponctualité ont été atteints en 2005. La ponctualité des trains de voyageurs s'est établie à 95,65 pour cent (objectif: 95 pour cent), tandis que celle des trains de marchandises était de 90,26 pour cent (objectif: 90 pour cent). Toutefois, la moyenne de ces résultats présente – notamment pour le trafic voyageurs – une image guère différenciée en termes de qualité. Les données relatives à la ponctualité ne tiennent pas compte du dérangement intervenu en février au poste directeur de Zurich ni de

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

la panne de courant qui a paralysé l'ensemble du réseau. En outre, l'hiver particulièrement rude, les intempéries du mois d'août ainsi que les fréquents retards sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist ont mis en évidence la nécessité d'agir à différents niveaux.

Productivité. La productivité a pu être optimisée au cours des dernières années. Les indices y afférents montrent, pour 2005, une tendance à la hausse dans tous les domaines. En trafic voyageurs, les charges d'exploitation par train-kilomètre ont baissé de 5,7 pour cent. Le trafic marchandises a également enregistré une belle progression grâce aux transports à destination de l'Allemagne et de l'Italie. La distance moyenne par tonne nette acheminée a ainsi augmenté de 16,7 pour cent. Au sein d'Infrastructure, la vente des sillons-kilomètres a progressé de 15,2 pour cent.

D'autres indices de productivité figurent dans l'Aide-mémoire statistique annexé.

Sécurité. Que l'on tienne compte ou non de la distance parcourue en sillons-kilomètres, le nombre d'accidents relevant de l'exploitation (d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer) a sensiblement diminué, reculant de 101 à 87. Le bilan est de 0,57 accident (0,71 en 2004) par million de kilomètres parcourus. En 2005, on a déploré 35 collisions et chocs (36 en 2004), avant tout dans le service de la manœuvre; ce sont les deux principales causes d'accidents liés à l'exploitation. Les résultats se sont nettement améliorés par rapport à ceux de l'année précédente. Pour leur part, les accidents du travail se sont chiffrés à 4,1 pour 100 collaborateurs, un résultat largement inférieur à celui de 2004 (complément d'informations sur le thème de la sécurité, voir page 64).

Instruments de gestion modernes.

Les CFF s'engagent en faveur d'un système de gestion moderne, axé sur la valorisation afin de piloter et d'optimiser la rentabilité. Dans le cadre du gouvernement d'entreprise, ils disposent d'un système de planification et de reporting intégré et, partant, d'instruments qui leur permettent d'assurer le contrôle de la Direction (voir section «Instruments d'information et de contrôle à l'égard de la Direction de l'entreprise», chapitre

Corporate Governance, page 73). De surcroît, les CFF s'entretiennent régulièrement avec leur propriétaire et les autorités de surveillance (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Département fédéral des finances et Office fédéral des transports). Ces entretiens sont l'occasion de discuter, entre autres, des rapports sur la réalisation des objectifs stratégiques de la Confédération. Au niveau opérationnel, le «balanced scorecard» (BSC) représente le principal instrument de gestion pour réaliser les objectifs. L'unité centrale Corporate Finance and Controlling (CFC) rédige chaque mois un rapport financier soumis à la Direction de l'entreprise.

Des investissements profitables à l'économie.

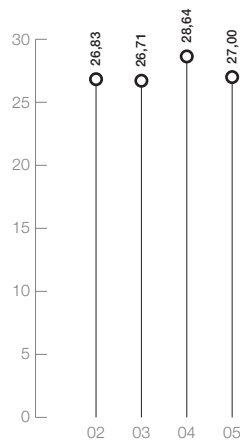
Les CFF restent l'un des principaux investisseurs en Suisse. Au cours de l'année sous revue, ils ont investi un total de 2,50 milliards de francs, contribuant ainsi de façon considérable au soutien de l'économie suisse. En recul de 230 millions de francs par rapport à 2004, le volume des investissements a été principalement consacré aux installations d'infrastructure et au matériel roulant.

Aide-mémoire statistique 2005.

Le présent rapport de gestion est complété d'un fascicule au format de poche, qui récapitule par thème de nombreuses données chiffrées. Y sont représentés les résultats, prestations et chiffres du groupe actuels ainsi que les évolutions des dernières années au sein du groupe CFF. En complément figurent plusieurs informations générales sur les transports publics, des comparaisons internationales, un glossaire et une carte schématisée du réseau des CFF. Cet ouvrage est disponible en quatre langues auprès de: CFF Communication, Hochschulstrasse 6, 3000 Berne 65, téléphone 051 220 41 11, ou railinfo@sbb.ch, au format PDF sous www.cff.ch/rapportdegestion.

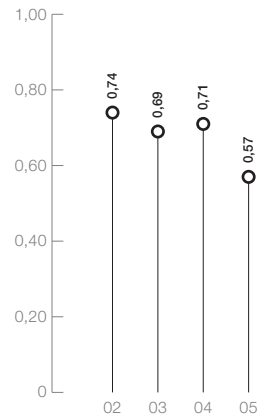
Charges d'exploitation par train-kilomètre en trafic voyageurs

En francs



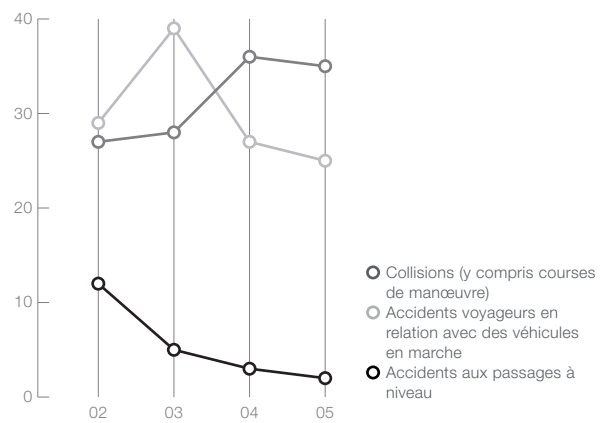
Evolution des dérangements d'exploitation

Dérangements par million de sillons-kilomètres



Evolution des accidents par cause

Nombre d'accidents



Relevé selon les normes de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Pouvoirs publics: moins d'argent pour l'exploitation de l'infrastructure.

Les prestations des CFF constituent un élément structurant des transports publics. Dans le cas où le train n'est pas économiquement viable, la Confédération, les cantons et les communes interviennent en tant que commanditaires. Les mandats confiés par les pouvoirs publics déterminent le maintien et l'extension non seulement de l'infrastructure, mais aussi du trafic régional, en permettant l'existence même de ce dernier. Au cours de l'exercice sous revue, les prestations des pouvoirs publics se sont montées à 2050 millions de francs. Un montant plus que jamais mis à profit par les CFF.

La Confédération assume la responsabilité financière de l'infrastructure des CFF. Les cantons et, pour partie, les communes sont, quant à eux, fortement impliqués dans le financement du trafic régional voyageurs. Les prestations de la Confédération sont assorties d'objectifs clairs. Tout d'abord, les CFF sont tenus de respecter des critères de qualité portant sur l'état et la disponibilité des installations. En trafic marchandises, ils doivent par ailleurs mettre leur réseau à la disposition d'autres entreprises de transport ferroviaire à des conditions identiques. Bien que la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, chargée de statuer sur le non-respect éventuel de cet impératif, n'ait encore jamais constaté de violation de cette obligation, un service d'attribution des sillons autonome sera créé le 1^{er} avril 2006, sous le nom de Sillon Suisse SA, à l'initiative des CFF, du BLS, du Südostbahn et de l'Union des transports publics. Ce service garantira, sur le plan formel également, une allocation non discriminatoire des sillons à partir de l'horaire 2007.

La Confédération, les cantons et les communes indemnisent les CFF pour la fourniture des prestations publiques commandées. Ces indemnités prennent différentes formes:

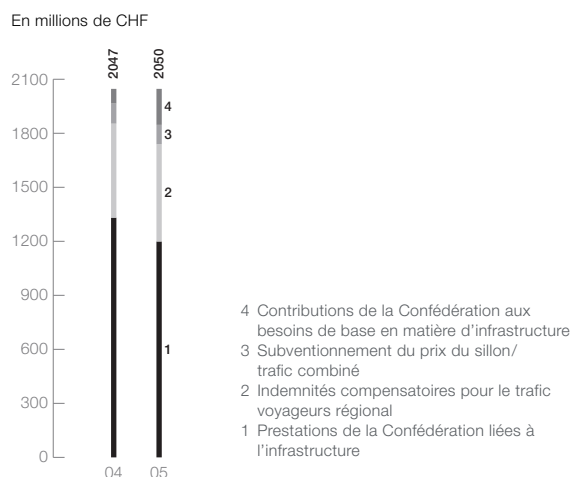
Prestations liées à l'infrastructure: les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure des CFF pour la mise à disposition et l'exploitation de quelque 3000 kilomètres de réseau ferroviaire, qui sont inscrites dans le compte de résultat, ont atteint 1199,3 millions de

francs. La Confédération a ainsi réduit son enveloppe financière de 132,2 millions de francs par rapport à l'année précédente. Elle a justifié ce recul par les mesures d'austérité décrétées dans ses programmes d'allégement budgétaire 2003 et 2004, qui se trouvent compensées en partie par l'apport supplémentaire du Fonds pour les grands projets ferroviaires et par le relèvement du prix des sillons en trafic voyageurs intervenu dans le cadre de Rail 2000.

L'utilisation du réseau ferroviaire se mesure en sillons-kilomètres. Le volume moyen du trafic, c'est-à-dire la demande effective, est évalué au nombre de trains circulant chaque jour sur chaque ligne. En 2005, ce chiffre a progressé de 131 à 141 trains. De la sorte, les CFF ont encore amélioré leur record européen.

Prestations d'intérêt général: l'indemnisation des prestations d'intérêt général par les pouvoirs publics permet de proposer en trafic voyageurs régional des possibilités et des prestations de transport répondant au volume et au cadre voulus par la politique des transports, et ce à des prix qui ne couvrent pas entièrement les coûts. Cette offre est pour l'essentiel définie par les cantons, qui confient le mandat de prestations à l'entreprise de transport ferroviaire de leur choix. Les cantons règlent donc «l'abonnement pour tous» et les passagers profitent d'une prestation à un prix avantageux. De tels systèmes incitatifs se retrouvent également dans le trafic marchandises. Ainsi, la Confédération soutient le transport combiné par le biais de

Prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF¹



¹ Sans les contributions issues du Fonds de financement des transports publics.

subventions sur le prix des sillons ou d'indemnités compensatoires, encourageant de fait le transfert du trafic marchandises vers le rail, comme l'a décidé le peuple.

En 2005, le montant total des indemnités versées aux CFF par la Confédération, les cantons et les communes a progressé de 10,8 millions de francs par rapport à l'année précédente pour atteindre 647,7 millions de francs. 540,3 millions ont été consacrés au trafic voyageurs régional, 96,3 millions au subventionnement du prix des sillons et 11,1 millions au transport combiné.

Depuis le lancement de Rail 2000, le montant des indemnités n'a augmenté que de 1,7 pour cent alors que l'offre de prestations des trains s'est accrue de plus de 10 pour cent. L'indemnité versée par kilomètre parcouru en trafic régional s'est réduite de 8,11 à 7,64 francs en 2005 (-5,8 pour cent).

Au bout du compte, les prestations versées l'an passé par les pouvoirs publics ont reculé de 121,4 millions de francs pour atteindre 1847 millions de francs. Compte tenu de la forte hausse des prestations de transport en trafic voyageurs et en trafic marchandises, les CFF ont, en 2005, délivré plus de prestations avec moins de fonds publics. Les progrès continus accomplis par les CFF en matière de rationalisation soulagent l'Etat et profitent à l'économie en général.

Contribution fédérale versée pour la couverture des besoins de base. Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure et les indemnités pour prestations d'intérêt général sont intégrées dans le compte de résultat des CFF, au titre des produits. A cela s'ajoute la contribution fédérale versée pour la couverture des besoins de base à hauteur de 203,4 millions de francs (contre 78,5 millions de francs en 2004) en vue de financer les investissements d'infrastructure dépassant le cadre du maintien de la substance.

En 2005, les prestations publiques destinées aux CFF ont ainsi atteint un total de 2050 millions de francs, restant stables par rapport à l'année précédente (2047 millions de francs).

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	68
Corporate Governance	79
Chronique annuelle	82
Perspectives	83
Rapport financier	

Caisse de pensions: légère amélioration du taux de couverture.

Au cours de l'exercice 2005, la Caisse de pensions des CFF a enregistré une performance de 10,4 pour cent sur ses placements. Ce résultat positif a permis d'améliorer le taux de couverture de 83,4 à 86,8 pour cent. L'effort d'assainissement doit néanmoins se poursuivre.

La Caisse de pensions des CFF a clos l'exercice 2005 sur un excédent de 460 millions de francs (contre une perte de 200 millions de francs en 2004). Ce résultat positif a permis de faire reculer le découvert de 2301 millions à 1841 millions de francs. Le taux de couverture a progressé de 3,4 pour cent pour s'établir à 86,8 pour cent. Malgré tout, la caisse souffre toujours d'une importante insuffisance de couverture.

En 2005, la Caisse de pensions des CFF a enregistré une performance de 10,41 pour cent sur ses placements. Il est à noter que la stratégie de placement poursuivie a tenu compte de la limite de tolérance au risque définie par la Caisse elle-même en raison de l'insuffisance de couverture relativement élevée. Ce résultat est à mettre au crédit de la belle progression des marchés des actions en Suisse, en Europe et au Japon ainsi que de la bonne tenue de la devise américaine. En revanche, le rendement des obligations a quelque peu tempéré cette tendance en se maintenant à un très bas niveau tout au long de l'exercice sous revue. En 2004, la performance s'était établie à 3,94 pour cent.

Compte tenu de l'actuelle insuffisance de couverture et de la constitution des provisions réglementaires, la Caisse de pensions des CFF doit réaliser une performance supérieure à 6 pour cent si elle veut parvenir à un équilibre. En effet, pour couvrir les frais d'invalidité actuels et futurs, de nouvelles provisions ont dû être prévues à hauteur de 94 millions de francs, ce qui correspond à environ 0,8 pour cent de la performance réalisée. Ces provisions ont été constituées dans le cadre de la recommandation de présentation des

comptes Swiss GAAP RPC 26 et du nouveau règlement concernant les réserves et provisions.

En 2005, le résultat de la Caisse de pensions des CFF a encore été grevé par les prestations destinées aux départs à la retraite anticipés volontaires ainsi que, dans une moindre mesure, aux cas d'invalidité médicalement attestés.

Changement de système à compter du 1^{er} janvier 2007.

Pour parfaire l'assainissement, le Conseil de fondation de la Caisse de pensions a décidé, au cours de l'exercice sous revue, d'introduire à compter du 1^{er} janvier 2007 un système basé sur les cotisations et non plus sur les prestations. Pour accompagner ce changement de système, il a adopté un plan socialement équilibré. Une attention toute particulière a été accordée à la charge supportée par la tranche des assurés les plus âgés ainsi qu'aux conséquences dudit changement pour cette génération. Le produit de 48,5 millions de francs issu du programme d'assainissement a été mis à profit pour constituer des provisions dans la perspective du prochain changement de régime. Lors du passage à la primauté des cotisations, cet argent servira à financer les garanties nécessaires aux assurés les plus âgés de la génération intermédiaire.

Ce changement de système devrait contribuer à résoudre les problèmes financiers de la Caisse de pensions des CFF car, avec la primauté des cotisations,

seules des prestations intégralement financées pourront être versées.

Poursuite des mesures d'assainissement. Dès 2003, un train de mesures d'assainissement avait été décidé et mis en place. Ces mesures ont été poursuivies de manière systématique au cours de l'exercice 2005:

- versement d'une contribution paritaire d'assainissement représentant 1,5 pour cent du salaire assuré par les employeurs et les employés. Depuis le 1^{er} janvier 2005, cette contribution paritaire de 3 pour cent au total est supportée par l'employeur dans le cadre des mesures salariales pour 2005;
- financement des charges supplémentaires liées à l'invalidité professionnelle par les entreprises rattachées à la Caisse de pensions des CFF;
- réduction de la rémunération de l'avoie de vieillesse à 3,25 pour cent, au lieu de 4 pour cent, dans le cadre du plan de capital;
- relèvement du montant du remboursement par les assurés de la rente transitoire de 50 pour cent à 80 pour cent en cas de départ volontaire en préretraite;
- renonciation à la compensation du renchérissement pour les employés ayant pris leur retraite après le 1^{er} janvier 2001.

En 2005, ces mesures ont eu pour effet de soulager la Caisse de pensions des CFF dans les proportions prévues. Dans la perspective de l'instauration de la primauté des cotisations qui s'accompagnera d'une hausse des cotisations et d'une baisse tendancielle des prestations, aucune autre mesure d'assainissement n'a été introduite ou décidée en 2005, et ne pourra l'être qu'avec le concours de la Confédération.

Problème persistant de l'insuffisance de couverture.

Malgré toutes ces mesures, le problème d'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF n'est toujours pas réglé. Cet état de fait est étroitement lié au plan de refinancement décidé lors de la création de la caisse le 1^{er} janvier 1999, à la mise en œuvre de ce dernier sans réserve de fluctuation et à l'effondrement des marchés des capitaux survenu au début de l'actuelle décennie. La conjugaison de tous ces facteurs a inéluctablement accentué le découvert de la caisse.

La «caisse de prévoyance des retraités» des CFF est du ressort de la Confédération. A l'heure actuelle, nul ne sait si cette dernière interviendra – à tout le moins sous la forme d'une garantie. Un projet de consultation en ce sens, incluant la Caisse de pensions de la Poste, devrait être déposé au printemps 2006.

Toutefois, deux éléments compromettent l'assainissement visé de la Caisse de pensions des CFF:

- le rapport défavorable – supérieur à 50 pour cent – entre les retraités et leur capital de prévoyance d'une part, et les actifs et leur capital de prévoyance d'autre part;
- les limites imposées par les dispositions légales en vigueur, qui ne permettent pas la participation des retraités aux mesures d'assainissement.

De ce fait, les organes responsables de la Caisse de pensions des CFF sont convaincus qu'il est indispensable de remplacer le système de l'institution commune par une institution collective composée de deux caisses de prévoyance – une pour les retraités, une pour les actifs et les invalides.

Solution en cours de discussion pour les retraités. La «caisse de prévoyance des retraités» des CFF est du ressort de la Confédération. A l'heure actuelle, nul ne sait si cette dernière interviendra – à tout le moins sous la forme d'une garantie. Un projet de consultation en ce sens, incluant la Caisse de pensions de la Poste, devrait être déposé au printemps 2006. En tout état de cause, l'examen par le Parlement de la loi sur la Caisse fédérale de pensions Publica pèsera fortement sur la conduite adoptée par l'exécutif et sur sa détermination à passer à une institution collective.

Même si la Confédération décide d'assumer la responsabilité de la caisse de prévoyance des retraités, la Caisse de pensions des CFF ne sera pas pour autant totalement remise sur pied. L'assainissement de la «caisse de prévoyance actifs/invalides» devrait encore être réalisé de concert avec les assurés.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objectifs
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/ Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Personnel: à la recherche de bonnes solutions.

Les efforts consentis par les CFF pour reclasser les collaborateurs ayant perdu leur poste à la suite de restructurations ont porté leurs fruits puisque nombre d'entre eux ont pu retrouver un emploi en 2005. L'exercice sous revue a cependant aussi montré combien la recherche de bonnes solutions avec les partenaires sociaux est devenue difficile: les négociations engagées avec les associations du personnel concernant les salaires et les allocations se sont ainsi soldées par un échec. La question des salaires sera dès lors réglée par le biais d'une procédure de conciliation devant le tribunal arbitral.

Durant l'exercice 2005, les CFF ont employé 28 330 collaborateurs en moyenne annuelle (postes à temps plein, filiales incluses), soit une réduction de 21 postes par rapport à l'année précédente. Deux tendances inverses se sont cristallisées au niveau du groupe: si la SA CFF et CFF Cargo SA ont enregistré une baisse de postes en cours d'année (-605), les effectifs de leurs filiales se sont, pour leur part, inscrits en hausse (+584). La baisse de l'effectif au sein de la maison mère s'explique essentiellement par les programmes de réorganisation et de restructuration, telles les innovations introduites dans le trafic par wagons isolés et dans la gestion des wagons de CFF Cargo ou l'optimisation du transport des bagages au sein de la division Voyageurs. Une fois de plus, l'automatisation des gares a exercé une influence non négligeable sur le nombre de postes. La hausse de l'effectif dans les filiales repose, d'une part, sur les sociétés nouvellement créées (Zentralbahn AG, Tilo SA) ainsi que la première prise en considération de Cisalpino SA dans les comptes consolidés et, d'autre part, sur les nouveaux postes proposés dans les filiales de CFF Cargo en Allemagne (+66) et en Italie (+49), au sein de Securitrans (+78) et d'elvetino SA (+49). L'extension sensible de l'offre sur l'axe Nord-Sud s'est accompagnée d'une hausse du nombre de collaborateurs employés à l'étranger (+68 pour cent), portant le nombre total de leurs postes à 372 en moyenne annuelle.

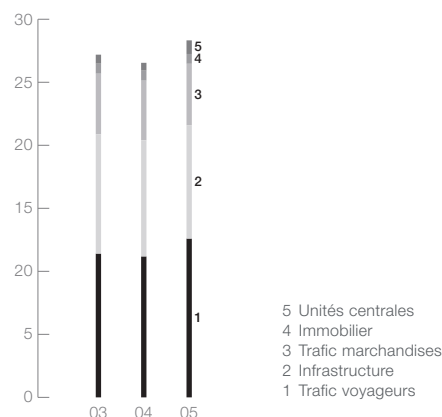
Recul des heures supplémentaires. Ces dernières années, le nombre d'heures supplémentaires, de jours de congés non pris et d'autres arriérés s'est continuellement réduit pour s'établir en fin d'année à 326 489 jours (13 pour cent par rapport à 2004) en dépit de l'augmentation du trafic liée à Rail 2000.

Hausse légère du nombre de collaboratrices. La part des femmes a de nouveau enregistré une légère hausse pendant l'exercice sous revue (12,5 pour cent en moyenne annuelle). A l'échelon des cadres dirigeants, les femmes restent pourtant insuffisamment représentées (5,6 pour cent). La promotion des femmes est donc poursuivie.

Priorité accordée à la réorientation. Le nombre de collaborateurs ayant pris le chemin de la réorientation professionnelle à la suite de mesures de restructuration s'est stabilisé à un niveau élevé (357). Le programme a enregistré 151 inscriptions contre 148 départs. Désormais, les CFF proposent aux employés d'un certain âge cinq variantes pouvant être adaptées ou combinées au cas par cas. La durée moyenne de séjour au sein du programme de qualification est de 264 jours. Durant l'exercice considéré, les CFF ont investi 27,4 millions de francs dans la réorientation professionnelle, dont les principes ont en outre été redéfinis. Ainsi, les mandats de prestation ont été revus au 1^{er} janvier 2006 et le financement s'effectue désormais selon le principe de causalité: les unités en

Evolution du personnel

En millions d'emplois à plein temps, sociétés affiliées comprises (moyenne annuelle)



restructuration supporteront à l'avenir les coûts pour chaque collaborateur inscrit au programme de réorientation professionnelle.

Nouveau défi pour les partenaires sociaux.

Changement de contexte pour la politique sociale. Les CFF accordent une grande importance à leurs partenaires sociaux. L'introduction de la deuxième CCT s'est déroulée sans aucune difficulté. Le temps de travail hebdomadaire de 40 heures a permis à l'entreprise d'optimiser la planification et la gestion de l'effectif actuel. Les CFF ne disposent pas encore partout de conditions d'emploi véritablement concurrentielles face à d'autres acteurs du marché toujours plus à l'affût. Pour s'aligner sur les conditions en vigueur dans des branches similaires, l'entreprise a donc demandé l'élaboration d'une troisième CCT valable à partir de 2007. Parallèlement, elle s'est concertée avec d'autres compagnies de chemins de fer à voie normale pour fonder une association patronale appelée à négocier une CCT cadre pour l'ensemble du secteur en 2006. Pendant l'exercice, les filiales des CFF Tilo, elvetino et Zentralbahn ont par ailleurs conclu leur propre convention collective.

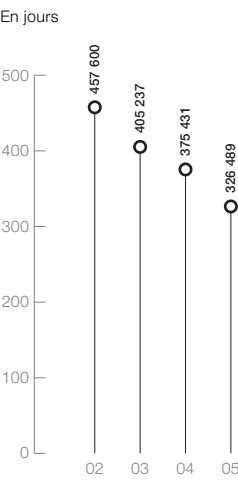
Les négociations sur l'actualisation nécessaire des allocations et sur l'indemnisation des frais ont finalement échoué. Compte tenu de la situation financière délicate de l'entreprise, cet échec a également réduit la

marge de manœuvre pour les négociations salariales. Ces dernières ayant été interrompues après trois rencontres, un tribunal arbitral paritaire a été institué. En mars 2006, il a rendu sa décision: les CFF doivent mettre à disposition 0,8% de la masse salariale pour des augmentations individuelles de salaire. En outre, une prime unique de 1000 francs sera versée à chaque collaboratrice et chaque collaborateur de l'entreprise. Cette double mesure entraîne un coût supplémentaire de 43 millions de francs à la charge des CFF.

Participation du personnel. La participation du personnel est fortement ancrée au sein des CFF. Les commissions du personnel (CoPe) sont intégrées aux programmes de réorganisation et de restructuration déterminants pour le personnel et participent à la recherche de solutions. Sur la demande de la CoPe Cargo, les CFF ont ainsi organisé une étude complète sur les répercussions que peuvent avoir les champs magnétiques sur la santé des collaborateurs de la manœuvre. Les opérations de mesure ont été réalisées par la SUVA et l'EPF de Zurich, en étroite collaboration avec la CoPe. Les résultats obtenus se sont avérés inférieurs aux seuils limites.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objets
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/ Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Evolution des crédits d’heures au sein des CFF¹



1 SA CFF et CFF Cargo SA.

Extension de l’offre de formation et de perfectionnement.

Les CFF accueillent plus d’un millier d’apprentis. Les changements intervenant sur les marchés de l’emploi génèrent de nouvelles exigences pour les candidats. D’entente avec les associations du personnel, les CFF ont donc élaboré de nouveaux profils professionnels destinés aux mécaniciens et aux collaborateurs de la production de CFF Cargo. Les principales innovations portent sur l’uniformisation de la formation et sur les nouvelles possibilités de promotion qui, pour la première fois, offrent une réelle perspective de carrière aux intéressés. Par ailleurs, les CFF transféreront dès 2006 la formation et le perfectionnement du personnel des locomotives à la communauté de formation Login. Depuis 2002, celle-ci prend en charge les apprentis formés dans des entreprises des transports publics. Durant l’exercice sous revue, 1133 apprentis y étaient inscrits sous contrat pour les CFF, soit 17 de plus que l’année précédente. S’ajoutent à cela 34 stagiaires et 9 adultes en apprentissage.

Investissements dans la gestion des connaissances.

Le savoir-faire des collaborateurs joue un rôle essentiel aux CFF. L’entreprise a donc investi de nombreuses ressources dans la formation et le perfectionnement de ses employés et de ses apprentis. Dans le cadre de l’offre de perfectionnement interne, plus de 300 séminaires et stages pluridisciplinaires ont ainsi été proposés. Trois programmes destinés à la relève des cadres interne sont en cours au sein des CFF.

Perfectionnements sur mesure.

Les offres de conseil aux supérieurs, aux équipes et aux unités d’organisation ont augmenté de 14 pour cent par rapport à 2004: quelque 6600 heures ont été consacrées au coaching individuel, au suivi de processus de changement ou à l’animation d’ateliers. Au terme d’un programme de modernisation réussi, l’institut de formation des CFF – le Centre Löwenberg – a pu renforcer l’utilisation de ses capacités de 25 pour cent. La prospection de marché ciblée a en outre permis de relever la part des clients externes de 20 à 27 pour cent. Autre gagnant sur le marché externe, Medical Service, qui fournit des prestations dans les domaines de l’exploitation, des transports, des affaires sociales et de la médecine du travail, tout en contrôlant l’aptitude médicale des candidats à l’emploi et en conseillant ses clients pour toute question en la matière. Medical Service opère pour le compte des CFF et d’entreprises tierces.

Le savoir-faire des collaborateurs joue un rôle essentiel aux CFF. L'entreprise a donc investi de nombreuses ressources dans la formation et le perfectionnement de ses employés et de ses apprentis. Dans le cadre de l'offre de perfectionnement interne, plus de 300 séminaires et stages pluridisciplinaires ont ainsi été proposés.

Affaires sociales: politique sanitaire durable.

Au vu de l'évolution démographique, les CFF ont entrepris de nouvelles démarches allant dans le sens d'une politique sanitaire durable. En 2005 est ainsi paru le premier rapport sur la santé, qui souligne les liens unissant la santé et le travail à l'aide d'indicateurs sélectionnés. Les données relevées constituent une base essentielle pour les mesures de prévention et de promotion de la santé. Grâce, notamment, au système de management des absences introduit de manière systématique, les CFF enregistrent depuis 2001 une baisse constante des absences pour cause de maladie ou d'accident. En 2005, cette valeur s'est encore réduite de 3,5 pour cent à 13,7 jours civils par année et par poste.

Services de consultation sollicités. Forts d'un réseau de neuf services de consultation, les CFF offrent à leurs collaborateurs des interlocuteurs compétents pour toutes les questions d'ordre social. Le nombre de requêtes a légèrement augmenté, s'établissant à 1557 durant l'exercice sous revue (2004: 1511). Les problèmes financiers restent le premier motif de consultation. L'entreprise a débloqué près d'un million de francs issus du fonds du personnel pour les situations d'urgence (229 cas). Afin d'assurer une plus grande adéquation entre vie professionnelle et vie familiale, les CFF ont

pris en charge jusqu'à 90 pour cent des coûts liés à la garde d'enfants pour 166 collaborateurs. En outre, 49 enfants ont profité de places de crèche réservées.

Satisfaction du personnel: stable.

Le dernier sondage représentatif effectué auprès du personnel a montré que les collaborateurs des CFF sont satisfaits de leur situation. L'indice de satisfaction reposant sur trois questions est ainsi resté stable, à 62 points sur 100 (contre 61 points en 2004). S'il a légèrement reculé chez Infrastructure et Immobilier, il s'est en revanche amélioré chez Voyageurs et CFF Cargo.

Environnement et développement durable: des progrès constants.

Les CFF misent sur une amélioration continue de leur rendement énergétique et les mesures engagées en matière environnementale contribuent au développement durable de l'entreprise. L'augmentation des prestations de transport en 2005 a permis d'attirer de nouveaux clients vers le rail, plus écologique. Dans le cadre des mesures engagées pour réduire les nuisances sonores, les CFF ont entamé en 2005 l'assainissement de leur parc de wagons.

Les CFF veillent en permanence au respect de l'environnement par la mise en œuvre de mesures ciblées. Dans cette optique, le maintien et le développement des avantages écologiques du rail par rapport aux autres modes de transport constituent des objectifs majeurs. En 2005, l'accent a été mis sur les domaines suivants.

Energie: hausse de la consommation et optimisation du rendement.

Le rendement énergétique reste l'atout majeur des CFF sur le plan environnemental. Les chemins de fer, qui assurent 28 pour cent du trafic marchandises et 16 pour cent du trafic voyageurs en Suisse, ne consomment que 3,4 pour cent de l'énergie requise par l'ensemble des modes de transport. En 2005, la consommation de courant sur le réseau CFF a augmenté de 3,3 pour cent, pour s'établir à 2027 GWh. Cette évolution est due avant tout à l'extension de l'offre dans le cadre de Rail 2000. Au cours de l'exercice sous revue les CFF ont produit 66 pour cent du courant de traction dans leurs propres centrales hydro-électriques, tandis que les 34 pour cent restants ont été acquis sur le marché. La consommation énergétique totale des CFF s'est répartie comme suit: 78 pour cent pour le trafic ferroviaire, 11 pour cent pour le chauffage, 10 pour cent pour le courant 50 Hz (p.ex. gares, éclairages, ordinateurs) et 1 pour cent pour les carburants.

Moins de bruit.

Le bruit reste le problème environnemental majeur auxquels les chemins de fer sont confrontés. Soucieux de réduire les nuisances sonores, les CFF misent en premier lieu sur des améliorations du matériel roulant et, en second lieu, sur la pose de parois antibruit et de fenêtres insonorisées.

Un quart des wagons marchandises des CFF est désormais silencieux. En 2005, les CFF ont achevé les travaux d'assainissement des véhicules voyageurs. Ainsi, 91 pour cent des voitures sont équipées de systèmes de freinage antibruit; les véhicules restants dotés de semelles de frein en fonte seront mis au rebut au cours des prochaines années. Durant l'exercice, quelque 1200 wagons ont été équipés de freins silencieux. Si l'on y ajoute les wagons plus silencieux que CFF Cargo a acquis ces dernières années, ce sont 2664 wagons, ou 25 pour cent du parc de véhicules, qui ont été assainis à ce jour. Les travaux d'assainissement seront terminés d'ici 2009. Les CFF jouent donc un rôle précurseur en Europe, tandis que les propriétaires des wagons étrangers qui traversent la Suisse affichent un net retard en la matière. Les CFF travaillent en étroite collaboration avec l'Union internationale des chemins de fer afin de promouvoir le rééquipement des véhicules au niveau européen.

Un nombre plus important de parois antibruit. En 2005, les CFF ont également procédé à l'installation de 18 kilomètres de parois antibruit, dans le cadre du projet FTP pour la réduction des émissions sonores. Ces mesures ont ainsi permis de protéger 9150 personnes supplémentaires des nuisances sonores en 2005.

Protection contre les risques naturels. Les inondations catastrophiques en août 2005 ont eu des répercussions majeures sur l'exploitation des CFF et ont entraîné d'importants coûts subséquents. Les travaux d'entretien préventifs ainsi que la consolidation des voies ont prouvé leur efficacité et leur utilité. Indépendamment de ces événements, les CFF ont établi en 2005 une nouvelle réglementation relative à la gestion des risques naturels dans le domaine de l'infrastructure afin de mieux les identifier et d'engager les mesures nécessaires pour l'exploitation ferroviaire grâce à des objectifs de prévention univoques.

Moins de particules fines.

En 2005, les CFF ont achevé une série d'opérations de mesure et de recherche sur la pollution causée par les particules fines. Elles ont confirmé les résultats d'une étude préliminaire datant de 2001, qui établissait que le trafic ferroviaire génère environ 5 pour cent des émissions en Suisse. Les particules fines se composent essentiellement de particules d'acier provoquées par l'abrasion des freins, des roues et des rails. Elles sont cependant moins nuisibles pour la santé que les suies issues des processus de combustion. Pour les services de la manœuvre et d'entretien des lignes, les CFF utilisent des locomotives diesel qui ont entraîné la formation de quelque 70 tonnes de particules fines, soit environ 2 pour cent de l'ensemble des suies de diesel émises en Suisse. Les émissions sont en baisse constante étant donné que les CFF acquièrent uniquement des locomotives diesel équipées d'un filtre à particules depuis 2004 et procèdent progressivement aux adaptations requises sur les véhicules actuels dont la durée de service reste importante. Ce faisant, les CFF jouent un rôle précurseur en Europe. Pour le trafic marchandises et l'infrastructure, l'entreprise a acquis 73 locomotives Vossloh. Ces dernières constituent les véhicules de traction avec filtre à particules les plus imposants au monde.

Recherches sur les champs électromagnétiques. Face à l'évolution rapide de la téléphonie mobile, l'intégration dans les trains de répéteurs pour portables a été envisagée en 2005. Ces dispositifs garantissent une meilleure réception téléphonique dans les voitures tout en contribuant à limiter le rayonnement des différents téléphones portables. Des mesures exhaustives ont démontré que les valeurs d'intensité de champ dans les voitures étaient comparables à celles enregistrées dans les zones d'habitation urbaine. Parallèlement à la mise en place actuelle du réseau GSM-R en remplacement des systèmes radio sol-train existants, 900 stations d'émission-réception sont montées le long des voies. Depuis 2005, les CFF informent les communes de manière active et respectent toutes les prescriptions légales.

Recensement de sites contaminés. Au cours des dernières années, les CFF ont recensé puis expertisé 5555 sites potentiellement pollués. 918 d'entre eux ont ensuite fait l'objet de recherches plus approfondies. Au final, une centaine de sites doit faire l'objet de travaux d'assainissement. Les CFF ont déjà procédé à dix assainissements, financés par des provisions d'un montant de 32,1 millions de francs.

Evolution du rapport environnemental.

Les CFF mettent un point d'honneur à communiquer des informations transparentes et détaillées sur leur politique environnementale (www.cff.ch/environnement). Désormais, l'entreprise approfondit sa démarche et entend élargir son rapport environnemental 2006 pour présenter un bilan exhaustif des mesures engagées en matière de développement durable. Le Centre environnemental ferroviaire coordonne les activités des CFF en la matière, tandis que les spécialistes de l'environnement se chargent de mettre en pratique, au sein des divisions, les mesures engagées.

Rapport 2006 sur le développement durable: en 2006, les CFF publieront un premier rapport exhaustif sur le développement durable.

Sécurité: nouvelle baisse du nombre d'accidents.

La sécurité des clients et du personnel est un objectif essentiel aux yeux des CFF. Afin de la maintenir à un niveau élevé, les CFF ont opté pour une gestion globale de la sécurité. L'ensemble des objectifs de sécurité fixés par la Confédération en 2005, en qualité de propriétaire, ont été atteints. Les CFF entendent optimiser la sécurité et réduire de moitié, d'ici à 2008, le nombre d'accidents du travail enregistrés en 2004. La politique de sécurité de l'entreprise sert de base à la réalisation de cet objectif ambitieux.

Au cours de l'année 2005, aucune collision et aucun déraillement de trains voyageurs ou marchandises entraînant des blessures, mortelles ou non, n'a été déploré par les CFF. Que l'on tienne compte ou non de la distance parcourue en sillons-kilomètres, le nombre d'accidents d'exploitation (d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer) a sensiblement diminué, reculant de 101 à 87 (-14 pour cent). Le bilan est de 0,57 accident (0,71 en 2004) par million de sillons-kilomètres. Les objectifs en termes de sécurité fixés par la Confédération en tant que propriétaire ont ainsi pu être réalisés en 2005.

Détail des résultats. Les collisions et les chocs représentent les principales causes d'accidents. En 2005, 35 accidents de ce type se sont produits (36 en 2004). Sur l'ensemble des incidents répertoriés, 83 pour cent ont eu lieu lors d'opérations de manœuvre. Au cours de l'exercice sous revue, le nombre de déraillements a également fléchi, s'établissant à 17 (24 en 2004). La majorité d'entre eux (13) sont survenus dans la zone de manœuvre. Ces accidents sont généralement moins dangereux que ceux survenant avec des trains en circulation.

En 2005, le nombre d'accidents dus aux voyageurs ou à des tiers et impliquant des trains en circulation était de 25 (27 en 2004), ce qui confirme la tendance à la baisse enregistrée au cours de l'exercice précédent. Dans l'ensemble, les victimes ont une grande part de responsabilité dans ce type d'accidents. Parmi les causes principales, on note la traver-

sée des voies malgré les interdictions, une présence non autorisée à proximité des voies et les montées et descentes de trains en marche. Ces dernières années, les CFF ont adopté un train de mesures pour améliorer la situation (p.ex. campagnes de sensibilisation de l'opinion publique, exécution ciblée de travaux de construction et de mesures organisationnelles dans les gares, installation de systèmes d'avertissement automatiques dans les gares et aux arrêts pour signaler le passage d'un train direct).

Poursuite de l'assainissement des passages à niveau. Le nombre d'accidents aux passages à niveau a reculé de trois à deux. Malheureusement, l'un d'entre eux, survenu à un passage à niveau non surveillé, a provoqué le décès de deux personnes. Les CFF maintiennent leur objectif, qui consiste à sécuriser ou à supprimer les passages à niveau non surveillés sur le réseau d'ici 2010. Durant l'exercice sous revue, 71 passages à niveau non surveillés et 34 passages à niveau privés sans dispositif de signalisation ont été sécurisés ou supprimés. Au cours de l'année 2006, il en sera de même pour 55 autres passages à niveau, sur un total de 1137.

Renforcement de la sécurité du personnel.

Recul du nombre d'accidents du travail. La sécurité du personnel sur le lieu de travail est d'une importance capitale et témoigne de l'efficacité de la culture de la

Le recours ciblé aux mesures de sensibilisation et aux formations devrait inciter à adopter un comportement vigilant et permettre d'intégrer la culture de la sécurité à tous les niveaux en tirant les leçons des situations dangereuses. Les deux objectifs principaux sont les suivants: réduire de 12 pour cent le nombre d'accidents du travail au cours de l'exercice 2006 et diminuer de moitié, d'ici 2008, le nombre d'accidents enregistrés en 2004.

sécurité promue par les CFF. En 2005, les CFF ont réussi à rehausser le niveau de sécurité du personnel, déjà élevé. En effet, les accidents du travail se sont chiffrés à 4,1 pour 100 collaborateurs (4,8 en 2004), soit un recul de 15 pour cent, et ce en dépit de la hausse de la production et du volume de travail engendrée par la mise en œuvre de Rail 2000. L'objectif annuel, à savoir une diminution de 10 pour cent du nombre d'accidents du travail, a ainsi été atteint, et même dépassé. Le nombre de jours d'absence liés aux accidents du travail a également fléchi de 5 pour cent. Cette amélioration continue de la sécurité au sein des CFF porte également ses fruits sur le plan financier. Les primes d'accidents du travail ont continué à baisser (-2,2 millions de francs). Dans le domaine des loisirs, les primes d'accidents non professionnels ont également fléchi, alors qu'elles étaient en hausse dans d'autres secteurs en Suisse.

Défis à l'horizon 2008. La sécurité du personnel sur le lieu de travail est étroitement liée à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Forts de cette constatation, les CFF ont donc décidé de poursuivre la campagne «Stop Risk» pour la promotion de la sécurité au travail, espérant améliorer également la sécurité de l'exploitation. La campagne «Stop Risk» 2006 vise à responsabiliser l'ensemble des collaborateurs et des cadres. Le recours ciblé aux mesures de sensibilisation et aux formations devrait inciter à adopter un comportement vigilant et permettre d'intégrer la culture de la sécurité à tous les niveaux en tirant les leçons des situations

dangereuses. Les deux objectifs principaux sont les suivants: réduire de 12 pour cent le nombre d'accidents du travail au cours de l'exercice 2006 et diminuer de moitié, d'ici 2008, le nombre d'accidents enregistrés en 2004.

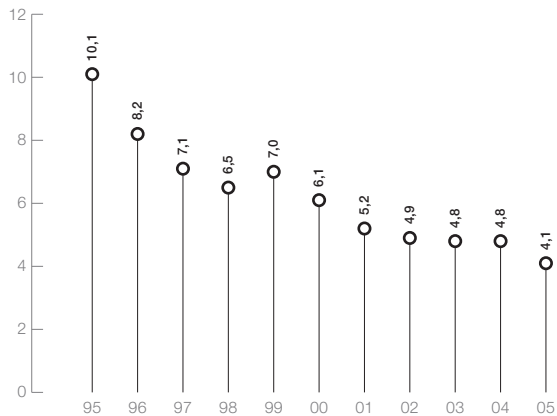
Système de gestion de la sécurité. Le système de gestion globale de la sécurité permet aux CFF de maintenir la sécurité de la clientèle et du personnel. Ensemble de règles et de descriptions de processus, ce système régit la responsabilité. Les CFF entendent continuer à améliorer la sécurité, dont le niveau actuel est déjà élevé.

Amélioration de la sécurité. La présence de la police ferroviaire et le programme «RailFair» de lutte contre la violence ont permis de diminuer de 15 pour cent le nombre d'actes intentionnels (p. ex. voie de faits, agression et harcèlement des clients ou membres du personnel des CFF), au cours de l'exercice sous revue. Les vols perpétrés à l'encontre de la clientèle sont également en recul de 15 pour cent. En revanche, les effractions ont globalement progressé de 20 pour cent. Pour faire face à cette situation, les CFF ont recours à des mesures ciblées, notamment la transmission d'alarme à distance et l'utilisation renforcée de caméras de surveillance. En 2005, la présence de la police ferroviaire et les systèmes de vidéosurveillance ont permis de diminuer de 10 pour cent le nombre d'actes de vandalisme.

14 Avant-propos
18 Architecture
20 Trafic voyageurs
28 Trafic marchandises
36 Infrastructure
44 Immobilier
50 Stratégie/Objectifs
54 Prest. des pouvoirs publics
56 Caisse de pensions
58 Personnel/Domaine social
62 Environnement/
Développement durable
64 Sécurité
67 Gestion des risques
68 Corporate Governance
79 Chronique annuelle
82 Perspectives
83 Rapport financier

Sécurité au travail¹

Accidents du travail pour 100 collaborateurs



¹ SA CFF et CFF Cargo SA.

La politique de sécurité au cœur de l’action.

Les efforts déployés afin de renforcer la sécurité s’ap-
puient sur la politique de sécurité adoptée en 2004 et
applicable à l’ensemble de l’entreprise. Celle-ci définit
quatre principes fondamentaux:

Standard de sécurité élevé plaçant l’homme au centre
des préoccupations. Grâce à leur système de gestion
globale de la sécurité, les CFF veillent à ce que le haut
niveau de sécurité déjà atteint soit maintenu dans l’en-
semble de l’entreprise. Il correspond, en l’occurrence,
aux prescriptions de la Confédération, en tant que
propriétaire des CFF. Le standard fera l’objet de
nouvelles améliorations en fonction des nécessités
éthiques, sociales, juridiques et économiques. Une
gestion responsable des risques liés à la sécurité
permet de renforcer la confiance de la clientèle, du
personnel et des autorités envers les CFF et d’amélio-
rer sensiblement le succès de l’entreprise.

Culture de la sécurité. Les CFF entretiennent une cul-
ture de la sécurité qui soutient durablement le standard
visé. Le principe de la responsabilité de chaque mem-
bre du personnel y joue un rôle central. Tous les colla-
borateurs, et en particulier les cadres, doivent adopter
une attitude exemplaire en matière de sécurité.

Communication relative à la sécurité. Les CFF mènent
un dialogue ouvert sur la sécurité, tant en interne qu’en
externe.

Gestion des risques résiduels. Devant l’impossibilité
de garantir une absence totale de risques, même dans
le secteur ferroviaire, les CFF se concentrent sur les
mesures qui permettent de réduire les risques et
présentent un rapport coût-utilité optimal. Le niveau
de sécurité peut ainsi être maintenu, voire amélioré,
tout en préservant d’importantes ressources pour
limiter d’éventuels risques additionnels.

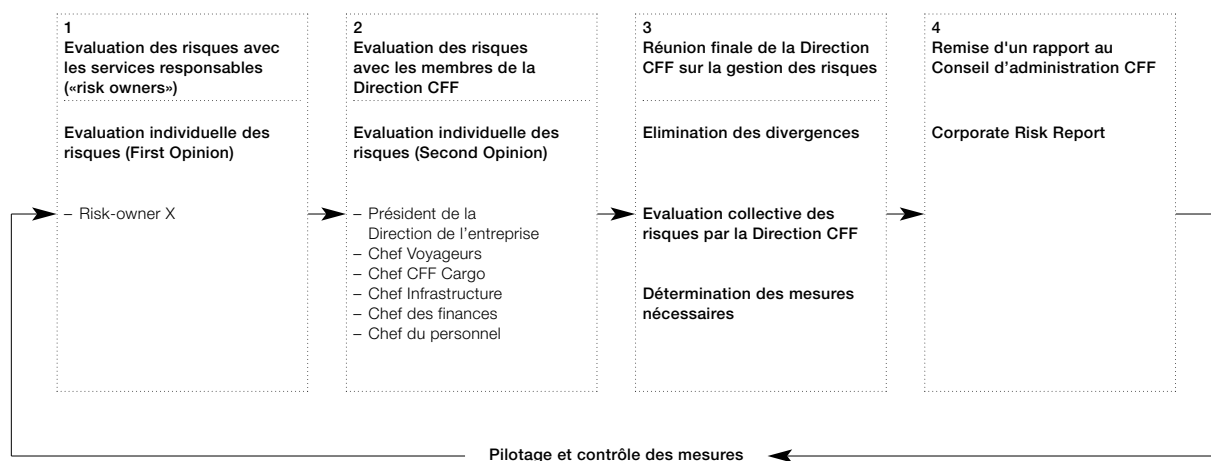
Gestion des risques: pilotage et contrôle systématiques.

A l'échelle du groupe, les CFF gèrent un système de gestion des risques adapté à la planification stratégique de l'entreprise, qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise. En 2005, les divisions et les unités d'affaires disposaient seulement en partie de systèmes opérationnels de gestion des risques. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise ont pris toutes les mesures nécessaires pour que cette lacune soit comblée d'ici à la fin 2006.

Au cours de l'exercice sous revue, les risques ont été évalués à deux reprises, dans le cadre d'un processus standardisé placé sous la responsabilité du Secrétariat général et associant les membres de la Direction de l'entreprise ainsi que 41 cadres dirigeants. En tenant compte du résultat des entretiens, la Direction des CFF a procédé à l'évaluation collective des risques actuels. Après avoir pris position, elle a remis au Conseil d'administration deux rapports spécifiques (Corporate Risk Reports 1/2005 et 2/2005), destinés à l'informer des risques auxquels les CFF s'exposaient, des mesures mises en œuvre et des interventions complémentaires.

En 2005, les divisions et les unités d'affaires disposaient seulement en partie de systèmes opérationnels de gestion des risques. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise ont pris toutes les mesures nécessaires pour que cette lacune soit comblée d'ici à la fin 2006. En outre, le Conseil d'administration a chargé la Direction des CFF de mettre en œuvre pour la même date l'ensemble des recommandations énoncées dans l'expertise externe de la société Fichtner Consulting und IT AG, consécutivement à la panne de courant du 22 juin 2005.

Processus de gestion des risques aux CFF



14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objectifs
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Corporate Governance: responsabilité et transparence.

Pour maintenir la confiance placée dans la politique commerciale des CFF, la gestion et le contrôle de l’entreprise doivent être axés sur un accroissement permanent, transparent et responsable de la valeur de l’entreprise. Un gouvernement d’entreprise solide constitue par conséquent la base de notre processus de décision et de contrôle.

Introduction.

Les CFF cadrent leurs activités sur les intérêts de différents acteurs: la Confédération en tant qu’actionnaire unique, les clients, les collaborateurs et collaboratrices, les partenaires commerciaux, le public en général et les politiques.

Le Conseil d’administration assume ainsi la responsabilité qui lui a été confiée et en répond activement devant les politiques, la société civile et les milieux économiques.

En déployant une communication vaste et ouverte, les CFF entendent satisfaire les attentes et les besoins légitimes des différents acteurs à la recherche d’une information détaillée et d’une transparence accrue. Le présent rapport sur la «Corporate Governance» est le reflet de cette philosophie. Il a été établi sur la base de la «Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG)» émise par la Bourse suisse, et ce bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse. Ce fondement garantit un rapport axé sur l’avenir ainsi qu’une structure parfaitement uniforme et comparable. Compte tenu des particularités des CFF, quelques ajustements y ont été apportés.

Forme juridique des CFF.

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

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

En déployant une communication vaste et ouverte, les CFF entendent satisfaire les attentes et les besoins légitimes des différents acteurs à la recherche d'une information détaillée et d'une transparence accrue. Le présent rapport sur la «Corporate Governance» est le reflet de cette philosophie.

Structure du groupe et actionnariat.

Structure du groupe. L'organigramme des CFF figure sur le volet intérieur du rapport de gestion. CFF Cargo SA, filiale à 100 pour cent, est une entité juridique distincte qui est néanmoins gérée comme division. Les trois divisions, les unités centrales et, depuis le 1^{er} janvier 2003, l'unité d'affaires Immobilier ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont présentées en détail aux pages 124 et 125. Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse.

Les divisions et unités d'affaires sont responsables des sociétés relevant de leurs compétences et les dirigent conformément aux objectifs définis pour l'ensemble du groupe. Les filiales entièrement consolidées ont leur propre direction, les autres étant dirigées par la représentation des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. En raison d'une convention particulière avec la Confédération, la société AlpTransit Gotthard AG ne dispose pas de sa propre direction et n'est pas entièrement consolidée. Les représentants des CFF dans les conseils d'administration des sociétés du groupe et des sociétés en participation sont désignés par le Conseil d'administration des CFF.

Actionnaires importants. Depuis la création de la SA CFF, la Confédération détient 100 pour cent du capital-actions. Conformément à 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 ou dans l'une de leurs filiales entièrement consolidées.

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

Avant-propos 14
Architecture 18
Trafic voyageurs 20
Trafic marchandises 28
Infrastructure 36
Immobilier 44
Stratégie/Objectifs 50
Prest. des pouvoirs publics 54
Caisse de pensions 56
Personnel/Domaine social 58
Environnement/ 62
Développement durable
Sécurité 64
Gestion des risques 67
Corporate Governance 68
Chronique annuelle 79
Perspectives 82
Rapport financier 83



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration. La présentation suivante détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2005 et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur première élection au Conseil d'administration. En outre, elle fournit des informations complémentaires comme la formation et la carrière professionnelles, l'année de naissance, les activités et groupements d'intérêts (les mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), les fonctions permanentes auprès de groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

Madame Yvette Jaggi et Monsieur Hanspeter Brändli ont démissionné du Conseil d'administration des CFF à l'occasion de l'Assemblée générale du 2 juin 2005. Leurs successeurs, Madame Christiane Brunner et Monsieur Andreas Hunziker, ont été élus le même jour.

[1] **Thierry Lalive d'Epinay** (1944, CH)

Président depuis 1999, ingénieur et docteur ès sciences techniques EPF, directeur-associé de la société de conseil HPO AG, Freienbach/SZ. Responsable du groupe de travail Rémunération/Nomination et membre de tous les autres groupes de travail du Conseil d'administration (à l'exception du groupe de travail Corporate Governance).

Mandats d'administrateur et autres mandats: Président de HPO AG, Freienbach | von Roll SA, Gerlafingen | Océ (Suisse) SA, Zurich/Glattbrugg | Membre du conseil de fondation de Hoffnung für Menschen in Not, Morat.

[2] **Ulrich Sinzig** (1943, CH)

Membre depuis 1999, vice-président depuis janvier 2002, avocat, directeur de Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. Responsable du groupe de travail Infrastructure et membre du groupe de travail Trafic voyageurs.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Vice-président de Suisse Tourisme, Zurich | BKW FMB SA, Berne | Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berne | Vice-président de l'Union internationale des transports publics (UITP).

[3] **Hans Bieri** (1953, CH, représentant du personnel)

Membre depuis 1999, mécanicien-électricien de formation, secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV). Membre des groupes de travail Personnel et Infrastructure.

Député PS au Grand Conseil du canton de Berne.

[4] **Mario Fontana** (1946, CH)

Membre depuis 1999, ingénieur, Master of Science in Industrial Engineering. Responsable du groupe de travail Informatique et membre des groupes de travail Immobilier et Corporate Governance.

Mandats d'administrateur: Président de Swissquote Group Holding SA, Gland | Président de Amazys Holding SA, Regensdorf | Inficon Holding SA, Bad Ragaz | Sulzer SA, Winterthur | Dufry Holding SA, Bâle.

[5] **Paul E. Otth** (1943, CH)

Membre depuis 1999, expert-économiste. Responsable du groupe de travail Finances/Audit et membre du groupe de travail Trafic marchandises.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Vice-président de Ascom Holding SA, Berne | Président de Eao Holding SA, Olten | Vice-président de Inficon Holding SA, Bad Ragaz | Swissquote Group Holding SA, Gland

[6] **Paul Reutlinger** (1943, CH)

Membre depuis 1999, conseiller en entreprises. Responsable des groupes de travail Personnel et Trafic voyageurs et membre du groupe de travail Rémunération/Nomination.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Edipresse Groupe, Lausanne | Président de Nagra Public Access AG, Zoug | Président de SkiData, Gartenau (A) | Président de Seehotel Feldbach, Steckborn | Président de la fondation «historisches Bahnensemble», Romanshorn

[7] **Olivier Steimer** (1955, CH)

Membre depuis 2003, licencié en droit (Université de Lausanne), International Banking School de New York. Responsable des groupes de travail Immobilier et Corporate Governance et membre des groupes de travail Finances/Audit et Infrastructure.

Mandats d'administrateur: Président de la Banque Cantonale Vaudoise | Membre du conseil de fondation de la Fondation Pro Aventico, Avenches | Membre du conseil de fondation Hoffnung für Menschen in Not, Morat | Membre du comité du Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny | Membre du conseil de fondation Foot Avenir, Paudex | Président du conseil de fondation Swiss Finance Institute, Zurich.

[8] **Christiane Brunner** (1947, CH, représentante du personnel)

Membre depuis le 2 juin 2005, avocate, membre des groupes de travail Trafic marchandises et Rémunération/Nomination.

Conseillère aux Etats PS du canton de Genève.

[9] **Andreas Hunziker** (1958, CH)

Membre depuis le 2 juin 2005, propriétaire de la société «Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH», professeur à titre privé à l'Université de St-Gall. Responsable du groupe de travail Trafic marchandises et membre du groupe de travail Informatique.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objets
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Autres activités et groupements d'intérêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise signalent les groupements d'intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Un comité spécial du Conseil d'administration, composé de MM. Olivier Steimer et Mario Fontana, veille à ce que les groupements d'intérêts soient déclarés, que les éventuels conflits d'intérêts soient décelés à temps et que les règles de récusation soient observées.

Les autres fonctions assumées par les membres du Conseil d'administration au sein d'organes de direction et de surveillance ainsi que les mandats politiques sont également indiqués (voir page 71). Les membres du Conseil d'administration ne peuvent exercer aucune fonction exécutive au sein des CFF.

Interdépendances. Il n'existe aucune représentation réciproque (interdépendance) entre le Conseil d'administration des CFF et une autre société.

Election et durée du mandat.

Le Conseil d'administration et le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de quatre ans. Ils sont rééligibles pour deux autres mandats au maximum. Le mandat prend fin au plus tard à l'âge de 70 ans.

Le Conseil d'administration a été nommé par le Conseil fédéral lors de l'Assemblée générale 2003, dans le cadre de l'élection destinée à renouveler la totalité des administrateurs. Le Conseil d'administration est renouvelé de manière échelonnée depuis cette date.

Organisation interne. Le Conseil d'administration se constitue lui-même en élisant en son sein le vice-président ainsi que les responsables et les membres des groupes de travail. Le Conseil d'administration nomme un secrétaire, qui n'est pas membre du Conseil.

Les décisions sont toujours prises par l'ensemble du Conseil d'administration. En vue de préparer les décisions, d'approfondir les questions stratégiques et différents projets, le Conseil d'administration a constitué des groupes de travail permanents pour les domaines suivants:

- Trafic voyageurs
- Trafic marchandises
- Infrastructure
- Personnel
- Finances/Audit
- Immobilier
- Informatique
- Rémunération/Nomination
- Corporate Governance

En règle générale, les groupes de travail comprennent deux ou trois membres du Conseil d'administration. Le Président du Conseil d'administration est représenté dans tous les groupes, à l'exception du groupe de travail Corporate Governance. En principe, le Président de la Direction de l'entreprise ainsi que le chef de la division ou de l'unité d'affaires compétente participent également à ces séances. Un procès-verbal est rédigé à chaque réunion de groupe de travail puis distribué à tous les membres du Conseil d'administration. Lorsque le Conseil d'administration dans son ensemble traite de questions qui ont déjà été discutées au sein d'un groupe de travail, les responsables des groupes de travail concernés émettent des recommandations.

Au cours de l'exercice 2005, le Conseil d'administration a tenu dix séances ordinaires ainsi qu'une séance extraordinaire consacrée à la panne de courant du 22 juin 2005. Par ailleurs, les différents groupes de travail ont organisé des réunions spécifiques à leur activité. Les points à l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration sont définis par le Président du Conseil d'administration sur proposition de la Direction de l'entreprise, tandis que ceux des réunions des groupes de travail sont fixés par leurs responsables en concertation avec le chef de la division ou de l'unité d'affaires compétente. Chaque membre du Conseil d'administration peut faire inscrire des sujets à l'ordre du jour.

Le Président de la Direction de l'entreprise est en général présent pendant toute la durée de la réunion du Conseil d'administration. Les chefs des divisions et unités d'affaires compétentes représentent leurs propres domaines de compétence. Le Conseil d'administration peut, le cas échéant, faire appel à des cadres et à des spécialistes.

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

Règlement des compétences entre le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise.

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

Instruments d'information et de contrôle à l'égard de la Direction de l'entreprise. Le Conseil d'administration a mis en place un système de planification et de reporting intégré. Pour assurer le contrôle de la Direction de l'entreprise, il dispose des instruments suivants:

- reporting mensuel: rapports présentés sous forme écrite ou orale lors des séances du Conseil d'administration sur les résultats de l'ensemble de l'entreprise, des divisions et des unités d'affaires;
- budget et planification à moyen terme;
- prévision concernant la réalisation des objectifs budgétaires (régulièrement actualisée en cours d'exercice);
- comptes annuels;
- rapport semestriel et rapport annuel sur la réalisation des objectifs de la Confédération;
- plan annuel de révision pour la révision interne;

- rapports de révision des auditeurs interne et externe ainsi que «Management Letter» de l'organe de révision externe;
- système de gestion des risques et rapport sur les risques réguliers;
- établissement d'un rapport annuel sur les sociétés en participation du groupe CFF;
- rapport annuel sur la sécurité.

Sur mandat du Conseil d'administration, le groupe de travail Finances/Audit se forge sa propre opinion sur les révisions interne et externe et leurs implications mutuelles. Il approuve le plan annuel de révision du service de révision interne et contrôle la mise en œuvre des mesures proposées par la Direction de l'entreprise dans la «Management Letter» et les rapports de révision. Par ailleurs, le groupe de travail Finances/Audit évalue le fonctionnement du système de contrôle interne en tenant compte de la gestion des risques et examine le respect des normes («compliance»). Enfin, il surveille l'ensemble du reporting financier et propose, le cas échéant, des mesures au Conseil d'administration.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration et le groupe de travail Finances/Audit dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. S'il dépend du Président de la Direction de l'entreprise du point de vue organisationnel, il est en fait placé sous la haute surveillance du groupe de travail Finances/Audit.

- Avant-propos 14
- Architecture 18
- Trafic voyageurs 20
- Trafic marchandises 28
- Infrastructure 36
- Immobilier 44
- Stratégie/Objectifs 50
- Prest. des pouvoirs publics 54
- Caisse de pensions 56
- Personnel/Domaine social 58
- Environnement/ 62
- Développement durable 64
- Sécurité 64
- Gestion des risques 67
- Corporate Governance 68**
- Chronique annuelle 79
- Perspectives 82
- Rapport financier 83



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

Direction de l'entreprise.

Membres de la Direction de l'entreprise. L'énumération ci-après détaille la composition de la Direction de l'entreprise au 31 décembre 2005 et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur prise de fonction à la Direction de l'entreprise. En outre, elle fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière professionnelles, l'année de naissance, les activités exercées et les groupements d'intérêts (mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

[1] **Benedikt Weibel** (1946, CH)

Responsable opérationnel depuis 1993, d'abord en tant que Président de la direction générale de l'ancienne régie fédérale CFF, puis en qualité de Président de la Direction de l'entreprise depuis 1999, docteur ès sciences politiques. Aux CFF depuis 1978, notamment aux postes de secrétaire général, de directeur marketing de la division Voyageurs et de chef du département du transport. Président de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), Paris | Membre du conseil d'administration de la SNCF, Paris.

[2] **Paul Blumenthal** (1955, CH)

Chef de la division Voyageurs (depuis 1999), licencié ès sciences politiques. Aux CFF depuis 1981, d'abord dans le cadre des quotas avec les universités, puis à l'état-major du marketing et depuis 1993 comme chef de la division Voyageurs.

[3] **Daniel Nordmann** (1955, CH)

Membre de la Direction de l'entreprise depuis 1999, d'abord comme chef du personnel et depuis 2001 comme chef de la division Marchandises (CFF Cargo SA), psychologue HAP (Hochschule für angewandte Psychologie), Executive MBA en gestion logistique, Université de St-Gall. Aux CFF depuis 1998. Auparavant, secrétaire administrateur à l'Union syndicale suisse (USS).

[4] **Claude Alain Dulex** (1949, CH)

Chef de Corporate Finance and Controlling (depuis 2000), docteur en économie publique. Aux CFF depuis 2000. Auparavant, directeur financier (CFO) dans le groupe Knorr-CPC et Siegfried, ainsi qu'au siège new-yorkais de Novartis.

[5] **Hannes Wittwer** (1958, CH)

Chef du personnel (depuis 2002), maître secondaire phil. I. Aux CFF depuis 1989, notamment en tant que vice-directeur du centre de formation Löwenberg, chef de l'unité d'affaires Trafic Voyageurs International, chef du personnel Voyageurs et chef de la production Voyageurs.

[6] **Hansjörg Hess** (1951, CH)

Chef de la division Infrastructure (depuis 2004). Ingénieur diplômé ETH. Depuis 1978, a occupé divers postes de direction chez Siemens en Suisse et à l'étranger, dans les domaines de l'électronique ainsi que des techniques de la communication et de la signalisation ferroviaire. Dernier poste en date: président de Rail Automation, à Braunschweig (D).

Autres activités et groupements d'intérêts. Compte tenu de leurs fonctions, les membres de la Direction de l'entreprise ont des activités dans différents conseils d'administration de filiales ou sociétés appartenant au groupe CFF. Les autres fonctions qu'ils assument au sein d'organes de direction et de surveillance sont également indiquées.

Contrats de management. Ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des tiers.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objets	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	62
Sécurité	64
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Organisation et attributions de la Direction de l'entreprise. La Direction de l'entreprise se compose d'un Président, des chefs des divisions Voyageurs, Marchandises et Infrastructure ainsi que de ceux des unités centrales Personnel et Corporate Finance and Controlling. Le Président de la Direction de l'entreprise est à la tête de la Direction et répond devant le Conseil d'administration de tous les résultats de l'entreprise. Les membres de la Direction de l'entreprise lui sont subordonnés.

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

La Direction de l'entreprise se réunit en règle générale une fois par semaine. Prennent également part à ces réunions: le secrétaire général et le chef de la Communication, chacun ayant une voix consultative. Le cas échéant, les avis d'autres cadres et spécialistes sont sollicités. Les décisions de la Direction de l'entreprise sont le fruit d'un consensus. En l'absence de concorde, la décision revient au Président de la Direction de l'entreprise.

Rémunérations.

Composition et procédure de fixation des rémunérations. Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations de ses membres. Ce montant comporte une rémunération fixe correspondant à une imputation en jours durant l'année et une indemnité forfaitaire. Chaque membre du Conseil d'administration se voit par ailleurs remettre un abonnement général en première classe des entreprises suisses de transport.

Les rémunérations des membres de la Direction de l'entreprise comprennent un salaire de base fixe, une composante variable liée aux résultats (bonus) et une indemnité forfaitaire. Chaque membre perçoit de plus un versement unique annuel sur son avoir en caisse de pensions.

Le groupe de travail Rémunération soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du bonus, à la définition des critères et à l'échelle utilisable. Parallèlement, le Conseil d'administration approuve le versement des bonus en fonction de l'atteinte des objectifs pour l'exercice précédent.

Participations et prêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise ne possèdent aucune participation et ne bénéficient d'aucun prêt.

Rémunérations accordées aux membres en exercice des organes dirigeants. Ces rémunérations sont dorénavant ventilées conformément à l'ordonnance sur les salaires des cadres (RS 172.220.12) entrée en vigueur le 1^{er} février 2004.

Les membres du Conseil d'administration (y compris le Président de l'entreprise) ont perçu au total une rémunération de 861 600 francs pour l'exercice 2005 (850 400 francs en 2004), dont une part fixe de 770 000 francs (760 000 francs en 2004) et une indemnité forfaitaire de 91 600 francs (90 400 francs en 2004). La rémunération fixe du Président du Conseil d'administration s'est élevée à 250 000 francs (250 000 francs en 2004) et son indemnité forfaitaire à 30 000 francs (30 000 francs en 2004).

L'ensemble des rémunérations versées aux membres de la Direction de l'entreprise (y compris à son Président) s'est monté à 2 824 560 francs (3 140 000 francs en 2004), dont une part fixe de 2 100 000 francs (2 100 000 francs en 2004), une part variable de 724 560 francs (1 040 000 francs en 2004), une indemnité forfaitaire annuelle de 109 000 francs (109 000 francs en 2004) et un versement unique annuel de 125 000 francs (125 000 francs en 2004) sur l'avoir en caisse de pensions.

Le Président de la Direction de l'entreprise a perçu une somme de 520 000 francs (600 000 francs en 2004), dont une part fixe de 400 000 francs (400 000 francs en 2004), une part variable de 120 000 francs (200 000 francs en 2004), une indemnité forfaitaire de 24 000 francs (24 000 francs en 2004) et un versement unique annuel de 25 000 francs (25 000 francs en 2004) sur son avoir en caisse de pensions.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants. Les membres du Conseil d'administration reçoivent un abonnement général en première classe des entreprises suisses de transport pendant quatre ans après leur départ.

Au cours de l'année sous revue, les anciens membres des organes dirigeants n'ont perçu aucune rémunération (contre une rémunération de 547 000 francs en 2004).

Aucune indemnité n'a été versée pour l'année sous revue aux membres du Conseil d'administration ou de la Direction de l'entreprise ayant quitté leur poste avant 2004.

Attribution d'actions durant l'exercice 2004, détention d'actions, options. L'ensemble des actions se trouve en possession de la Confédération. Aucun plan d'options sur actions ni de plan d'option ne sont prévus.

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

Autres prestations accessoires, bonifications et conditions contractuelles. Outre les indemnités forfaitaires, les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise ne bénéficient d'aucune prestation accessoire ou bonification. S'agissant des plans de prévoyance et de la participation de l'employeur et du salarié, les membres de la Direction des CFF jouissent des mêmes conditions, stipulées dans le Règlement de la Caisse de pensions, que le reste du personnel. Les délais de résiliation s'élèvent à 12 mois. Aucune indemnité de départ n'est prévue.

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

Droits de participation des actionnaires, relations avec la Confédération.

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

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

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

- Convention sur les prestations: tous les quatre ans, le Conseil fédéral définit une convention sur les prestations avec les CFF et la fait approuver par les Chambres fédérales;
- plafond de dépenses: l'Assemblée fédérale fixe, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période de quatre ans, un plafond de dépenses pour l'infrastructure;
- stratégie du propriétaire: le Conseil fédéral édicte, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période de quatre ans, les objectifs stratégiques des CFF, qu'il a élaborés auparavant de concert avec le Conseil d'administration;
- rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques: approbation par le Conseil fédéral;
- budget: approbation par le Conseil fédéral (art. 18 al. 2 LCFF) ;
- rapport de gestion, bilan annuel et comptes consolidés, utilisation du bénéfice: approbation par le Conseil fédéral (art. 17 al. 2 LCFF) et l'Assemblée générale;
- élection ou révocation du Conseil d'administration;
- décharge du Conseil d'administration.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	64
Sécurité	67
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Des entretiens ont lieu régulièrement entre le DETEC, le DFF et l'Office fédéral des transports (OFT) d'une part, et le Président du Conseil d'administration et le Président de la Direction de l'entreprise d'autre part. Ces entretiens sont l'occasion de discuter en détail des rapports sur la réalisation des objectifs stratégiques de la Confédération, de répondre aux besoins d'informations supplémentaires et de s'informer en général sur les projets en cours ou planifiés ayant une grande importance stratégique ou un impact politique majeur.

Prestations financières de la Confédération. La Confédération commande des prestations auprès des CFF en vue de maintenir et de développer l'infrastructure et met à leur disposition les ressources nécessaires dans le cadre d'un plafond de dépenses fixé pour une période de quatre ans. Par ailleurs, elle commande des prestations de transport combiné de marchandises, ainsi que, en concertation avec les cantons, des prestations de transport régional de voyageurs et elle règle aux CFF les coûts non prévus par les calculs prévisionnels (informations complémentaires aux pages 87 et 88). Conformément à la loi sur le contrôle des finances, le Contrôle fédéral des finances est habilité à réaliser des contrôles au sein des CFF, notamment à surveiller l'emploi des ressources. En tant qu'autorité de surveillance, l'OFT examine si les comptes annuels et le bilan des CFF sont conformes aux dispositions de la législation ferroviaire (art. 70 loi sur les chemins de fer).

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable. L'Assemblée générale désigne l'organe de révision et le réviseur des comptes du groupe pour une durée d'un an. Depuis la création de la SA CFF le 1^{er} janvier 1999, ce mandat est confié à Ernst & Young, Berne. Généralement, Ernst & Young fait également fonction d'organe de révision pour les filiales du groupe. Le réviseur responsable a la charge des comptes des CFF depuis 2001.

Mandats et honoraires. Le mandat de base comprend non seulement la vérification des comptes individuels de la SA CFF et de CFF Cargo SA ainsi que la vérification des comptes consolidés, mais aussi la vérification des comptes d'autres sociétés du groupe, la révision

des comptes intermédiaires et d'autres mandats de vérification directe. Au cours de l'exercice 2005, des honoraires à hauteur de 1 574 000 francs (contre 1 644 000 en 2004) ont été facturés. Pour les mandats de conseil dans le domaine de la comptabilité, des impôts, de l'organisation et du management, Ernst & Young a perçu des honoraires additionnels de 1 087 000 francs (contre 758 000 en 2004).

Conformément à une décision du groupe de travail Finances/Audit, tous les projets de mandats pour des organes externes de révision doivent être communiqués au service de révision interne. En cas de conflit potentiel, ce dernier peut s'opposer à l'octroi d'un mandat après avoir consulté le chef des finances.

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

Le groupe de travail Finances/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, se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne et propose, le cas échéant, au Conseil d'administration, en coordination avec le DETEC et le DFF, de remettre en adjudication le mandat de contrôle.

Politique d'information.

Les comptes rendus des CFF se basent sur les directives de la Bourse Suisse relatives aux informations sur la «Corporate Governance». Toutefois, la Confédération étant propriétaire à 100 pour cent du capital-actions, aucune information à l'attention des autres actionnaires n'est prévue.

Chronique annuelle 2005.

Janvier

1^{er} janvier — Le Zentralbahn, produit de la fusion du chemin de fer du Brünig et du chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg, débute son exploitation en offrant une journée gratuite aux voyageurs. Les CFF détiennent la majorité des actions de la nouvelle société.

1^{er} janvier — De concert avec les Etats membres de l'Union européenne, les CFF instaurent une indemnisation en cas de retard dans le trafic voyageurs international. Cette mesure prévoit le remboursement de 20 pour cent du prix d'un aller simple en cas de retard supérieur à une heure en journée et supérieur à deux heures de nuit.

25 janvier — A Bienne, les CFF présentent aux médias la toute première classe exclusivement réservée aux mécaniciennes de locomotives. Les aspirantes ont préalablement été recrutées par le biais d'une campagne ciblée.

Février

7 février — Une erreur de manipulation sur les ordinateurs du poste directeur de Zurich entraîne une paralysie du trafic ferroviaire dans l'agglomération zurichoise durant la matinée. Les conséquences affectent l'ensemble de la Suisse tout au long de la journée. Les CFF proposent aux clients concernés d'échanger leurs billets.

Mars

11 mars — Les CFF publient leurs résultats annuels pour l'année 2004. Le groupe affiche un bénéfice de 42,6 millions de francs. L'ensemble des services opérationnels de l'entreprise a contribué à l'amélioration des résultats par rapport à l'année précédente. Pour la première fois, les produits du trafic ont dépassé 3 milliards de francs.

23 mars — Des changements interviennent au sein du Conseil d'administration des CFF. L'avocate et conseillère aux Etats genevoise Christiane Brunner, en tant que représentante du personnel, et Andreas Hunziker, spécialiste argovien en informatique et logistique, remplacent respectivement Yvette Jaggi et Hanspeter Brändli. Ces derniers se retirent après plus de six années d'activité.

31 mars — CFF Cargo assure le transport de fer à l'état liquide pour le compte de l'entreprise Saarlöh AG depuis les hauts fourneaux de Dillingen jusqu'à l'aciérie de Völklingen, située à une vingtaine de kilomètres. D'une température de 1400 degrés, la fonte brute ne peut être stockée et doit arriver à destination en quelques minutes seulement.

Avril

6 avril — Les CFF font part de l'intention des Services industriels de Constance de prendre le contrôle de la Société suisse de navigation sur le lac de Constance. Un collaborateur actionnaire exerce son droit de préemption, entravant dans un premier temps la transmission des titres de propriété. Une assemblée générale lève ensuite le droit de préemption, entraînant un contentieux toujours en cours en fin d'année.

6 avril — SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia, deux filiales de CFF Cargo, ont adopté la procédure douanière simplifiée. Les tâches administratives liées au franchissement de la frontière sont désormais réduites au minimum.

7 avril — CFF Cargo est la première entreprise ferroviaire qui relie Bellinzona à Gallarate sans changement de locomotive en gare de Luino, évitant ainsi les opérations de manœuvre. A cette occasion, les 18 nouvelles locomotives bicourant de type Re 484 Bombardier, récemment livrées, ont été mises en service.

14	Avant-propos
18	Architecture
20	Trafic voyageurs
28	Trafic marchandises
36	Infrastructure
44	Immobilier
50	Stratégie/Objets
54	Prest. des pouvoirs publics
56	Caisse de pensions
58	Personnel/Domaine social
62	Environnement/
	Développement durable
64	Sécurité
67	Gestion des risques
68	Corporate Governance
79	Chronique annuelle
82	Perspectives
83	Rapport financier

Mai

1^{er} mai — Les CFF cèdent la marque «avec.» ainsi que leur participation dans Cevanova AG aux sociétés Migros et Valora AG. Les acquéreurs envisagent de renforcer conjointement le réseau de magasins «Avec» dans les gares CFF.

2 mai — CFF Cargo introduit un nouveau système de gestion à l'échelle européenne pour la répartition de ses quelque 11 000 wagons. Désormais, les informations concernant tous les wagons sont centralisées et peuvent être consultées 24 h/24. De surcroît, les clients reçoivent une confirmation de réservation.

2 mai — Le groupe ThyssenKrupp Stahl mandate CFF Cargo pour assurer les transports d'acier de l'Allemagne vers l'Italie. Chaque semaine, l'entreprise ferroviaire assure le transport de trois trains complets de Duisbourg à Desio.

12 mai — Cisalpino, filiale commune des CFF et de Trenitalia, met pour la première fois en service des bus réguliers en vue d'assurer le transport de ses voyageurs en Italie pendant la grève des cheminots. Les transports en bus au départ de Brigue et de Chiasso permettent aux passagers de poursuivre leur voyage malgré la quasi-paralysie des trains en Italie.

Juin

22 juin — En l'espace d'une demi-heure, une panne affectant les lignes à haute tension en Suisse centrale provoque une perturbation majeure sur l'ensemble du réseau de courant de traction. A 17 h 57, les CFF sont contraints de cesser l'exploitation du réseau. Après deux heures d'intervention, le réseau peut finalement être reconstitué. Le courant de traction est de nouveau disponible dès 21 h 30 dans toute la Suisse, permettant le rétablissement du trafic ferroviaire. Cette panne affecte quelque 200 000 voyageurs. Les CFF prennent en charge de nombreuses courses en taxi et près de 300 nuitées d'hôtel. L'ensemble des voyageurs concernés reçoivent une indemnisation sous forme de Rail Check et les CFF informent en détail sur les causes de cette panne. Force est de constater qu'une anticipation et une action rigoureuses auraient permis d'éviter une telle perturbation du trafic.

Juillet

1^{er} juillet — La marque Aperto est cédée à la société Alimentana Shops AG, qui entend continuer à gérer les 14 points de vente sous la même enseigne.

19 juillet — Parallèlement aux trains réguliers, des locomotives dotées du système de signalisation en cabine ETCS (European Train Control System) effectuent leurs premières courses test sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist.

Août

5 août — CFF Cargo réceptionne douze locomotives polyvalentes de type Re 474 fournies par Siemens Suisse et destinées au trafic entre la Suisse et l'Italie. Suite à d'importants retards de livraison, CFF Cargo annule l'option prise sur six autres locomotives.

20 août — Patrimoine Suisse remet le prix Wakker aux CFF. Pour la première fois, ce prix est décerné à une entreprise et non à une commune. Les CFF sont récompensés pour l'ensemble de leur œuvre. Patrimoine Suisse rend ainsi hommage à l'harmonie des constructions et au respect du patrimoine bâti des CFF (voir page 18).

22 août — Des pluies diluviennes entraînent d'importantes inondations, des coulées de boue ainsi que des glissements de terrain dans toute la Suisse. Les régions les plus durement touchées sont la Suisse centrale et l'Oberland bernois. Les transports publics sont fortement perturbés. Nombre de parcours sont fermés pendant plusieurs jours avant d'être remis en service, à l'instar de l'axe du St-Gothard. D'autres voies restent inaccessibles pendant plusieurs mois, comme la ligne d'accès du Zentralbahn à destination d'Engelberg. Avec pas moins de 84 millions de francs, les CFF subissent l'un des principaux sinistres de leur histoire. Le Zentralbahn, filiale des CFF, est particulièrement affecté avec 40 millions de francs de dommages.

25 août — Les CFF et les associations du personnel ne parviennent à aucun compromis en matière de simplification des indemnités et des allocations. Des négociations à ce sujet avaient été planifiées au terme de la dernière Convention collective de travail. Néanmoins, les associations ont fait preuve d'une faible propension à la conciliation.

30 août — Les CFF publient les résultats du premier semestre 2005. Malgré une hausse marquée des prestations de transport en trafic voyageurs et en trafic marchandises, le résultat global s'établit à -36,6 millions de francs. CFF Cargo, qui enregistre un recul prononcé de ses recettes et reste déficitaire, annonce une restructuration du trafic par wagons isolés en Suisse et met au point un programme de réduction des coûts au niveau des unités centrales et de l'entretien du matériel roulant.

Septembre

14 septembre — A l'occasion des Brunel Awards, les CFF reçoivent pour la deuxième fois le prix spécial récompensant la meilleure prestation architecturale d'ensemble. Le jury leur a également décerné trois Awards et cinq autres distinctions.

22 septembre — Elvetino, filiale des CFF, annonce une réorientation de ses activités: la société entend renforcer sa présence dans les gares, notamment grâce à des points de vente fixes et des stands mobiles aux heures de pointe, tout en restreignant ses services de restauration ambulants (Railbar) à bord des trains.

23 septembre — L'Office fédéral des transports et les CFF présentent leurs perspectives en matière de construction de voies ferrées. Compte tenu des ressources financières limitées, la priorité est donnée à l'aménagement des nœuds ferroviaires et à l'adaptation du réseau, au détriment des projets d'ouvrages, notamment le tunnel de Wisenberg.

Octobre

3 octobre — Le Conseil national renvoie le deuxième volet de la réforme des chemins de fer au Conseil fédéral. Le Conseil des Etats se rallie à cette décision au mois de décembre pour ne pas retarder un nouveau débat. Le Conseil fédéral entend mettre en œuvre rapidement les éléments de la réforme non contestés, comme la réglementation concernant la police ferroviaire.

13 octobre — L'inauguration de la «Welle von Bern» marque l'achèvement du dernier ouvrage majeur du projet Rail 2000. Les CFF ont investi quelque 180 millions de francs dans l'augmentation des capacités du nœud ferroviaire de Berne.

19 octobre — Le Conseil fédéral entend participer à hauteur de 7,5 millions de francs aux investissements préalables du projet «Porta Alpina», prévu pour le tunnel de base du St-Gothard. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé cette contribution lors du débat sur le budget. Les CFF ont émis des réserves concernant l'aspect économique et l'exploitation.

24 octobre — Academia, l'académie pour l'infrastructure ferroviaire, entame ses activités en proposant le cours pilote destiné aux chefs d'équipe. Cet organisme de formation, axé sur les besoins de l'infrastructure ferroviaire, contribue à promouvoir et à renforcer le savoir-faire spécifique au chemin de fer.

28 octobre — CFF Cargo annonce son intention de concentrer son réseau de desserte pour le trafic par wagons isolés sur les besoins de l'économie de transport, et ce dans toute la Suisse. A l'avenir, le réseau comprendra 323 points régulièrement desservis (réseau de base) ainsi qu'environ 170 solutions clients (concepts de desserte flexibles en dehors du réseau de base). Des points de desserte installés sur les réseaux des chemins de fer privés parachèvent ce projet. La planification détaillée, élaborée de concert avec les clients, se prolongera jusqu'à la fin février 2006. Quelque 560 postes vont être supprimés chez CFF Cargo et 60 chez CFF Infrastructure.

Novembre

8 novembre — Le prix Suisse Tourisme «Milestone» est décerné à RailAway, la filiale loisirs des CFF. Elle est récompensée pour la qualité de ses prestations en faveur du tourisme suisse dans son ensemble ainsi que pour son esprit d'entreprise exemplaire.

27 novembre — Le peuple suisse adopte à une faible majorité la modification de la loi fédérale sur le travail, autorisant les points de vente situés dans les grandes gares et les aéroports à ouvrir leurs portes le dimanche. Les CFF s'étaient engagés en faveur de son adoption pendant la campagne de votation.

29 novembre — Les CFF prennent le contrôle de la majorité du capital du voyageur Swiss Travel Centre AG, qui propose une plate-forme de réservation hôtelière sur son portail Internet. Suisse Tourisme conserve les actions restantes.

Décembre

1^{er} décembre — Le billet par MMS est mis en service. Tout client qui s'inscrit préalablement peut commander ses billets depuis son téléphone mobile et les recevoir par MMS. Le nouvel appareil des agents commerciaux des trains permet d'en contrôler la validité.

2 décembre — La dernière génération de rames à deux étages pour le RER est présentée à Zurich. Les nouveaux trains se composent de quatre voitures et disposent au total de 378 places assises. La traction est répartie sur les quatre voitures.

9 décembre — Les CFF tirent un premier bilan de Rail 2000. L'affluence a progressé de 7,5 pour cent en trafic grandes lignes, la progression étant encore plus marquée sur le nouveau tronçon. Le taux de ponctualité moyen s'élève à 95,6 pour cent sur l'ensemble du réseau, alors que les retards sont fréquents sur le trajet Berne-Zurich.

11 décembre — Il est désormais interdit de fumer dans les transports publics en Suisse. La conversion des compartiments fumeurs en espaces non-fumeurs s'achèvera au premier semestre 2006. Les espaces fermés et les zones de circulation des RailCity signalés comme tels deviennent aussi des zones non-fumeurs.

12 décembre — CFF Cargo assure, pour le compte de ERS Railways, l'acheminement de trains-blocs de conteneurs de Bâle vers Melzo et Padoue (aller-retour) sous sa propre responsabilité et en utilisant ses locomotives.

12 décembre — CFF Cargo dessert ses clients dans la région limitrophe de Weil am Rhein (Allemagne) avec sa propre équipe de manœuvre.

16 décembre — Pour la première fois depuis la création de la SA CFF, les négociations salariales n'ont abouti à aucun compromis. Les associations du personnel en appellent au tribunal arbitral, qui rendra une décision dans un délai de trois mois.

20 décembre — Les CFF, le BLS, le SOB et l'Union des transports publics se sont associés pour fonder la société Sillon Suisse SA, chargée de l'attribution des sillons dès avril 2006. Les chemins de fer suisses se conforment ainsi à une demande de l'Union européenne en faveur d'un accès non discriminatoire au réseau.

Avant-propos	14
Architecture	18
Trafic voyageurs	20
Trafic marchandises	28
Infrastructure	36
Immobilier	44
Stratégie/Objectifs	50
Prest. des pouvoirs publics	54
Caisse de pensions	56
Personnel/Domaine social	58
Environnement/	62
Développement durable	62
Sécurité	64
Gestion des risques	67
Corporate Governance	68
Chronique annuelle	79
Perspectives	82
Rapport financier	83

Perspectives 2006.

Février

Un train de CFF Cargo transportant 1000 tonnes de rouleaux d'acier plat pour le compte de ThyssenKrupp Stahl AG se rend pour la première fois à Turin.

Mars

Présentation du repositionnement de l'unité Entretien du matériel roulant de CFF Cargo.

Avril

Conférence de presse bilan à Zurich.

Mise en service du nouveau matériel roulant (Flirt) chez SBB GmbH Süddeutschland.

Présentation, avec l'Office fédéral des transports, du programme pour le futur développement des grands projets ferroviaires.

Mai

Mise en service des nouvelles rames automotrices à deux niveaux sur le réseau du RER zurichois.

Célébration du centenaire du tunnel du Simplon à Brigue.

Lancement par CFF Cargo du trafic concentré par wagons isolés.

Inauguration de l'arrêt Dreispitz à Bâle.

Juin

Fête à la gare RailCity de Zurich.

Célébration des 150 ans du chemin de fer à Olten.

Août

Inauguration des structures d'accueil du public à Buchs SG.

Publication du résultat semestriel 2006.

Décembre

Mise en service du système de signalisation et d'arrêt automatique des trains ETCS sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. Fin des travaux d'aménagement des quais à Genève-Cornavin.

Départ à la retraite de Benedikt Weibel, Président de la Direction de l'entreprise, après 14 ans passés à la tête des CFF.

Rapport financier.

Rapport du groupe CFF

Rapport financier	84
Le groupe CFF clôture l'exercice 2005 sur une perte de 166,3 millions de francs. Les résultats positifs du trafic voyageurs, d'Infrastructure et d'Immobilier n'ont pas permis de compenser les pertes du trafic marchandises et des unités centrales.	
Compte de résultat du groupe	93
Bilan du groupe	94
Tableau de financement du groupe	96
Tableau des fonds propres du groupe	97
Annexe aux comptes du groupe	98
Remarques concernant les comptes du groupe	101
Information sur les segments: Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales	118
Liste des participations du groupe	124
Rapport du réviseur des comptes consolidés	126

SA CFF

Compte de résultat	127
Bilan	128
Tableau de financement	130
Annexe aux comptes annuels	131
Proposition d'utilisation du résultat	146
Rapport de l'organe de révision	147

Rapport financier.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2005 sur une perte de 166,3 millions de francs. Le résultat annuel est grevé notamment par le résultat d'exploitation négatif du trafic marchandises, par les provisions nécessaires aux programmes de restructuration dans le trafic par wagons isolés et par l'assainissement lié à la dissolution de contrats d'immatriculation datant de la période précédant la réforme des chemins de fer. La constitution de nouvelles provisions pour les besoins de la Caisse de pensions des CFF ainsi que le coût des dommages causés par les intempéries du mois d'août ont également eu un effet négatif sur le résultat.

Après avoir terminé l'exercice 2004 sur un bénéfice consolidé de 42,6 millions de francs, le groupe CFF clôture l'année 2005 sur une perte de 166,3 millions de francs. Le résultat par segment se présente comme suit:

Résultat du groupe par segment

M CHF	2005	2004	Variation
Trafic voyageurs	78,6	152,2	-73,6
Trafic marchandises	-165,7	-2,8	-162,9
Infrastructure	17,4	43,7	-26,3
Immobilier	21,0	15,2	5,8
Unités centrales	-123,2	-164,2	41,0
Eliminations intersociétés	5,6	-1,4	7,0
Perte/bénéfice du groupe	-166,3	42,6	-208,9

Le résultat positif de Voyageurs, Infrastructure et Immobilier n'a pu compenser la perte du trafic marchandises et le résultat des unités centrales (qui inclut le relèvement de la provision Swiss GAAP RPC 16 – ci-après RPC 16 – destinée à la Caisse de pensions, les charges liées au projet de réinsertion «Chance» ainsi que la couverture des dommages causés par les intempéries).

En trafic voyageurs, le lancement réussi de Rail 2000 s'est accompagné d'une hausse immédiate de l'offre, du nombre de voyageurs et des produits du trafic. L'élargissement de l'offre a également induit une croissance des coûts d'exploitation et d'entretien et, partant, une hausse du prix des sillons. Parallèlement à l'introduction de Rail 2000, la Confédération a décidé d'augmenter de 60 millions de francs les redevances d'utilisation des sillons dans le trafic grandes lignes et de réduire dans les mêmes proportions la contribution à l'exploitation de l'infrastructure. Les surcoûts liés à l'exploitation de Rail 2000 n'ont pas pu encore être absorbés par le trafic voyageurs puisque la demande correspondant à l'extension de l'offre ne se concrétisera que progressivement. Des provisions nettes de 5,5 millions de francs ont été constituées pour divers projets de réorganisation. En outre, les sociétés affiliées Turbo AG et zb Zentralbahn AG ont été contraintes de constituer des provisions de 10,4 millions de francs pour la caisse de pensions ASCOOP.

Le trafic marchandises a enregistré une chute du produit en trafic intérieur après avoir obtenu un résultat quasiment équilibré en 2004. La concurrence accrue découlant de l'ouverture du réseau (open access) ainsi que l'introduction de la limite des 40 tonnes pour les camions ont induit une érosion des prix malgré l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Du côté des charges, les pertes enregistrées dans le trafic par wagons isolés n'ont pu être compensées. Dans ce contexte, divers programmes de restructuration radicaux ont été adoptés, suivis par la constitution de provisions équivalentes à 75 millions de francs. La dissolution de contrats d'immatriculation conclus avec des propriétaires de wagons privés et garantissant à CFF Cargo l'entretien des véhicules (mesure datant de la période précédant la réforme des chemins de fer) a grevé le résultat du trafic marchandises de 35 millions de francs supplémentaires.

Infrastructure a été affectée notamment par la réduction des prestations fédérales découlant des programmes d'allègement appliqués en 2003 et 2004. Les prestations ayant une incidence sur le résultat se sont ainsi réduites de 117,9 millions de francs par rapport à l'année précédente. La restructuration du trafic marchandises a nécessité la constitution d'une provision de 7 millions de francs et la panne de courant du 22 juin a pesé sur le résultat à hauteur de 4 millions de francs. Dans le domaine de l'énergie, le faible niveau des eaux dû à la sécheresse et la panne prolongée de la centrale électrique de Leibstadt ont contraint l'entreprise à acheter davantage d'énergie. En revanche, la hausse des performances et la baisse des investissements ont eu un effet positif sur le résultat. La division Infrastructure affiche un bénéfice de 17,4 millions de francs, y compris les indemnités compensatoires versées par Immobilier (+30 millions de francs par rapport à 2004).

Immobilier est parvenue à augmenter son résultat de 5,8 millions de francs malgré la hausse des indemnités compensatoires versées à Infrastructure (30 millions de francs nets). Les activités liées aux sept gares RailCity ont notamment contribué à la hausse des produits résultant de la location d'immeubles. La baisse du volume d'investissement et l'aliénation d'actifs immobilisés, devenus inutiles, ont également influé positivement sur le résultat.

Les unités centrales supportent les conséquences de la provision RPC 16 et des charges liées au projet de réinsertion «Chance». L'évolution réjouissante des marchés des capitaux a permis à la Caisse de pensions des CFF d'enregistrer un résultat annuel positif de 460 millions de francs. L'insuffisance de couverture de la Caisse a donc pu être réduite. Le montant affecté à la provision RPC 16 pour l'année 2005 a été ramené à 94 millions de francs, contre 150 millions en 2004. Les intempéries du mois d'août ont occasionné des dommages d'environ 84 millions de francs. En tant que propre assureur, les CFF assument un montant total de 50 millions de francs, 25 millions étant pris en charge par la SA CFF et 25 millions par SBB Insurance AG. Le montant restant (environ 34 millions de francs) est couvert par les compagnies de réassurance.

Chiffres-clés du compte de résultat

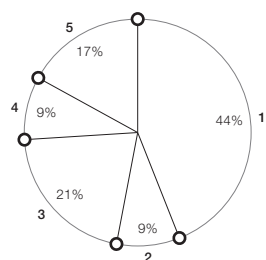
M CHF	2005	2004	Variation
Produits d'exploitation	7 087,8	7 008,6	79,2
Charges d'exploitation	7 107,0	6 757,5	349,5
Résultat d'exploitation avant provision RPC 16	-19,2	251,1	-270,3
Résultat d'exploitation après provision RPC 16	-113,2	101,1	-214,3
EBIT	-79,2	118,9	-198,1
Perte/bénéfice avant impôts	-156,2	50,1	-206,3
Perte/bénéfice du groupe	-166,3	42,6	-208,9

Produits d'exploitation.

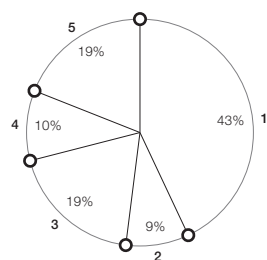
Les produits d'exploitation, qui s'établissent à 7087,8 millions, affichent une hausse de 79,2 millions de francs, ou 1,1 pour cent. Cette évolution s'explique d'une part par l'augmentation des produits du trafic (+122,2 millions de francs) et des produits résultant de la location d'immeubles (+14,1 millions de francs), et d'autre part par la hausse des produits accessoires ou autres (+145,9 millions de francs), consécutive au volume plus élevé des opérations comptabilisées à la valeur brute (cartes à prépaiement, activités de voyageur, vente d'énergie, participation de tiers au financement des projets d'investissement). En revanche, les prestations des pouvoirs publics (indemnités compensatoires et prestations de la Confédération liées à l'infrastructure) se sont réduites de 121,4 millions de francs. Parallèlement, les prestations propres ont reculé pour s'établir à 53,4 millions de francs. Les déductions sur les produits, quant à elles, ont augmenté pour atteindre 28,2 millions de francs.

Structure des produits d'exploitation

2005



2004



- 1 Produits du trafic
- 2 Indemnités compensatoires
- 3 Produits issus de la location, produits accessoires et autres
- 4 Prestations propres
- 5 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

Evolution des produits du trafic

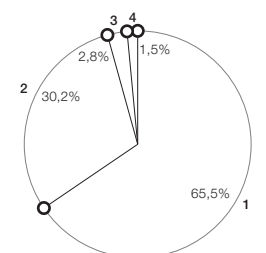
M CHF	2005	2004	Variation
Trafic voyageurs	2 076,2	1 870,3	205,9
Trafic marchandises	957,2	1 027,8	-70,6
Prestations d'exploitation	89,1	122,8	-33,7
Infrastructure	48,3	27,7	20,6
Produits du trafic	3 170,8	3 048,6	122,2

Au cours de l'exercice sous revue, les produits consolidés du trafic ont pu de nouveau être sensiblement augmentés à 3170,8 millions de francs (+122,2 millions de francs) malgré l'effondrement du résultat en trafic marchandises. Cette hausse est imputable principalement au trafic voyageurs.

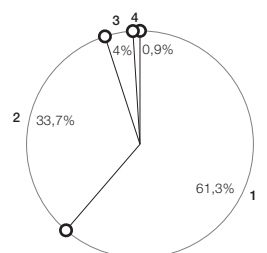
La composition des produits du trafic par type de trafic s'est également modifiée en proportion par rapport à l'exercice précédent. La part des produits du trafic voyageurs s'est renforcée à 65,5 pour cent (61,3 pour cent en 2004).

Structure des produits du trafic

2005



2004



- 1 Trafic voyageurs
- 2 Trafic marchandises
- 3 Prestations d'exploitation
- 4 Infrastructure

Produits résultant du trafic voyageurs. En 2005, les produits résultant du trafic voyageurs ont augmenté de 205,9 millions de francs, soit 11 pour cent, par rapport à l'année précédente. Cette évolution s'explique essentiellement par le lancement de Rail 2000 (intensification du trafic et mesures tarifaires), par les produits du trafic liés à la hausse de la participation dans Lyria (liaison TGV entre la Suisse et Paris) de 11 à 26 pour cent et par l'intégration des joint ventures Cisalpino SA et Ticino-Lombardia SA dans le périmètre de consolidation.

Produits résultant du trafic marchandises. L'érosion des prix due à une concurrence accrue (open access et introduction de la limite de 40 tonnes pour les poids lourds), l'effondrement du trafic intérieur par wagons isolés ainsi que les pertes du trafic de transit suisse ont induit un repli des produits du trafic marchandises de 70,6 millions de francs, ou 6,9 pour cent, par rapport à l'exercice 2004.

Produits résultant des prestations d'exploitation. La révision des contrats de coopération avec d'autres réseaux a engendré une baisse des prestations d'exploitation pour le compte de tiers.

Produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure. La hausse des produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure s'explique par la progression des ventes de sillons à des tiers compte tenu de l'ouverture du réseau aux compagnies étrangères en trafic marchandises.

Prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat se sont réduites de 121,4 millions, à 1847,0 millions de francs. Le repli des prestations de la Confédération liées à l'infrastructure s'explique par le relèvement du prix des sillons suite à l'introduction de Rail 2000, par le nouveau mode de financement (FINIS) relatif au Fonds pour les grands projets ferroviaires et par les programmes d'allègement de la Confédération pour les années 2003 et 2004.

L'externalisation du secteur d'activité Brünig et sa fusion avec le chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg ont abouti à la création de la société zb Zentralbahn AG. En conséquence, les prestations de la Confédération pour l'infrastructure versées au chemin de fer du Brünig (14,3 millions de francs en 2004) sont désormais assimilées aux indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional, conformément à l'ordonnance sur les indemnités.

Les prestations des pouvoirs publics se présentent comme suit:

M CHF	2005	2004	Variation
Confédération	336,9	332,1	4,8
Cantons	181,1	179,5	1,6
Tiers	22,3	10,5	11,8
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	540,3	522,1	18,2
Subventions concernant le prix des sillons	96,3	101,8	-5,5
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	11,1	13,0	-1,9
Total des indemnités compensatoires	647,7	636,9	10,8
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 199,3	1 331,5	-132,2
Total des prestations versées par les pouvoirs publics	1 847,0	1 968,4	-121,4

La part des prestations des pouvoirs publics dans les produits d'exploitation s'inscrit à 26,1 pour cent (contre 28,1 pour cent en 2004).

Outre les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat, les engagements vis-à-vis de l'actionnaire (dettes à long terme envers la Confédération) pour la couverture des besoins de base en matière d'infrastructure et le financement des grands projets ferroviaires (Rail 2000 et AlpTransit) ont augmenté de 448,2 millions de francs. En revanche, la dette envers l'actionnaire a pu être réduite de 105,6 millions de francs grâce à l'abandon de créances sur les intérêts inscrits à l'actif (FINIS).

Indemnités compensatoires.

Les CFF sont indemnisés pour les prestations qui ne couvrent pas leurs coûts mais qui ont été commandées par les pouvoirs publics. En 2005, les indemnités compensatoires ont progressé de 10,8 millions de francs, pour atteindre 647,7 millions de francs.

L'évolution détaillée de chacune de ces indemnités est développée ci-après:

Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional. Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional ont augmenté de 18,2 millions, à 540,3 millions de francs, par rapport à l'année précédente. Un montant de 25,4 millions de francs a été reversé à l'infrastructure en trafic régional et 514,9 millions de francs ont été dédiés au trafic proprement dit.

La nouvelle répartition du trafic sur les réseaux régional et grandes lignes avec le BLS a généré une baisse des indemnités compensatoires en trafic voyageurs régional de 30,2 millions de francs. Inversement, les indemnités sont en augmentation pour la ligne du Wiesental (SBB GmbH) et l'intégration de Senseltalbus. z. b. Zentralbahn AG a repris la ligne Hergiswil-Engelberg du chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg (3,0 millions de francs). La hausse des prestations de Turbo AG s'élève à 5,9 millions de francs, celle de SBB GmbH à 1,1 million de francs.

Subventions concernant le prix des sillons. Ces subventions visent à promouvoir le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. En 2005, le montant versé à CFF Infrastructure a diminué de 5,5 millions de francs. La réduction accordée par la Confédération sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo SA puisqu'elle est octroyée à toutes les entreprises de transport ferroviaire qui achètent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure. Ainsi, sur un total de 96,3 millions de francs, 19,5 millions de francs (soit 20,2 pour cent) ont été versés à d'autres entreprises ferroviaires.

Indemnités compensatoires versées à Cargo pour le trafic combiné. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné affichent une nouvelle baisse en 2005. Désormais, ces indemnités seront proportionnelles au nombre effectif de kilomètres parcourus. Le système de forfait est donc abandonné.

Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure.

Dans le cadre du service de base, les CFF sont chargés de maintenir, d'exploiter et de développer l'infrastructure ferroviaire et perçoivent, à ce titre, une indemnisation de la part de la Confédération.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure accusent un recul de 132,2 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Le secteur d'activité Brünig représentait à lui seul 14,3 millions de francs. La contribution pour amortissements versée à CFF Infrastructure a été augmentée de 18,8 millions de francs à la suite de la hausse des amortissements liée à l'activation des installations de Rail 2000. En revanche, la contribution à l'exploitation de l'infrastructure est inférieure de 136,7 millions de francs à celle de l'exercice précédent.

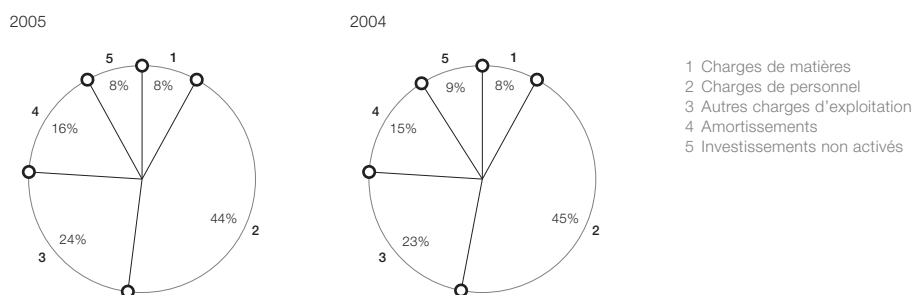
Dans le cadre des programmes d'allègement 2003 et 2004, les prestations accordées se sont avérées moins importantes en raison du relèvement du prix des sillons dans le trafic grandes lignes (60,0 millions de francs) et des transferts effectués (44,0 millions de francs), sans oublier la compensation des surcoûts de l'ETCS et les subventions pour le prix des sillons à hauteur de 36,0 millions de francs.

Charges d'exploitation.

En 2005, les charges d'exploitation ont augmenté de 349,5 millions de francs, ou 5,2 pour cent, s'inscrivant à 7107,0 millions de francs. Cette hausse est essentiellement due à la constitution des provisions destinées aux programmes de restructuration, à l'augmentation des coûts d'exploitation et des amortissements liés à l'extension de l'offre de Rail 2000 et à la progression des volumes de transport sur l'axe Nord-Sud.

Avec près de 3,2 milliards de francs, les charges de personnel représentent le premier poste des charges d'exploitation; le nombre moyen d'employés étant resté pratiquement identique à celui de l'année précédente (28 330 postes à plein temps en 2005 contre 28 351 en 2004), les charges salariales effectives n'ont guère évolué. Toutefois, les autres charges de personnel s'inscrivent en hausse en raison des provisions au titre des restructurations et des charges d'assurance sociale liées à la reprise des contributions des salariés pour l'assainissement de la Caisse de pensions.

Chiffres-clés des charges d'exploitation



Bilan.

Chiffres-clés du bilan

M CHF	31.12.2005	31.12.2004	Variation
Actifs circulants	2 292,3	2 199,5	92,8
dont liquidités	862,4	805,7	56,7
Actifs immobilisés	27 148,8	26 436,9	711,9
dont immobilisations corporelles et infrastructures en construction	25 601,2	24 878,0	723,2
Total des actifs	29 441,1	28 636,4	804,7
Dettes financières	13 431,9	12 647,6	784,3
Autres dettes	4 399,6	4 260,6	139,0
Capitaux propres	11 609,6	11 728,2	-118,6
Total des passifs	29 441,1	28 636,4	804,7

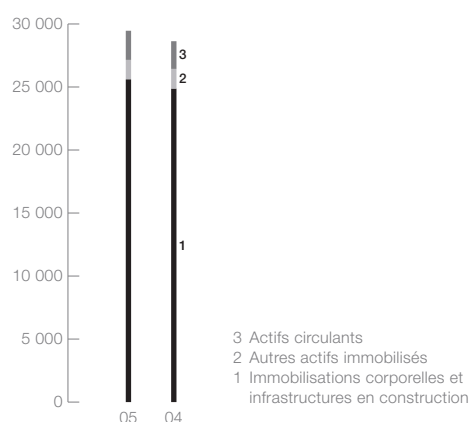
En 2005, la somme de bilan a augmenté de 804,7 millions de francs pour atteindre 29,4 milliards de francs au 31 décembre, soit la hausse la plus importante depuis la création de la SA CFF en 1999. Le taux de croissance plus faible des années antérieures s'explique par les particularités du mode de financement définis par la Confédération lors de la fondation de la Caisse de pensions des CFF. Par la suite, les CFF ont dû inscrire dans leur bilan d'ouverture un montant de 5,1 milliards de francs dans les actifs (avoirs envers la Confédération) et dans les passifs (dettes envers la Confédération). Le refinancement progressif de la Caisse de pensions des CFF a induit une réduction annuelle de ces postes à hauteur de 850 millions de francs et, au final, de 906,8 millions de francs pour l'exercice 2004. La disparition de cet effet a permis d'augmenter sensiblement la somme de bilan pendant l'exercice sous revue.

La hausse la plus importante (723,2 millions de francs nets) a une fois de plus été enregistrée par les immobilisations corporelles et les infrastructures en construction liées aux grands projets Rail 2000, aux lignes d'accès aux NLFA et aux achats de matériel roulant. En contrepartie, les dettes financières ont crû de 784,3 millions de francs.

La structure du bilan est plus ou moins identique à celle de l'année précédente: 92,2 pour cent des actifs proviennent des immobilisations; la part des fonds propres s'élève à 39,4 pour cent.

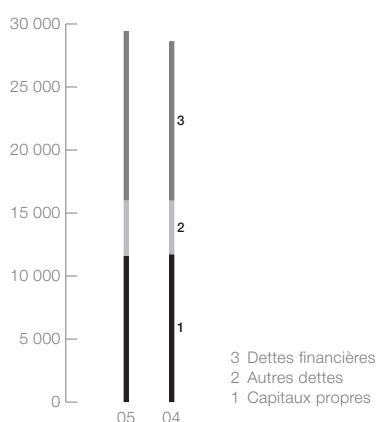
Actifs

M CHF



Passifs

M CHF



Origine des fonds

M CHF	2005	2004
Cash flow	964,6	1 124,2
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	982,8	1 328,2
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 582,1	-1 924,1
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	656,2	796,4
Variation des flux	56,8	200,5

Le cash flow s'est réduit de 159,6 millions de francs, ou 14,2 pour cent, pour s'établir à 964,6 millions de francs. Compte tenu des variations du Working Capital ayant une incidence sur le cash flow, les flux de fonds relatifs à l'exploitation s'inscrivent à 982,8 millions de francs. Pour couvrir le flux de fonds relatifs aux investissements, l'entreprise a dû emprunter des capitaux à court et long termes d'un montant de 656,2 millions de francs. La réduction du flux de fonds relatifs aux investissements s'explique par la clôture du projet Rail 2000.

Endettement net

M CHF	2005	2004
Dettes financières à court terme	236,1	62,9
Dettes financières à long terme	5 240,1	5 024,0
Autres dettes à long terme	8 091,3	7 708,1
<i>envers la Confédération</i>	7 869,7	7 503,5
<i>envers des tiers</i>	221,6	204,7
<i>./. Recettes imputées à long terme</i>	-135,6	-147,6
Total des dettes financières	13 431,9	12 647,6
<i>./. Liquidités et titres</i>	-1 499,6	-1 396,7
Endettement net	11 932,3	11 250,9
Augmentation de l'endettement net	681,5	713,0
Variation des dettes envers la Confédération	374,6	558,0
Augmentation de l'endettement net hormis Confédération	306,9	155,0

En 2005, l'endettement net a augmenté de 681,5 millions de francs supplémentaires. Déduction faite des capitaux de 374,6 millions de francs empruntés auprès de la Confédération pour financer les investissements dans l'infrastructure et couvrir les besoins de base, l'endettement net envers les tiers progresse, à 306,9 millions de francs. Cette augmentation s'explique essentiellement par l'emprunt net de 260 millions de francs (levée de 300 millions de francs moins déduction du remboursement dans les délais de 40 millions de francs) auprès d'Eurofima pour le financement des nouvelles acquisitions de matériel roulant.

Compte de résultat du groupe CFF.

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

M CHF	Remarque	2005	2004
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 170,8	3 048,6
Indemnités compensatoires	2	647,7	636,9
Produits résultant de la location d'immeubles	3	308,6	294,5
Produits accessoires	4	1 184,6	956,7
Autres produits	5	17,0	99,0
Prestations propres	6	673,9	727,3
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	7	1 199,3	1 331,5
Déductions sur les produits	8	-114,1	-85,9
Total des produits d'exploitation		7 087,8	7 008,6
Charges d'exploitation			
Charges de matières	9	-542,6	-527,5
Charges de personnel	10	-3 189,4	-3 075,2
Autres charges d'exploitation	11	-1 690,1	-1 560,0
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	12	-1 112,1	-984,7
Charges d'investissement non activées	13	-572,7	-610,0
Total des charges d'exploitation		-7 107,0	-6 757,5
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16		-19,2	251,1
Engagements de prévoyance RPC 16	14	-94,0	-150,0
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16		-113,2	101,1
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	15	61,3	42,7
Projet «Chance»	16	-27,4	-24,9
EBIT		-79,2	118,9
Produits financiers	17	84,7	86,2
Charges financières	18	-161,6	-155,0
Perte/bénéfice avant impôts		-156,2	50,1
Charges d'impôts	19	-7,7	-6,1
Intérêts minoritaires		-2,4	-1,4
Perte/bénéfice du groupe		-166,3	42,6

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

Bilan du groupe CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Actifs circulants			
Liquidités	20	862,4	805,7
Créances résultant de ventes et de prestations de services	21	536,1	546,8
Autres créances	22	185,7	160,8
Stocks et travaux en cours	23	312,7	291,6
Actifs de régularisation		395,4	394,6
Total des actifs circulants		2 292,3	2 199,5
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	24	1 290,3	1 343,2
Immobilisations corporelles	25	20 845,2	19 520,5
Infrastructures en construction	25	4 755,9	5 357,5
Immobilisations incorporelles	26	257,4	215,7
Total des actifs immobilisés		27 148,8	26 436,9
Total des actifs		29 441,1	28 636,4

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

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Dettes			
Dettes financières à court terme	27	236,1	62,9
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	28	745,7	726,6
Autres dettes à court terme	29	123,4	126,2
Passifs de régularisation	30	1 115,5	1 174,4
Provisions à court terme	31	475,6	359,8
Total des dettes à court terme		2 696,3	2 449,9
Dettes financières à long terme	32	5 240,1	5 024,0
Autres dettes à long terme	33	8 091,3	7 708,1
Provisions à long terme	31	1 803,8	1 726,2
Total des dettes à long terme		15 135,2	14 458,3
Total des dettes		17 831,5	16 908,2
Capitaux propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices avant perte/bénéfice du groupe		633,5	590,8
Perte/bénéfice du groupe		-166,3	42,6
Capitaux propres sans intérêts minoritaires		11 536,3	11 702,5
Intérêts minoritaires		73,3	25,7
Total des capitaux propres		11 609,6	11 728,2
Total des passifs		29 441,1	28 636,4

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

Tableau de financement du groupe CFF.

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

M CHF	2005	2004
Perte/bénéfice du groupe	-166,3	42,6
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 112,1	984,7
Produits et charges d'investissement non activés	498,9	486,4
Renonciation au remboursement de prêts FINIS (intérêts inscrits à l'actif)	-105,6	0,0
Variation des recettes imputées à long terme	-11,9	-11,0
Variation des provisions à long terme	101,0	102,7
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-61,3	-42,7
Prestations propres activées	-400,2	-429,1
Evaluation selon la méthode de mise en équivalence	-2,1	-9,4
Cash flow	964,6	1 124,2
Variation des créances résultant de ventes et de prestations de services	23,8	10,7
Variation des stocks et travaux en cours	-20,4	-9,7
Variation des autres actifs circulants	-0,3	23,8
Variation des dettes à court terme	12,8	177,9
Variation des intérêts minoritaires	2,4	1,3
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	982,8	1 328,2
Modification du périmètre de consolidation	31,7	4,6
Achat d'immobilisations financières	-9,9	-51,8
Vente d'immobilisations financières	32,5	129,3
Investissements en immobilisations corporelles et infrastructures en construction	-1 742,2	-2 050,8
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	176,7	46,2
Investissements en immobilisations incorporelles	-70,9	-1,6
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 582,1	-1 924,1
Variation des dettes financières à court terme	7,1	37,3
Variation des dettes financières à long terme	155,5	217,9
Variation des autres dettes à long terme	493,9	541,5
Dividendes aux intérêts minoritaires	-0,3	-0,3
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	656,2	796,4
Variation des flux	56,8	200,5
Liquidités au 1 ^{er} janvier	805,7	604,9
Différence de conversion des monnaies étrangères	-0,2	0,3
Liquidités au 31 décembre	862,4	805,7
Variation des liquidités	56,8	200,5

Tableau des fonds propres du groupe CFF.

	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Cumul des différences de conversion des monnaies étrangères	Total sans intérêts minoritaires	Intérêts minoritaires	Total avec intérêts minoritaires
M CHF							
Capitaux propres au 1.1. 2004	9 000,0	2 069,1	589,3	1,5	11 659,9	22,7	11 682,6
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	42,6	0,0	42,6	1,9	44,5
Différences de conversion des monnaies étrangères	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Capitaux propres au 31.12. 2004	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,5	45,5
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Perte du groupe	0,0	0,0	-166,3	0,0	-166,3	2,4	-164,0
Différences de conversion des monnaies étrangères	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
Capitaux propres au 31.12. 2005	9 000,0	2 069,1	465,5	1,7	11 536,3	73,3	11 609,6

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

Annexe aux comptes du groupe 2005.

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 (true and fair view) des comptes du groupe.

Date de clôture. L'exercice compte douze mois pour toutes les sociétés. Exception faite de Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG (clôture au 30 septembre), l'exercice comptable de toutes les unités incluses est identique à l'année civile.

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

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

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation figurent aux pages 124 et 125.

Méthode de consolidation. La méthode de l'intégration globale est appliquée à toutes les sociétés dans lesquelles la SA CFF détient une participation directe ou indirecte supérieure à 50 pour cent. Les actifs et les passifs ainsi que les produits et les charges sont saisis à 100 pour cent; la part de tiers aux capitaux propres et au résultat figure séparément.

Dans le cas des participations dans des joint ventures, la méthode appliquée depuis le 1^{er} janvier 2005 est celle de l'intégration proportionnelle. Les différents partenaires exercent une influence identique sur la société qu'ils contrôlent en commun. Les actifs et les passifs ainsi que les produits et les charges sont saisis de manière proportionnelle.

La consolidation du capital est effectuée selon la méthode «purchase». Les actifs et les passifs 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.

Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles la SA CFF détient une participation de 20 à 50 pour cent, sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, au même titre que les sociétés détenues par la SA CFF à 50 pour cent qui ne remplissent pas les critères requis pour une intégration proportionnelle.

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

Conversion des monnaies étrangères. Les actifs et les dettes des bilans établis en monnaies étrangères sont convertis au cours du jour de clôture. Les capitaux propres sont convertis au cours historique, les produits et les charges au cours moyen. Les différences de conversion résultant de l'application de cette méthode sont compensées par les réserves provenant de bénéfices, sans incidence sur le résultat.

Les cours de change suivants ont été appliqués dans les présents comptes:

	Cours moyen		Cours du jour de clôture	
	2005	2004	31.12.2005	31.12.2004
EUR	1,54	1,55	1,57	1,56
GBP	2,28	–	2,28	–

Goodwill. Lors de la première consolidation d'une société, son patrimoine et ses dettes sont évalués selon des principes uniformes (fair value). La différence entre les capitaux propres et le prix d'achat est inscrite à l'actif en tant que goodwill et généralement amortie de manière linéaire sur cinq ans.

Principes d'évaluation.

Généralités. Les comptes du groupe sont basés sur les comptes des sociétés du groupe établis selon des principes d'évaluation homogènes. Les principes appliqués pour l'évaluation et la présentation des comptes correspondent aux recommandations Swiss GAAP RPC.

Actifs circulants. Les liquidités englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux, les avoirs en comptes bancaires, les placements financiers réalisables à court terme et les titres non destinés à l'exploitation. Les titres sont évalués au cours du marché.

Les *créances résultant de ventes et de prestations de services ainsi que les autres créances* sont portées en compte à leur valeur nominale après déduction des corrections de valeur nécessaires. Les risques de solvabilité concrets sont couverts par des provisions individuelles, les risques latents par des corrections de valeur forfaitaires.

Les *stocks et travaux en cours*, généralement utilisés à des fins propres, ont été comptabilisés dans les actifs immobilisés – soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient – selon le principe de la valeur la plus basse. Le prix de revient s'obtient en additionnant les dépenses liées aux achats de matériel et les coûts de fabrication (prix de revient global). 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. Les escomptes octroyés par les fournisseurs sont comptabilisés dans les produits financiers.

Actifs immobilisés. Les immobilisations financières comprennent les participations non consolidées. Celles dans lesquelles la SA CFF détient au moins 20 pour cent des voix sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence et les autres figurent dans les comptes au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires. Les immobilisations financières comprennent en outre des créances à long terme envers des tiers, envers des participations non consolidées et envers l'actionnaire, qui sont portées en compte à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets.

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

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

Equipements techniques, électro-techniques et mécaniques	15–25
Instruments, mobilier et outillage	5–20
Matériel informatique	2–8
Télécommunications	2–20
Véhicules	
– Locomotives et véhicules moteurs	25–30
– Voitures	20–30
– Wagons et wagons de service	20–33
– Véhicules routiers et autres	7–30
Technique ferroviaire	15–33
Raccordement, alimentation, élimination	15–30
Ouvrages hydrauliques	40–80
Bâtiments	40–75

Les contrats de leasing qui, sur le plan économique, sont assimilés à l'achat d'un objet (leasing financier) sont comptabilisés dans les immobilisations corporelles et amortis sur la même durée que les immobilisations comparables. Les dettes résultant de contrats de leasing sont comptabilisées comme dettes financières. Les gains issus de ces transactions de cession-bail (leasing financier) donnent lieu à des opérations de régularisation qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat.

Les *infrastructures en construction* englobent l'ensemble des coûts relatifs à un projet. Les coûts ne pouvant pas être inscrits à l'actif sont pris en considération jusqu'à la fin du projet par des corrections de valeur.

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

Goodwill	5
Droits	selon le contrat
Logiciels	4–8

Dettes. Les *dettes financières à court et long termes* regroupent l'ensemble des dettes à taux fixe ou variable, à l'exception des prêts de la Confédération à taux variable soumis à des conditions de remboursement. Sont considérées comme dettes financières à long terme toutes les dettes d'une durée résiduelle supérieure à un an. Les dettes à court terme englobent les dettes payables sous douze mois ainsi que les dettes à long terme venant à échéance au cours de l'exercice sous revue.

Les *provisions* sont constituées et dissoutes selon les principes de l'économie d'entreprise. Les impôts latents concernent uniquement les sociétés en participation, car la SA CFF – à l'exception des immeubles non nécessaires à l'exploitation ferroviaire – et CFF Cargo SA ne sont pas soumises à l'impôt. Ils 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. Les provisions sont constituées selon la méthode «liability» et, le cas échéant, adaptées en fonction des modifications de la législation fiscale locale. Elles sont inscrites au bilan, sous les provisions à long terme.

Aucun report significatif des pertes ni avoir fiscal ne sont actuellement à prendre en considération.

Les affectations à la *prévoyance professionnelle* sont conformes aux prescriptions de la LPP. La plupart des institutions de prévoyance du groupe appliquent le système de la primauté des prestations. Les prestations versées aux collaborateurs assurés sont généralement calculées en pourcent du salaire escompté durant les dernières années qui précèdent le départ à la retraite et sont fonction du nombre d'années de service.

En principe, la prévoyance professionnelle des employés du groupe CFF est assurée par la Caisse de pensions des CFF, autonome depuis le 1^{er} janvier 1999. Certaines sociétés affiliées sont toutefois rattachées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution de prévoyance.

La Swiss GAAP RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises, indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Elle oblige donc les entreprises à tenir compte de ces institutions dans leurs

états financiers alors que, juridiquement parlant, il n'en découle pas nécessairement de créances ou de dettes pour l'entreprise. Les actifs et les dettes des institutions de prévoyance sont réévalués périodiquement. LCP Libera SA se charge annuellement des calculs RPC 16 pour le compte de la SA CFF selon la méthode «Projected Unit Credit» (coût unitaire projeté). Calculés selon une méthode prospective, les engagements de prévoyance (Projected Benefit Obligations – PBO) relatifs aux assurés actifs correspondent à la valeur actuelle des prestations de prévoyance acquises à la date de clôture, compte tenu de l'augmentation supposée des salaires et des rentes ainsi que des probabilités de sortie. Les engagements de prévoyance relatifs aux bénéficiaires de rentes correspondent à la valeur actuelle des rentes en cours, compte tenu de l'augmentation supposée des rentes. L'engagement total est ensuite mis en parallèle avec la fortune de prévoyance évaluée à sa valeur de marché. En cas d'insuffisance de couverture, le montant passif (report du montant de l'exercice précédent), au moins, doit être inscrit dans les comptes financiers. Si la différence entre le montant passif et l'insuffisance de couverture effective dépasse la marge prévue par la RPC 16 (montant s'écartant de plus de 10 pour cent de la fortune de prévoyance ou des engagements de prévoyance), celle-ci doit être inscrite dans le compte de résultat et être amortie sur la durée résiduelle moyenne de service des employés actifs (dans le cas des CFF, 13 ans).

Instruments financiers dérivés. Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les instruments dérivés servent donc à couvrir les opérations de base. Une évaluation régulière des transactions hors bilan permet de contrôler les risques. Les affaires ayant une incidence sur le compte de résultat sont comptabilisées dès leur réalisation.

Remarques concernant les comptes du groupe.

0 Remarques générales

0.1 Modification du périmètre de consolidation

Depuis le 1^{er} janvier 2005, le cercle des participations consolidées a subi les modifications suivantes:

Entrées: – zb Zentralbahn AG, Stansstad (janvier 2005 – fusion du chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg et du secteur d'activité Brünig)
 – STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich (décembre 2005)
 – STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londres (décembre 2005)
 – RailAway GmbH, Stuttgart (mai 2005)

Liquidation: – Immobiliengesellschaft Casa Nostra AG, Berne (décembre 2005)

Fusion: – EuroTurbo GmbH, Constance avec SBB GmbH, Constance (janvier 2005)

L'intégration proportionnelle, méthode de consolidation destinée aux participations dans des joint ventures, a été introduite au 1^{er} janvier 2005. Elle s'applique donc aux sociétés Cisalpino SA et Ticino-Lombardia SA.

1 Produits du trafic

M CHF	2005	2004
Trafic voyageurs	2 076,2	1 870,3
Trafic marchandises	957,2	1 027,8
Prestations d'exploitation	89,1	122,8
Infrastructure	48,3	27,7
Produits du trafic	3 170,8	3 048,6

Les produits du trafic ont augmenté de 4,0 pour cent en 2005.

Le produit du trafic voyageurs affiche une progression de 205,9 millions de francs ou 11,0 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette forte hausse résulte d'une part de l'élargissement de l'offre Rail 2000 et, d'autre part, de l'intensification du trafic transfrontalier grâce aux joint ventures Cisalpino SA et Ticino-Lombardia SA, sans oublier les droits de transport acquis sur la liaison TGV entre la Suisse et Paris (Lyria II).

En trafic marchandises, les prestations du trafic intérieur enregistrent une baisse importante. Les principaux domaines concernés sont ceux de la construction, du commerce, de l'industrie du bois et du papier, et des transports entre usines. L'introduction de la limite de 40 tonnes pour le poids des camions a en outre induit une chute des prix, malgré l'augmentation de la RPLP.

La baisse des produits liés aux prestations d'exploitation résulte avant tout de la nouvelle répartition du trafic sur les réseaux régional et grandes lignes avec le BLS et de la résiliation de contrats de coopération avec des entreprises ferroviaires étrangères.

Une fois de plus, l'accès libre au réseau a permis de vendre davantage de sillons à des tiers en 2004.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2005	2004
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	336,9	332,1
Cantons	181,1	179,5
Contributions de tiers	22,3	10,5
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	540,3	522,1
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	43,5	41,0
pour les autres trafics marchandises	52,7	60,8
Total des subventions concernant le prix des sillons	96,3	101,8
Indemnités compensatoires versées à Cargo pour le trafic combiné	11,1	13,0
Indemnités compensatoires	647,7	636,9

Les indemnités compensatoires ont progressé de 10,8 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Suite à l'externalisation du secteur d'activité Brünig de la SA CFF, qui a donné naissance à la société zb Zentralbahn AG au travers d'une fusion avec le chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg, les prestations versées à Infrastructure par la Confédération (14,3 millions de francs en 2004) sont désormais assimilées à des indemnités compensatoires, conformément à l'ordonnance sur les indemnités.

Selon la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) pour la comptabilisation des indemnités compensatoires versées par la Confédération en faveur de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) (voir remarque 7), la subvention de 35,0 millions de francs allouée à la ZVV est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

Les subventions concernant le prix des sillons et les indemnités compensatoires dans le cadre du trafic marchandises visent à promouvoir le transfert du trafic de la route vers le rail. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions directes accordées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont de nouveau été revues à la baisse (1,9 million de francs). Parallèlement, les subventions versées à CFF Infrastructure pour le prix des sillons ont diminué de 5,5 millions de francs. La réduction accordée par la Confédération sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo, puisqu'elle est octroyée à toutes les autres entreprises de transport ferroviaire qui se procurent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure.

3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits issus de la location d'immeubles ont augmenté une fois de plus au cours de l'exercice sous revue. Les gares RailCity enregistrent de nouveau la plus forte croissance. En effet, le chiffre d'affaires correspondant a progressé de 5,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent, ce qui se traduit par une hausse des produits résultant de la location d'immeubles pour CFF Immobilier.

4 Produits accessoires

M CHF	2005	2004
Prestations de services pour tiers	446,0	328,6
Travaux de maintenance et d'entretien	79,2	76,1
Produits résultant de la location	65,1	83,7
Ventes d'énergie	69,8	91,5
Opérations de change	38,3	40,8
Commissions	75,3	66,5
Matériel et imprimés	35,5	38,5
Participations financières	334,1	207,9
Autres produits accessoires	41,3	23,1
Produits accessoires	1 184,6	956,7

Les produits accessoires enregistrent une nouvelle augmentation notable par rapport à l'exercice précédent, ce qui résulte en grande partie de l'application du principe de comptabilisation à la valeur brute pour les différentes opérations commerciales (cartes à prépaiement, activités de voyageur, ventes d'énergie et participation de tiers au financement des projets d'investissement). Les charges ont augmenté en conséquence dans les postes Autres charges d'exploitation, Amortissements (FINIS) et Charges d'investissement non activées (voir remarques 11–13).

L'augmentation des prestations de services pour tiers (67,3 millions de francs en 2005 contre 67,1 millions en 2004) s'explique par l'intégration des prestations fournies par les sociétés affiliées, jusqu'ici répertoriées dans la catégorie des autres produits, et par l'augmentation du chiffre d'affaires lié aux ventes de cartes à prépaiement. Les activités de voyageur enregistrent pour leur part un recul.

Le repli des produits de la location tient, d'une part, à l'augmentation des besoins du groupe en matériel roulant et, d'autre part, à une baisse des locations de véhicules, à la suite de la nouvelle répartition de l'offre à l'étranger.

La production d'énergie a diminué en raison de la longue panne de la centrale nucléaire de Leibstadt et de la baisse du niveau des eaux dans les lacs de retenue (sécheresse), d'où une chute des ventes d'énergie.

La participation accrue aux frais engagés résulte non seulement du co-financement par des tiers des projets d'investissement mis en œuvre par Infrastructure, mais aussi du nouveau modèle de financement FINIS. Les dommages causés par les intempéries ont donné lieu au dépôt de demandes d'indemnisation d'un montant total de 34,0 millions de francs auprès des compagnies de réassurance.

5 Autres produits

Les produits liés aux prestations fournies par les sociétés affiliées sont désormais intégrés dans la catégorie des produits accessoires, sous les prestations de services pour tiers (voir remarque 4).

6 Prestations propres

M CHF	2005	2004
Investissements	400,1	429,1
Etablissement de stocks	273,8	298,2
Prestations propres	673,9	727,3

Au cours de l'exercice sous revue, le ralentissement des activités d'investissement a engendré une diminution des prestations propres.

7 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2005	2004
Amortissement lié à l'infrastructure	844,2	833,0
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,1	498,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 199,3	1 331,5

Les amortissements liés à l'infrastructure sont destinés à préserver la substance des infrastructures existantes et à couvrir les investissements non activés. La perte engendrée par les frais d'exploitation courants doit être couverte par les contributions d'exploitation à l'infrastructure.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont fléchi de 132,2 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Ce recul est dû en majeure partie aux programmes d'allègement appliqués en 2003 et 2004, au nouveau mode de financement (FINIS) et à la diminution des prestations consécutive à l'introduction de Rail 2000 (relèvement du prix des sillons pour le trafic voyageurs). La contribution à l'exploitation a en outre été réduite dans le but de compenser les surcoûts de l'ETCS et les subventions pour le prix des sillons.

Les prestations de la Confédération englobent également le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) d'un montant de 35,0 millions de francs. Cette somme n'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, elle est rétrocédée à la 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 voyageurs régional (voir remarque 2).

8 Déductions sur les produits

Les déductions sur les produits ont augmenté de 28,2 millions de francs en 2005. L'exercice précédent avait été marqué par la dissolution d'une provision de 25,0 millions de francs, devenue inutile.

9 Charges de matières

L'accroissement des charges de matières résulte de l'intensification des besoins en pièces de rechange pour le matériel roulant et de l'augmentation des prestations kilométriques consécutive à l'élargissement de l'offre.

10 Charges de personnel

M CHF	2005	2004
Charges salariales	2 575,2	2 574,9
Charges sociales	417,7	384,4
Autres charges de personnel	196,5	115,9
Charges de personnel	3 189,4	3 075,2

Les effectifs moyens ont légèrement diminué par rapport à l'exercice précédent, pour s'établir à 28 330 personnes à plein temps (28 351 en 2004).

Les charges salariales sont restées stables.

La hausse des charges sociales résulte de la prise en charge intégrale des contributions d'assainissement de la Caisse de pensions (3 pour cent en 2005 contre 1,5 pour cent auparavant) par l'employeur. Dans le cas des sociétés affiliées Turbo AG et zb Zentralbahn AG, toutes deux rattachées à la caisse de pensions ASCOOP, des provisions ont été constituées à hauteur de 10,4 millions de francs pour pallier l'insuffisance de couverture.

Les autres charges de personnel ont crû de 80,6 millions de francs. Cette augmentation tient compte des provisions constituées en vue de restructurations pour un montant total de 94,7 millions de francs, dont 82,0 millions sont destinés au trafic par wagons isolés et 12,7 millions aux projets d'optimisation du trafic voyageurs. Les provisions pour la restructuration du trafic par wagons isolés ont été constituées à la fois par CFF Cargo (75,0 millions) et par CFF Infrastructure (7,0 millions de francs pour les gares de triage).

11 Autres charges d'exploitation

M CHF	2005	2004
Loyer pour immobilisations corporelles	35,4	28,5
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	257,3	212,5
Charges de véhicules	129,4	137,0
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits, taxes	63,4	63,5
Charges d'énergie, élimination des déchets	147,2	141,5
Charges d'administration et d'informatique	289,1	252,9
Dépenses publicitaires	57,2	52,3
Autres charges d'exploitation	367,9	283,0
Charges pour prestations fournies par des tiers	277,1	312,0
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les indemnités compensatoires/prestations de la Confédération	66,1	76,6
Autres charges d'exploitation	1 690,1	1 560,0

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 130,1 millions de francs ou 8,3 pour cent pendant l'exercice sous revue.

La hausse des charges d'administration et d'informatique est liée à la croissance des besoins en prestations pour les plates-formes informatiques de l'entreprise, à l'augmentation du prix des licences ainsi qu'aux frais engendrés par le changement de prestataires informatique.

La croissance des dépenses publicitaires est due essentiellement à la multiplication des campagnes de promotion, notamment pour Rail 2000, les cartes journalières ainsi que les trains et les gares non-fumeurs.

L'augmentation des ventes de cartes à prépaiement se répercute sur les autres charges d'exploitation (voir remarque 4). De même, les dégâts causés par les intempéries du mois d'août, la panne de courant du mois de juin ainsi que les charges liées à la résiliation de contrats d'immatriculation conclus avec des propriétaires de wagons de particuliers et garantissant à CFF Cargo l'entretien de ces véhicules ne sont pas étrangers à la hausse des autres charges d'exploitation.

La baisse des charges pour prestations fournies par des tiers s'explique par le fait que les travaux exécutés par des entrepreneurs sont désormais comptabilisés sous le poste Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les indemnités compensatoires et prestations de la Confédération sont liées aux dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la déduction de l'impôt préalable proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la SA CFF applique une réduction représentant 3,5 pour cent des prestations versées par la Confédération.

12 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2005	2004
Amortissements sur immobilisations financières	-1,2	0,2
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 110,3	1 018,1
Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction	-223,3	-142,9
Amortissements sur immobilisations incorporelles	63,7	57,5
Amortissement sur les valeurs comptables résiduelles	162,5	51,9
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 112,1	984,7

L'augmentation des amortissements sur immobilisations corporelles résulte de la progression des immobilisations corporelles induite par les investissements réalisés dans l'infrastructure et le matériel roulant en relation avec Rail 2000.

Les variations des corrections de valeur sur les infrastructures en construction ont de nouveau été positives pendant l'exercice sous revue, ce qui s'est traduit par une réduction des frais d'amortissement. En effet, les diminutions sur les infrastructures en construction s'étant avérées supérieures aux augmentations liées aux nouveaux investissements, les corrections de valeur requises ont été moins importantes. Les parts non activées résultant du décompte de projets ont été affectées au poste Charges d'investissement non activées.

L'augmentation des amortissements sur les valeurs comptables résiduelles tient compte de l'amortissement d'intérêts jusqu'alors inscrits à l'actif sur des prêts à taux fixe ou variable accordés par la Confédération. Ces intérêts n'apparaissent plus dans le nouveau modèle de financement (FINIS).

13 Charges d'investissement non activées

Les charges d'investissement non activées sont en recul de 37,3 millions de francs par rapport à l'exercice précédent.

14 Engagements de prévoyance RPC 16

L'amortissement visant à couvrir l'écart résultant de la différence de couverture de la Caisse de pensions a été ramené à 94,0 millions de francs (voir explications détaillées à la remarque 31, paragraphe «Prévoyance professionnelle»).

15 Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

Le bénéfice est dû essentiellement à la vente par le segment Immobilier d'immeubles et de terrains non nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

16 Projet «Chance»

Le projet «Chance» a été lancé afin de réintégrer le personnel dont le poste a été supprimé dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration.

L'évolution des conditions-cadres entraînera au 1^{er} janvier 2006 une réorientation et une nouvelle réglementation du financement du projet «Chance» (NOA: nouvelle orientation et activité professionnelle). L'organisation et les prestations en matière de prévention et de réorientation professionnelle seront dorénavant assurées par les unités centrales. A compter du 1^{er} janvier 2006, les coûts induits seront pris en charge par les différents segments. Les charges de personnel directement liées aux programmes de restructuration ont été comptabilisées dès 2005 sous le poste Autres charges de personnel dans la perspective de la réorientation de NOA.

17 Produits financiers

M CHF	2005	2004
Tiers	35,5	29,4
Sociétés associées	0,7	1,4
Actionnaire	1,0	1,1
Produits financiers et produits des participations d'autres participations	1,2	1,1
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	7,7	16,1
Autres produits financiers	38,6	37,1
Produits financiers	84,7	86,2

L'ajustement moins prononcé de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées est dû à l'intégration des sociétés affiliées (Cisalpine SA et Ticino-Lombardia SA) dans le périmètre de consolidation selon la méthode de l'intégration proportionnelle. Jusqu'à présent, la prise en compte s'effectuait selon la méthode de mise en équivalence pour les sociétés détenues jusqu'à 50 pour cent par les CFF.

18 Charges financières

M CHF	2005	2004
Tiers	136,9	126,5
Sociétés associées	0,0	1,0
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	0,1	0,6
Actionnaire	0,0	12,4
Autres charges financières	24,6	14,6
Charges financières	161,6	155,0

L'augmentation des dettes financières a entraîné une hausse des charges financières des tiers. Le remboursement intégral du prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF a fait disparaître les charges d'intérêt y afférentes, ce qui se répercute sur les charges financières de l'actionnaire.

L'appréciation des autres charges financières s'explique par l'impact des variations monétaires sur les avoirs en monnaies étrangères.

19 Charges d'impôts

M CHF	2005	2004
Impôts courants sur les bénéfices et le capital	7,3	6,2
Impôts latents sur les bénéfices	0,4	-0,1
Charges d'impôts	7,7	6,1

Conformément à l'art. 21 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, les CFF sont exonérés de tout impôt cantonal ou communal. En application de l'Arrêt du Tribunal fédéral de décembre 2003, la SA CFF est assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

D'autres charges d'impôts proviennent des sociétés affiliées de la SA CFF assujetties à l'impôt.

20 Liquidités

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Caisse	43,6	20,9
Poste	126,7	83,7
Banques	413,7	312,4
Dépôts à terme	274,6	397,9
Comptes d'attente	-10,8	-9,3
Titres	14,6	0,1
Liquidités	862,4	805,7

Conformément aux dispositions actuelles de la loi sur les finances de la Confédération, la SA CFF exécute une grande partie de son trafic des paiements par le biais de l'Administration fédérale des finances (AFF). Au 31 décembre 2005, les avoirs en comptes courants détenus auprès de l'AFF représentaient 18,5 millions de francs (26,9 millions de francs en 2004). En 2005, l'Administration fédérale des finances gérait également des dépôts à terme des CFF représentant 148,0 millions de francs (250,0 millions de francs en 2004). L'augmentation des liquidités s'explique par la levée de capitaux à long terme en vue d'assurer un fonds de trésorerie et de financer les investissements futurs.

21 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Créances résultant de ventes et de prestations de services envers des tiers	575,5	591,2
envers des participations non consolidées	17,3	17,6
Corrections de valeur	-56,7	-62,0
Créances résultant de ventes et de prestations de services	536,1	546,8

22 Autres créances

Les autres créances englobent pour l'essentiel des avoirs de la déduction de l'impôt préalable et de l'impôt anticipé ainsi que la régularisation des primes d'assurances.

23 Stocks et travaux en cours

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Stocks	457,7	441,6
Travaux en cours	22,3	24,6
Corrections de valeur	-167,3	-174,6
Stocks et travaux en cours	312,7	291,6

24 Immobilisations financières

	Titres à long terme	Participations dans les sociétés associées	Autres participations	Créances à long terme envers des tiers	Créances à long terme envers des participations non consolidées	Total
M CHF						
Coût d'acquisition						
Etat au 1.1.2005	591,0	152,3	40,6	563,4	29,7	1 377,0
Fluctuations de valeur	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	2,2
Augmentation	167,9	0,1	0,0	9,8	0,0	177,8
Diminution	-121,7	-3,9	-0,3	-22,4	-4,4	-152,7
Transferts	0,0	-84,8	-1,5	8,0	-3,5	-81,8
Etat au 31.12.2005	637,2	65,8	38,9	558,9	21,7	1 322,5
Amortissements cumulés						
Etat au 1.1.2005	0,0	-0,4	-8,2	-25,2	0,0	-33,8
Augmentation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Diminution	0,0	0,4	1,2	0,0	0,0	1,5
Etat au 31.12.2005	0,0	0,0	-7,1	-25,2	0,0	-32,2
Valeur comptable nette au 1.1.2005	591,0	151,9	32,4	538,2	29,7	1 343,2
Valeur comptable nette au 31.12.2005	637,2	65,8	31,8	533,7	21,7	1 290,3

Evolution des participations dans les sociétés associées

	Part de capitaux propres	Goodwill net
Valeur comptable nette au 1.1.2005	151,9	0,7
Augmentation	0,1	0,0
Dividendes perçus	-5,5	
Part au résultat	7,6	
Diminution	-3,9	-0,7
Transferts (intégration proport.)	-84,8	
Amortissements	0,4	0,0
Valeur comptable nette au 31.12.2005	65,8	0,0

Pendant l'exercice sous revue, une partie des titres à long terme a fait l'objet de nouveaux placements (augmentation et diminution des titres). L'augmentation enregistrée dans les titres à long terme est due à la thésaurisation du produit issu du placement des fonds destinés au remboursement des dettes qui résultent de contrats de leasing. Les dettes correspondantes sont inscrites sous Dettes financières à long terme.

L'aliénation de Umschlags AG et de I.B.O. Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG induit une diminution des participations dans les sociétés associées de l'ordre de 3,5 millions de francs net. Le transfert de 84,8 millions de francs résulte de la première intégration proportionnelle des joint ventures Cisalpino SA et Ticino-Lombardia SA.

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés à la Coopérative d'habitation des cheminots.

25 Immobilisations corporelles et infrastructures en construction

M CHF	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Infrastruc- tures en construction et acomptes	Total
Coût d'acquisition								
Etat au 1.1. 2005	11 406,2	14 564,0	4 784,9	1 485,9	3 574,6	35 815,5	6 472,7	42 288,4
Conversion des monnaies étrangères	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Investissements	9,9	57,4	22,9	0,0	14,4	104,5	2 399,8	2 504,4
Modification du périmètre de consolidation	196,2	17,5	5,7	1,3	5,2	225,9	80,5	306,4
Transferts des infrastructures en construction vers les immobilisations corporelles	911,2	1 096,1	274,0	103,7	124,1	2 509,1	-2 545,1	-36,0
Créance d'investissement	-0,1	-44,6	-27,1	0,0	-16,9	-88,7	0,0	-88,7
Diminution des immobilisations	-287,3	-242,3	-293,3	-7,4	-53,0	-883,4	-760,0	-1 643,4
Transferts	0,0	0,0	10,3	39,9	-42,3	7,9	0,0	7,9
Etat au 31.12. 2005	12 236,3	15 448,1	4 777,3	1 623,3	3 606,1	37 691,2	5 647,9	43 339,1
dont contrats de leasing	2 270,0					2 270,0		2 270,0
dont objets de rendement				104,0	35,5	139,4		139,4
Amortissements cumulés								
Etat au 1.1. 2005	-6 562,3	-4 549,4	-3 540,1	-29,0	-1 614,1	-16 295,0	-1 115,2	-17 410,2
Conversion des monnaies étrangères	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Modification du périmètre de consolidation	-89,4	-12,5	-4,4	0,0	-3,3	-109,6	0,0	-109,6
Augmentation	-437,2	-459,8	-147,5	-1,2	-64,6	-1 110,3	0,0	-1 110,3
Diminution	255,2	116,5	268,8	0,0	35,3	675,8	223,3	899,1
Transferts	-0,4	-0,1	-6,9	-24,9	25,6	-6,7	0,0	-6,7
Etat au 31.12. 2005	-6 834,2	-4 905,3	-3 430,2	-55,2	-1 621,1	-16 846,0	-892,0	-17 737,9
dont contrats de leasing	-864,6					-864,6		-864,6
dont objets de rendement				0,0	-11,8	-11,8		-11,8
Valeur comptable nette								
au 1.1. 2005	4 843,9	10 014,5	1 244,7	1 456,8	1 960,4	19 520,5	5 357,5	24 878,0
Valeur comptable nette au 31.12. 2005	5 402,1	10 542,8	1 347,1	1 568,1	1 985,0	20 845,2	4 755,9	25 601,2
dont contrats de leasing	1 405,4					1 405,4		1 405,4
dont objets de rendement				104,0	23,7	127,6		127,6

Au 31 décembre 2005, les acomptes figurant sous les infrastructures en construction s'élevaient à 556,6 millions de francs (801,1 millions de francs en 2004).

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû principalement à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant.

Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique et les systèmes de télécommunication ainsi que les systèmes d'alimentation et d'élimination.

26 Immobilisations incorporelles

M CHF	Goodwill	Droits	Logiciels	Total
Coût d'acquisition				
Etat au 1.1.2005	28,6	118,9	323,9	471,5
Conversion des monnaies étrangères	0,1	0,0	0,0	0,1
Augmentation				
Modification du	0,0	70,7	0,2	70,9
périmètre de consolidation	-2,8	0,4	1,9	-0,5
Diminution	0,0	0,0	-2,7	-2,7
Transferts	0,0	-0,4	28,5	28,1
Etat au 31.12.2005	25,9	189,6	351,8	567,3
Amortissements cumulés				
Etat au 1.1.2005	-25,7	-29,7	-200,4	-255,8
Conversion des monnaies étrangères	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Augmentation	-1,1	-10,9	-51,7	-63,7
Modification du				
périmètre de consolidation	2,7	-0,3	-1,7	0,7
Diminution	0,0	0,0	2,3	2,3
Transferts	0,0	0,2	6,5	6,7
Etat au 31.12.2005	-24,3	-40,7	-245,0	-310,0
Valeur comptable nette				
au 1.1.2005	2,9	89,2	123,6	215,7
Valeur comptable nette				
au 31.12.2005	1,7	148,9	106,8	257,4

L'acquisition de droits de transport à hauteur de 70,2 millions de francs a permis aux CFF d'élever leur participation dans Lyria II (liaison TGV entre la Suisse et Paris) de 11 à 26 pour cent. L'amortissement correspondant aura lieu sur douze années.

Initialement comptabilisés dans les infrastructures en construction, les projets informatiques portant sur des logiciels achevés au cours de l'exercice sous revue ont été reclassés dans le poste Logiciels.

27 Dettes financières à court terme

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Dettes bancaires à court terme	44,0	11,0
Dettes financières envers des tiers	192,1	11,9
Dettes financières envers des associés	0,0	40,1
Dettes financières à court terme	236,1	62,9

Arrivant à échéance début 2006, l'emprunt obligataire de 150 millions de francs de Kraftwerk Amsteg AG (coupon de 4,375 pour cent dont la durée expire en 2006) figure sous les dettes financières à court terme envers des tiers.

Les dettes financières envers des associés englobaient en 2004 un placement monétaire à court terme de la société Cisalpino SA auprès de la SA CFF.

28 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	686,6	625,0
envers des sociétés ferroviaires	58,3	96,7
envers des sociétés associées	0,8	4,8
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	745,7	726,6

29 Autres dettes à court terme

Ce poste comporte essentiellement des dettes liées à la TVA, aux décomptes des assurances sociales et au versement d'acomptes pour les loyers liés au chiffre d'affaires, les charges locatives et les autres charges.

30 Passifs de régularisation

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Titres de transport	427,1	415,4
Charges financières	54,3	42,3
Autres	634,1	716,6
Passifs de régularisation	1 115,5	1 174,4

Concernant les 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. Elle ne porte pas sur les titres de transport individuels. L'accroissement des opérations de régularisation relatives aux titres de transport est lié à la progression du nombre d'abonnements en circulation.

31 Provisions

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Provisions à court terme	475,6	359,8
Provisions à long terme	1 803,8	1 726,2
Provisions	2 279,5	2 086,0

Ventilation des provisions selon leur affectation

M CHF	Engagements de prévoyance RPC 16	Engagements de prévoyance Autres	Sites contaminés	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Charges d'impôts à long terme	Autres provisions	Total
Etat au 1.1.2005	1 239,0	0,0	87,1	254,7	140,0	24,5	2,3	338,3	2 086,0
Constitution	94,0	3,1	0,0	0,0	22,8	94,7	0,6	180,3	395,4
Utilisation	0,0	-0,1	-6,8	-8,5	-36,4	-1,4	-0,1	-112,9	-166,1
Dissolution	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-6,9	0,0	-28,7	-35,8
Transfert	0,0	0,5	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,2	0,0
Etat au 31.12.2005	1 333,0	3,3	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	2 279,5

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les coûts dépassant ce montant seraient pris en charge par la Confédération dans le cadre de la Convention sur les prestations. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2005. Les dépenses liées aux mesures prises ont été prélevées sur la provision.

Pour l'assainissement du secteur énergétique, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs dans le cadre d'une étude menée en avril 2001. Depuis cette période, les ventes de centrales et de participations, l'enregistrement de corrections de valeur sur les immobilisations ainsi que la dissolution de certaines réserves pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché ont permis de ramener la provision à 246,2 millions de francs. Une somme de 8,5 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2005.

Au cours de l'exercice sous revue, les avoirs dus au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits de 13,8 millions de francs. Les primes de fidélité et les gratifications pour ancienneté de service sont versées ou régularisées dès leur échéance.

L'application de mesures de restructuration tenant compte des impératifs sociaux a requis la constitution de provisions d'un total de 94,7 millions de francs, dont 82,0 millions de francs destinés à la restructuration du trafic par wagons isolés.

Les autres provisions comprennent des provisions d'assurance pour les dommages ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant.

Prévoyance professionnelle

En 2005, la Caisse de pensions des CFF a réalisé un bénéfice actuariel de 713 millions de francs d'après les calculs effectués selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16 (méthode «Projected Unit Credit» – coût unitaire projeté). Ce bénéfice est dû à une bonne performance des titres en 2005 et au léger recul des engagements de prévoyance calculés selon une méthode prospective (Projected Benefit Obligations – PBO) au 31 décembre 2005. L'écart non encore comptabilisé au 31 décembre 2005 s'élevait à 2854 millions de francs. La marge atteignant 1615 millions de francs, il en résulte un écart de 1239 millions de francs. Ce montant est réparti sur une durée résiduelle moyenne de 13 ans (14 ans en 2004), ce qui donne un amortissement de 94 millions de francs pour l'exercice 2005 (150 millions de francs en 2004).

Compte tenu du passage prévu au système de primauté des cotisations, les paramètres à moyen et long termes utilisés pour calculer les engagements de prévoyance selon la RPC 16 ont de nouveau été pris en compte sans avoir été modifiés au préalable. Ces paramètres sont les suivants:

Paramètres de la provision pour la prévoyance professionnelle

	2005	2004
Taux d'escompte	4,0 %	4,0 %
Evolution des salaires	2,0 %	2,0 %
Evolution des rentes jusqu'au 31.12.2005	–	1,0 %
Evolution des rentes à partir du 1.1.2006	0,5 %	0,5 %
Rendement escompté sur la fortune	5,0 %	5,0 %

Situation financière concernant les engagements de prévoyance

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Fortune de prévoyance	12 118,0	11 544,0
Engagements de prévoyance	–16 154,0	–16 235,0
Insuffisance de couverture	–4 036,0	–4 691,0
Ecart	–2 760,0	–3 567,0
Montant passif au jour d'établissement du bilan	1 276,0	1 124,0

Charges annuelles nettes liées aux pensions

M CHF	2005	2004
Charges de prévoyance (service cost)	346,0	337,0
Charges financières liées aux engagements de prévoyance (PBO)	649,0	633,0
Rendement escompté sur la fortune de prévoyance	–577,0	–573,0
Cotisations des salariés	–151,0	–170,0
Amortissement de l'écart	94,0	150,0
Charges annuelles liées aux pensions	361,0	377,0

32 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Dettes bancaires	478,6	510,0
Dettes résultant de contrats de leasing	3 110,5	2 711,2
Dettes hypothécaires	28,7	42,8
Emprunts obligataires	150,0	300,0
Caisse du personnel	1 472,3	1 460,0
Dettes financières à long terme	5 240,1	5 024,0

Les dettes bancaires à long terme servent à refinancer les prêts alloués aux sociétés affiliées.

L'augmentation des dettes résultant de contrats de leasing est due à la levée de fonds à long terme pour financer l'acquisition de matériel roulant.

Par rapport à 2004, les emprunts obligataires ont reculé de 150,0 millions de francs. En raison de son arrivée à échéance début 2006, l'obligation au coupon de 4,375 pour cent figure sous les dettes financières à court terme (voir remarque 27).

Les dettes financières envers la Caisse du personnel sont constituées d'avoirs d'épargne des collaborateurs actifs et des anciens collaborateurs des CFF. La tenue du compte est assurée par Postfinance.

33 Autres dettes à long terme

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Emprunts à long terme auprès de tiers	213,2	204,7
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	7 878,1	7 503,5
Autres dettes à long terme	8 091,3	7 708,1

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Prêts à taux variable	2 146,8	1 916,2
Prêts à taux fixe du Fonds pour les grands projets ferroviaires	0,0	1 002,6
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	5 726,5	4 584,7
Autres dettes à long terme	4,8	0,0
Total	7 878,1	7 503,5

Les investissements réalisés dans le cadre du projet Rail 2000 et des lignes d'accès aux NLFA sont financés via des prêts octroyés par le Fonds pour les grands projets ferroviaires. Le nouveau modèle de financement relatif aux grands projets ferroviaires (FINIS) a permis de convertir rétroactivement tous les prêts à taux fixe expirant en 2004 en prêts à taux variable. Le taux d'intérêt est de 0 pour cent.

Endettement net

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Dettes financières à court terme	27	236,1	62,9
Dettes financières à long terme	32	5 240,1	5 024,0
Autres dettes à long terme	33	8 091,3	7 708,1
./ Recettes imputées à long terme		-135,6	-147,6
Total dettes financières		13 431,9	12 647,6
./ Liquidités et titres		-1 499,6	-1 396,7
Endettement net		11 932,3	11 250,9
Variation par rapport à l'exercice précédent		681,5	713,0

L'endettement net a augmenté de 681,5 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cet accroissement est dû, à hauteur de quelque 374,6 millions de francs, aux fonds prêtés par la Confédération pour financer les infrastructures. Il est aussi essentiellement lié aux fonds levés pour assumer les frais d'acquisition de matériel roulant.

34 Remarques d'ordre juridique**34.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers**

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Cautionnements et garanties	33,4	107,7
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	10,4	11,1
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Autres	27,9	15,6
Total	305,7	368,4

Le groupe CFF a également des participations dans quelques sociétés simples à responsabilité solidaire. Il s'agit pour l'essentiel de communautés tarifaires et d'associations analogues ainsi que de partenariats et de communautés de travail mis sur pied pour réaliser des projets limités dans le temps.

34.2 Actifs mis en gage

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Valeur comptable des actifs mis en gage	4,0	13,4

34.3 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles

Les valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles correspondent à la valeur de remplacement de ces immobilisations ou à leur valeur à l'état neuf.

34.4 Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Dettes à court terme	0,1	0,4

34.5 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Payables dans les douze mois	17,0	21,1
Payables sous 1 ou 2 ans	12,5	14,0
Payables sous 2 ou 3 ans	4,5	10,7
Payables sous 3 ou 4 ans	1,1	1,7
Payables sous plus de 4 ans	4,4	2,4
Total	39,5	49,9

34.6 Emprunts obligataires

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
4,375 % Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1996 à 2006	150,0	150,0
3,500 % Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1998 à 2007	50,0	50,0
3,750 % Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2001 à 2009	100,0	100,0
Total	300,0	300,0

35 Parties liées

La Confédération détient la totalité des actions de la SA CFF. Durant l'exercice sous revue, l'actionnaire a versé au groupe CFF des indemnités compensatoires pour un montant de 1608,6 millions de francs. Ce montant est ventilé comme suit:

M CHF	2005	2004
Amortissement lié à l'infrastructure	844,2	833,0
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,1	498,5
Participation à raison des avantages ZVV	-35,0	-33,0
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	336,9	332,1
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises	96,3	101,8
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	11,1	13,0
Total	1 608,6	1 745,4

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 33.

36 Instruments financiers

Différents contrats à terme d'une valeur de 340,1 millions de dollars américains couvrent les engagements découlant des transactions US-Lease. La valeur de ces placements correspond à celle des engagements couverts. La réévaluation a été effectuée au prix de marché, exprimé en dollars américains (marked-to-market).

Au jour d'établissement du bilan, les risques de change et les risques liés aux intérêts étaient couverts par les instruments dérivés suivants:

	Valeur contractuelle	31.12. 2005		Valeur contractuelle	31.12. 2004	
		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative
M CHF						
Monnaies	81,8	0,8	1,8	225,7	8,3	0,0
Taux d'intérêt	953,2	4,5	11,1	370,0	0,1	2,9
Total	1 035,0	5,3	12,9	595,7	8,4	3,0

La baisse enregistrée est due au paiement des commandes de matériel roulant avec garantie de change (zone euro). Le taux d'intérêt étant vraisemblablement amené à augmenter au cours des prochaines années, celui-ci a été fixé conformément aux délais pour les concessions de trafic régional conclues mais débutant ultérieurement. Parallèlement, des swaps de taux ont permis de présenter un nouveau financement en euros pour le matériel roulant, en tant que crédit à taux fixe. Ces mesures se sont accompagnées de l'augmentation indiquée des instruments financiers dérivés concernant les intérêts.

37 Événements intervenus après le jour d'établissement du bilan

En mars 2006, il a été décidé de mettre en œuvre le projet de repositionnement de l'unité chargée de l'entretien du matériel roulant pour le trafic marchandises. Ce repositionnement vise à faire face au recul de la demande et au durcissement de la concurrence dans ce secteur d'activité qui, à l'échelon européen, souffre de surcapacités et connaît de fortes pressions sur les prix. Le prochain rapport de gestion rendra compte des décisions concrètes qui auront été prises à ce sujet en 2006.

38 Informations sur les segments

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments: Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales. L'activité commerciale demeurant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé.

Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations aux pages 124 et 125 sont intégrées dans les segments.

Paiements compensatoires à CFF Infrastructure

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2003–2006, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par CFF Immobilier à CFF Infrastructure. Les versements annuels ont été définis comme suit pour les prochains exercices:

2003	CHF 141 M
2004	CHF 160 M
2005	CHF 190 M
2006	CHF 192 M

S'élevant à 190,0 millions de francs pour l'exercice 2005, l'indemnité allouée à CFF Infrastructure est versée conjointement par CFF Immobilier (114,0 millions de francs) et par les unités centrales (76,0 millions de francs). La part due par les unités centrales (76,0 millions de francs) correspond aux recettes des intérêts sur les dettes que CFF Immobilier leur reverse sur la base de la structure du capital du bilan d'ouverture.

Information sur les segments Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales.

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

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	2005	2004	2005	2004
Produits d'exploitation				
Produits du trafic ¹	2 230,9	2 049,7	991,2	1 102,7
Indemnités compensatoires	540,3	522,1	11,1	13,0
Produits résultant de la location d'immeubles	5,1	4,9	3,6	3,2
Produits accessoires	702,4	581,5	166,3	131,0
Autres produits	10,2	81,2	5,9	8,9
Prestations propres	148,3	170,6	64,3	67,4
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	0,0	14,3	0,0	0,0
Déductions sur les produits	-113,6	-102,4	-16,0	7,6
Répartition globale des unités centrales	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Produits d'exploitation	3 523,7	3 321,9	1 226,5	1 333,9
Charges d'exploitation				
Charges de matières	-240,9	-236,6	-122,3	-124,2
Charges de personnel ³	-1 343,7	-1 301,1	-618,4	-536,5
Autres charges d'exploitation ²	-1 341,2	-1 168,1	-537,4	-578,5
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-402,3	-362,2	-88,6	-77,5
Charges d'investissement non activées	-17,3	-20,3	-7,3	-1,5
Répartition globale des unités centrales	-45,6	-41,7	-18,9	-19,5
Total Charges d'exploitation	-3 391,0	-3 130,0	-1 392,9	-1 337,7
Résultat d'exploitation	132,7	191,9	-166,4	-3,8
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	0,7	2,7	8,0	2,4
Projet «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	133,4	194,6	-158,4	-1,4
Produits financiers	17,9	25,7	7,8	5,9
Charges financières	-67,8	-56,7	-12,2	-2,2
Répartition globale des unités centrales	-4,7	-11,2	-1,9	-5,2
Perte/bénéfice avant impôts	78,8	152,4	-164,7	-2,9
Charges d'impôts	-0,4	0,1	-1,1	-0,5
Indemnités compensatoires	0,0	0,0	0,0	0,0
Intérêts minoritaires	0,2	-0,3	0,0	0,6
Perte/bénéfice du groupe	78,6	152,2	-165,7	-2,8
1 dont utilisation de l'infrastructure	2,8	3,0	0,0	0,0
2 dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-482,5	-386,2	-180,1	-144,0

3 Y compris dotation de la provision RPC 16 de 94 millions de francs (150 millions de francs en 2004).

	Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
	676,1	585,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-727,5	-688,8	3 170,8	3 048,6
	96,3	101,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	647,7	636,9
	2,2	2,3	443,4	427,7	1,1	1,1	-146,8	-144,5	308,6	294,5
	665,2	592,4	100,0	106,2	435,1	368,5	-884,4	-822,9	1 184,6	956,7
	1,8	9,9	1,1	16,7	7,7	12,6	-9,8	-30,3	17,0	99,0
	421,9	444,7	4,9	3,4	5,7	4,2	28,7	36,9	673,9	727,3
	1 199,3	1 317,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 199,3	1 331,5
	0,2	-9,8	-1,3	-0,9	-0,2	-0,7	16,8	20,3	-114,1	-85,9
	0,0	0,0	0,0	0,0	112,8	110,0	-112,8	-110,0	0,0	0,0
	3 063,0	3 043,5	548,2	553,1	562,1	495,6	-1 835,8	-1 739,5	7 087,8	7 008,6
	-209,7	-191,4	-6,4	-5,1	-0,4	-0,6	37,2	30,5	-542,6	-527,5
	-1 051,1	-1 061,1	-87,4	-85,7	-263,8	-318,0	80,9	77,2	-3 283,4	-3 225,2
	-879,9	-858,1	-168,0	-160,9	-356,1	-286,3	1 592,4	1 491,8	-1 690,1	-1 560,0
	-510,0	-432,2	-84,2	-96,3	-27,1	-16,6	0,1	0,2	-1 112,1	-984,7
	-523,5	-543,2	-26,4	-55,9	-15,8	-17,5	17,5	28,4	-572,7	-610,0
	-43,1	-43,9	-5,2	-4,9	0,0	0,0	112,8	110,0	0,0	0,0
	-3 217,3	-3 129,9	-377,5	-408,9	-663,1	-639,1	1 840,9	1 738,1	-7 201,0	-6 907,5
	-154,2	-86,4	170,7	144,3	-101,0	-143,4	5,1	-1,4	-113,2	101,1
	3,1	-2,5	49,0	40,3	0,3	0,0	0,2	-0,2	61,3	42,7
	-6,7	-5,9	0,0	0,0	-20,7	-19,0	0,0	0,0	-27,4	-24,9
	-157,9	-94,9	219,6	184,6	-121,3	-162,4	5,3	-1,6	-79,2	118,9
	11,1	14,0	1,1	1,1	208,2	200,1	-161,5	-160,5	84,7	86,2
	-20,7	-22,4	-80,8	-90,8	-142,0	-143,7	161,8	160,7	-161,6	-155,0
	-4,4	-11,8	-0,5	-1,3	11,6	29,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	-171,9	-115,1	139,5	93,6	-43,5	-76,4	5,6	-1,4	-156,2	50,1
	-0,4	-0,7	-4,5	-4,3	-1,4	-0,7	0,0	0,0	-7,7	-6,1
	190,0	160,0	-114,0	-74,0	-76,0	-86,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,4	-0,5	0,0	-0,1	-2,2	-1,1	0,0	0,0	-2,4	-1,4
	17,4	43,7	21,0	15,2	-123,2	-164,2	5,6	-1,4	-166,3	42,6
	639,1	539,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-593,5	-514,8	48,3	27,7
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	593,5	514,8	-69,2	-15,5

Information sur les segments: bilan du groupe CFF. Actifs.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12. 2005	31.12. 2004	31.12. 2005	31.12. 2004
Actifs circulants				
Liquidités	207,5	153,6	96,4	26,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	292,7	238,0	204,3	290,7
Autres créances	66,1	195,0	76,9	174,1
Stocks et travaux en cours	115,2	94,1	56,9	39,5
Actifs de régularisation	275,1	279,3	51,7	56,0
Total Actifs circulants	956,7	960,0	486,2	586,7
Actifs immobilisés				
Immobilisations financières	4,9	89,7	12,8	12,2
Immobilisations corporelles	4 611,1	4 317,0	829,7	605,6
Infrastructures en construction	788,8	791,2	62,9	261,6
Immobilisations incorporelles	89,6	23,7	14,1	21,0
Total Actifs immobilisés	5 494,5	5 221,5	919,5	900,4
Total Actifs	6 451,2	6 181,5	1 405,7	1 487,1

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
15,1	44,1	20,8	14,2	522,2	567,5	0,0	0,0	862,4	805,7
189,6	239,4	53,3	41,4	119,0	127,1	-322,7	-389,7	536,1	546,8
331,1	108,6	19,8	16,9	595,8	520,0	-904,1	-853,7	185,7	160,8
141,6	160,6	4,4	3,0	0,2	0,2	-5,6	-5,8	312,7	291,6
74,1	56,6	10,7	5,8	86,4	32,1	-102,6	-35,2	395,4	394,6
751,9	609,3	109,0	81,3	1 323,5	1 246,8	-1 335,0	-1 284,4	2 292,3	2 199,5
55,2	54,9	11,0	18,1	6 335,3	6 060,0	-5 129,0	-4 891,6	1 290,3	1 343,2
12 610,6	11 876,6	2 788,3	2 716,9	5,6	4,3	0,0	0,0	20 845,2	19 520,5
3 519,8	3 932,4	366,4	366,6	18,0	5,7	0,0	0,0	4 755,9	5 357,5
119,8	120,7	3,6	4,4	30,2	46,4	0,0	-0,5	257,4	215,7
16 305,4	15 984,5	3 169,3	3 106,0	6 389,2	6 116,4	-5 129,0	-4 892,1	27 148,8	26 436,9
17 057,3	16 593,8	3 278,2	3 187,3	7 712,7	7 363,2	-6 464,0	-6 176,5	29 441,1	28 636,4

Information sur les segments: bilan du groupe CFF.

Passifs.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
Dettes				
Dettes financières à court terme	50,2	70,8	175,0	269,6
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	273,3	408,2	123,5	149,4
Autres dettes à court terme	135,8	51,1	72,3	23,3
Passifs de régularisation	851,8	847,3	92,0	115,3
Provisions à court terme	95,2	101,8	116,0	42,7
Total des dettes à court terme	1 406,3	1 479,2	578,9	600,3
Dettes financières à long terme	71,1	53,0	0,4	0,5
Autres dettes à long terme	1 956,2	1 730,4	240,6	146,7
Provisions à long terme	66,8	67,2	27,6	15,9
Total des dettes à long terme	2 094,1	1 850,7	268,7	163,0
Total Dettes	3 500,4	3 329,8	847,5	763,3
Capitaux propres				
Capital social	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	575,4	600,2	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	531,5	379,3	-1,3	1,4
Perte/bénéfice du groupe	78,6	152,2	-165,7	-2,8
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	2 895,5	2 841,7	558,2	723,8
Intérêts minoritaires	55,3	10,0	0,0	0,0
Total Capitaux propres	2 950,8	2 851,7	558,2	723,8
Total Passifs	6 451,2	6 181,5	1 405,7	1 487,1

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
212,8	47,9	261,0	169,4	245,1	359,0	-708,0	-853,8	236,1	62,9
522,2	403,1	64,1	78,4	55,6	51,7	-293,1	-364,2	745,7	726,6
63,2	10,9	24,4	7,4	24,2	33,5	-196,5	0,0	123,4	126,2
144,4	167,5	43,9	27,8	121,2	82,2	-137,9	-65,8	1 115,5	1 174,4
75,3	78,5	2,1	2,6	187,0	134,2	0,0	0,0	475,6	359,8
1 017,8	708,0	395,6	285,5	633,1	660,6	-1 335,4	-1 283,8	2 696,3	2 449,9
217,0	430,0	28,7	34,2	4 922,9	4 506,4	0,0	0,0	5 240,1	5 024,0
7 854,4	7 509,6	2 195,7	2 231,2	63,6	72,2	-4 219,2	-3 981,9	8 091,3	7 708,1
310,5	330,9	9,4	8,5	1 396,5	1 306,5	-7,0	-2,8	1 803,8	1 726,2
8 381,9	8 270,5	2 233,8	2 273,8	6 383,0	5 885,1	-4 226,2	-3 984,7	15 135,2	14 458,3
9 399,7	8 978,5	2 629,3	2 559,4	7 016,1	6 545,7	-5 561,6	-5 268,5	17 831,5	16 908,2
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-723,0	9 000,0	9 000,0
565,4	540,6	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1
532,3	488,7	4,3	-10,9	-248,3	-84,1	-185,0	-183,6	633,5	590,8
17,4	43,7	21,0	15,2	-123,2	-164,2	5,6	-1,4	-166,3	42,6
7 645,2	7 602,9	648,9	627,9	691,0	814,2	-902,4	-908,0	11 536,3	11 702,5
12,4	12,3	0,0	0,0	5,5	3,3	0,0	0,0	73,3	25,7
7 657,6	7 615,3	648,9	627,9	696,6	817,5	-902,4	-908,0	11 609,6	11 728,2
17 057,3	16 593,8	3 278,2	3 187,3	7 712,7	7 363,2	-6 464,0	-6 176,5	29 441,1	28 636,4

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2005	Participation CFF % 31.12.2004	Seg
Transport et tourisme						
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
elvetino AG, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zurich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	4,48	97,39	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	100,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	0,00	V P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	3,52	67,00	0,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londres	GBP	0,05	0,03	67,00	0,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	0,00	V P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
EuroThurbo GmbH, Constance (fusion avec SBB GmbH)	EUR	0,05	0,00	0,00	100,00	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
e-domizil AG, Zurich	CHF	0,10	0,03	33,50	0,00	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	11,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
Transporteurs et transitaires						
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisbourg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
RAAlpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G
Centrales électriques						
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Immeubles et parkings						
Immobilien-gesellschaft Casa Nostra AG, Berne	CHF	0,05	0,00	0,00	100,00	V Z
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
cevanova AG, Berne	CHF	6,00	0,00	0,00	33,33	E IM
I.B.O. Development AG, Zoug	CHF	3,00	0,00	0,00	20,00	E IM

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2005	Participation CFF % 31.12.2004	Seg
Divers						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
RailLink AG, Berne	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00	E I
Umschlags AG, Bâle	CHF	6,00	0,00	0,00	35,33	E Z

Saisie:

Seg = Segment

V = Intégration globale

E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence

Q = Intégration proportionnelle

P = Trafic voyageurs

G = Trafic marchandises

I = Infrastructure

IM = Immobilier

Z = Unités centrales

Rapport du réviseur des comptes consolidés.

A l'Assemblée générale des actionnaires des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne. En notre qualité de réviseur des comptes consolidés, nous avons vérifié les comptes du groupe (compte de résultat du groupe, bilan du groupe, tableau de financement du groupe, tableau des fonds propres du groupe et annexe aux comptes du groupe / pages 93 à 125) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2005.

La responsabilité de l'établissement des comptes du groupe incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes du groupe et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes du groupe puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes du groupe et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes du groupe, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des comptes du groupe dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes du groupe donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

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

Nous attirons votre attention sur le fait que la participation de 100 % dans AlpTransit Gotthard AG n'a pas été imputée de manière consolidée, mais selon la méthode de mise en équivalence. En raison d'un accord conclu entre la Confédération helvétique et les CFF, la direction de cette participation reste auprès de la Confédération. Le principe de la direction unique dans le groupe CFF n'est donc pas rempli.

Berne, le 17 mars 2006

Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsable du mandat)

Alessandro Miolo

Expert-comptable diplômé

Compte de résultat de la SA CFF.

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

M CHF	Remarque	2005	2004
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	2 285,5	2 180,7
Indemnités compensatoires	2	479,7	518,5
Produits résultant de la location d'immeubles	3	324,0	307,7
Produits accessoires	4	1 202,3	1 002,7
Autres produits		28,2	38,7
Prestations propres	5	594,9	646,8
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	6	1 199,3	1 331,5
Déductions sur les produits		-92,3	-89,3
Total des produits d'exploitation		6 021,6	5 937,3
Charges d'exploitation			
Charges de matières	7	-418,2	-398,7
Charges de personnel	8	-2 389,7	-2 417,5
Autres charges d'exploitation	9	-1 561,1	-1 415,9
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	10	-1 149,4	-880,6
Charges d'investissement non activées	11	-570,2	-608,8
Total des charges d'exploitation		-6 088,6	-5 721,5
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16		-67,0	215,8
Engagements de prévoyance RPC 16	12	-94,0	-150,0
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16		-161,0	65,8
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs	13	53,8	40,6
Projet «Chance»	14	-27,4	-24,9
EBIT		-134,6	81,5
Produits financiers	15	99,2	93,1
Charges financières	16	-139,6	-141,7
Perte/bénéfice avant impôts		-175,0	32,9
Charges d'impôts	17	-4,5	-4,2
Perte/bénéfice de l'exercice	18	-179,5	28,7

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Bilan de la SA CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Actifs circulants			
Liquidités	19	588,1	683,5
Créances résultant de ventes et de prestations de services	20	426,5	415,2
Autres créances		364,0	379,7
Stocks et travaux en cours	21	257,7	254,6
Actifs de régularisation		375,3	335,9
Total des actifs circulants		2 011,5	2 068,9
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	22	2 758,2	2 607,5
Immobilisations corporelles	23	19 213,9	18 446,3
Infrastructures en construction	23	4 388,1	4 952,2
Immobilisations incorporelles	24	236,6	187,7
Total des actifs immobilisés		26 596,9	26 193,8
Total des actifs		28 608,4	28 262,7

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Dettes			
Dettes financières à court terme	25	27,8	179,3
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	26	639,1	698,3
Autres dettes à court terme		104,8	94,7
Passifs de régularisation	27	1 039,5	1 056,3
Provisions à court terme	28	346,8	307,4
Total des dettes à court terme		2 158,0	2 336,0
Dettes financières à long terme	29	4 951,6	4 540,6
Autres dettes à long terme	30	7 911,2	7 664,0
Provisions à long terme	28	2 143,2	2 098,3
Total des dettes à long terme		15 006,0	14 302,8
Total des dettes		17 164,0	16 638,8
Capitaux propres			
Capital-actions		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves légales générales		2 000,0	2 000,0
Réserves LCdF 64		518,3	519,1
Perte/bénéfice résultant du bilan	31		
Bénéfice reporté		105,7	76,1
Perte/bénéfice de l'exercice		-179,5	28,7
Total des capitaux propres		11 444,4	11 623,9
Total des passifs		28 608,4	28 262,7

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Tableau de financement de la SA CFF.

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

M CHF	2005	2004
Perte/bénéfice de l'exercice	-179,5	28,7
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 149,4	880,6
Produits et charges d'investissement non activés	496,4	485,2
Renonciation au remboursement de prêts FINIS (intérêts inscrits à l'actif)	-105,6	0,0
Variation des recettes imputées à long terme	-11,9	-11,0
Variation des provisions à long terme	87,8	134,1
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-53,8	-40,6
Prestations propres activées	-382,2	-413,3
Cash flow	1 000,6	1 063,7
Variation des créances résultant de ventes et de prestations de services	-13,4	18,1
Variation des stocks et travaux en cours	-4,4	52,5
Variation des autres actifs circulants	-44,3	-124,5
Variation des dettes à court terme	-57,3	175,4
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	881,2	1 185,2
Variation des flux, sortie du Brünig (G-SR en 2004)	-3,5	-6,7
Achat d'immobilisations financières	-201,6	-228,8
Vente d'immobilisations financières	47,4	184,1
Investissements en immobilisations corporelles et infrastructures en construction	-1 457,2	-1 863,6
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	140,5	26,4
Investissements en immobilisations incorporelles	-70,6	0,0
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 545,0	-1 888,6
Variation des dettes financières à court terme	-147,9	123,3
Variation des dettes financières à long terme	279,5	209,2
Variation des autres dettes à long terme	436,7	541,9
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	568,4	874,4
Variation des flux	-95,4	171,0
Liquidités au 1 ^{er} janvier	683,5	512,5
Liquidités au 31 décembre	588,1	683,5
Variation des liquidités	-95,4	171,0

Annexe aux comptes annuels de la SA CFF.

Remarques concernant les comptes annuels.

0 Remarques générales

0.1 Généralités

La SA CFF comprend les segments Trafic voyageurs, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales. En 2001, le secteur du trafic marchandises est devenu une société affiliée (CFF Cargo SA). Les participations détenues par la SA CFF ressortent de la liste des participations CFF (pages 124 et 125).

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes individuels satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et aux «Recommandations relatives à la présentation des comptes (Swiss GAAP RPC)».

0.2 Engagements de prévoyance

La RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises, indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Elle oblige donc les entreprises à tenir compte de ces institutions dans leurs états financiers alors que, juridiquement parlant, il n'en découle ni créances ni dettes pour l'entreprise. Les actifs et les dettes des institutions de prévoyance sont réévalués périodiquement. LCP Libera SA se charge annuellement des calculs RPC 16 pour le compte de la SA CFF selon la méthode «Projected Unit Credit» (coût unitaire projeté). Calculés selon une méthode prospective, les engagements de prévoyance (Projected Benefit Obligations – PBO) relatifs aux assurés actifs correspondent à la valeur actuelle des prestations de prévoyance acquises à la date de clôture, compte tenu de l'augmentation supposée des salaires et des rentes ainsi que des probabilités de sortie. Les engagements de prévoyance relatifs aux bénéficiaires de rentes correspondent à la valeur actuelle des salaires et des rentes en cours, compte tenu de l'augmentation supposée des rentes ainsi que des probabilités de sortie. L'engagement total est ensuite mis en parallèle avec la fortune de prévoyance évaluée à sa valeur de marché. En cas d'insuffisance de couverture, le montant passif (report du montant de l'exercice précédent), au moins, doit être inscrit dans les comptes financiers. Si la différence entre le montant passif et l'insuffisance de couverture effective dépasse la marge prévue par la RPC 16 (montant s'écartant de plus de 10 pour cent de la fortune de prévoyance ou des engagements de prévoyance), celle-ci doit être inscrite dans le compte de résultat et être amortie sur la durée résiduelle moyenne de service des employés actifs (dans le cas des CFF, 13 ans; en 2004, 14 ans).

0.3 Sites contaminés

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour la SA CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999, pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Après la dissolution complète de cette provision, les coûts dépassant ce montant seraient pris en charge par la Confédération dans le cadre des conventions sur les prestations.

1 Produits du trafic

M CHF	2005	2004
Trafic voyageurs	1 917,3	1 804,7
Prestations d'exploitation	151,5	193,5
Infrastructure	216,7	182,5
Produits du trafic	2 285,5	2 180,7

Les produits du trafic ont augmenté de 104,8 millions de francs ou 4,8 pour cent au cours de l'exercice sous revue.

Le trafic voyageurs a pu développer son offre grâce à la mise en œuvre de Rail 2000. La hausse du produit résulte de l'augmentation de la demande et de mesures tarifaires, sans oublier les droits de transport acquis sur la liaison TGV entre la Suisse et Paris (Lyria II).

La révision des contrats de coopération avec des entreprises ferroviaires étrangères a entraîné une baisse du nombre de prestations d'exploitation effectuées pour le compte de tiers.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont de nouveau pu augmenter leurs ventes de sillons. Les hausses procèdent d'augmentations du trafic enregistrées au sein des sociétés affiliées du trafic voyageurs, de CFF Cargo ainsi que de tiers.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2005	2004
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	240,6	269,1
Cantons	142,7	147,6
Contributions de tiers	0,1	0,0
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	383,4	416,7
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	43,5	41,0
pour les autres trafics marchandises	52,7	60,8
Total des subventions concernant le prix des sillons	96,3	101,8
Indemnités compensatoires	479,7	518,5

Les indemnités compensatoires ont fléchi de 38,8 millions de francs ou 7,5 pour cent par rapport à 2004.

La nouvelle répartition du trafic sur les réseaux régional et grandes lignes avec le BLS a généré une baisse des indemnités compensatoires en trafic voyageurs régional de 30,2 millions de francs. A la suite de l'externalisation du secteur d'activité Brünig, les indemnités compensatoires reviennent désormais à zb Zentralbahn AG.

Selon la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) pour la comptabilisation des indemnités compensatoires versées par la Confédération en faveur de la Communauté de transports zurichoise (ZVV), la subvention de 35,0 millions de francs allouées à la ZVV est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional (voir remarque 6).

Les subventions concernant le prix des sillons sont destinées à réduire le prix sur le marché, dans le but de promouvoir le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. La réduction sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo, puisqu'elle est octroyée à toutes les autres entreprises de transport ferroviaire qui se procurent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure.

3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits issus de la location d'immeubles ont augmenté une fois de plus au cours de l'exercice sous revue. Les gares RailCity enregistrent de nouveau la plus forte croissance. En effet, le chiffre d'affaires correspondant a progressé de 5,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent, ce qui se traduit par une hausse des produits résultant de la location d'immeubles pour CFF Immobilier.

4 Produits accessoires

M CHF	2005	2004
Prestations de services	422,0	377,8
Travaux de maintenance et d'entretien	61,3	59,7
Produits résultant de la location	45,5	60,3
Ventes d'énergie	71,6	91,5
Opérations de change	38,2	40,4
Commissions	73,8	61,5
Matériel et imprimés	54,2	52,9
Participations financières	372,2	213,4
Autres produits accessoires	63,5	45,2
Produits accessoires	1 202,3	1 002,7

Les produits accessoires se sont appréciés de 199,6 millions de francs par rapport à l'exercice précédent.

La hausse des prestations de services provient essentiellement de l'augmentation des ventes de cartes à prépaiement, qui s'inscrivent à 43,0 millions de francs (voir remarque 9). En revanche, les activités de voyageur accusent une légère baisse.

Le repli des produits de la location tient, d'une part, à l'augmentation des besoins du groupe en matériel roulant et, d'autre part, à une baisse des locations de véhicules, à la suite de la nouvelle répartition de l'offre à l'étranger.

La production d'énergie a diminué en raison de la longue panne de la centrale nucléaire de Leibstadt et de la baisse du niveau des eaux dans les lacs de retenue (sécheresse), entraînant ainsi une chute des ventes d'énergie.

La participation accrue aux frais engagés résulte non seulement du co-financement par des tiers des projets d'investissement mis en œuvre par CFF Infrastructure, mais aussi du nouveau modèle de financement FINIS. La participation aux frais engagés et le nouveau modèle de financement FINIS n'ont toutefois aucune incidence sur le résultat de la SA CFF, étant donné qu'elles induisent des charges plus élevées (voir remarques 10 et 11). Les dommages causés par les intempéries ont donné lieu au dépôt de demandes d'indemnisation d'un montant total de 59,0 millions de francs auprès des compagnies de réassurance, dont 25,0 millions de francs auprès de la société affiliée SBB Insurance AG.

5 Prestations propres

M CHF	2005	2004
Investissements	382,2	413,3
Etablissement de stocks	212,7	233,5
Prestations propres	594,9	646,8

Au cours de l'exercice sous revue, le ralentissement des activités d'investissement a engendré une diminution des prestations propres.

6 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2005	2004
Amortissement lié à l'infrastructure	844,2	833,0
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,1	498,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 199,3	1 331,5

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont fléchi de 132,2 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Ce recul est dû en majeure partie aux programmes d'allègement de la Confédération appliqués en 2003 et 2004, au nouveau mode de financement (FINIS) et à la diminution des prestations à la suite de l'introduction de Rail 2000 (relèvement du prix des sillons pour le trafic voyageurs). La contribution à l'exploitation a en outre été réduite dans le but de compenser les surcoûts de l'ETCS et les subventions pour le prix des sillons. De plus, l'externalisation du secteur d'activité Brünig entraîne le versement à zb Zentralbahn AG, par la Confédération, des prestations correspondantes au titre de l'infrastructure.

La Confédération verse à la SA CFF une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) d'un montant de 35,0 millions de francs. Cette somme n'est pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par la SA CFF et figure dans les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure. Conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT), elle est rétrocédée à la ZVV, et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional (voir remarque 2).

7 Charges de matières

Les charges de matières ont augmenté de 19,5 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Cet accroissement est lié à l'entretien du matériel roulant, largement sollicité en raison de la hausse des prestations kilométriques (Rail 2000).

8 Charges de personnel

M CHF	2005	2004
Charges salariales	1 980,5	2 027,5
Charges sociales	313,8	301,8
Autres charges de personnel	95,4	88,2
Charges de personnel	2 389,7	2 417,5

Les charges de personnel ont diminué de 27,8 millions de francs ou 1,1 pour cent par rapport à 2004.

Le recul des charges salariales est lié à la contraction des effectifs moyens de la SA CFF. Cette diminution de 495 postes à plein temps s'explique avant tout par l'externalisation du secteur d'activité Brünig intégré dans la société zb Zentralbahn AG et par l'existence de postes restés vacants.

Les charges sociales s'inscrivent en augmentation par rapport à 2004 malgré la diminution des effectifs. Cette hausse est essentiellement liée à la prise en charge intégrale par l'employeur de la contribution paritaire d'assainissement au titre de la Caisse de pensions des CFF. Versée conjointement par l'employé et la SA CFF depuis le 1^{er} juillet 2003, cette contribution représentait 1,5 pour cent du salaire assuré.

Les autres charges de personnel comprennent les frais de formation et de perfectionnement, les restaurants du personnel et les frais liés aux vêtements de travail. Les mesures de restructuration déployées par le trafic marchandises dans le secteur du trafic par wagons isolés touchent également CFF Infrastructure, si bien qu'une provision de 7,0 millions de francs a dû être constituée. D'autres provisions ont été prévues à hauteur de 12,7 millions de francs pour les projets d'optimisation du trafic voyageurs.

9 Autres charges d'exploitation

M CHF	2005	2004
Loyer pour immobilisations corporelles	31,9	28,4
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	277,4	208,3
Charges de véhicules	111,4	128,7
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	66,4	65,5
Charges d'énergie, élimination des déchets	188,9	189,3
Charges d'administration et d'informatique	260,7	223,0
Dépenses publicitaires	43,2	43,5
Autres charges d'exploitation	376,9	267,1
Charges pour prestations d'exploitation	143,1	191,5
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les indemnités compensatoires/ prestations de la Confédération	61,2	70,6
Autres charges d'exploitation	1 561,1	1 415,9

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 145,2 millions de francs pendant l'exercice sous revue.

Les charges liées à l'entretien, à la réparation et au remplacement d'installations par des tiers ont crû, principalement en raison de l'augmentation des travaux de maintenance sur les voies ferrées (contracting).

La hausse des charges d'administration et d'informatique est due au gonflement des dépenses informatiques, et notamment des frais d'exploitation et du prix des licences, ainsi que des frais de développement et de conseil en informatique. Les frais engendrés par le changement de fournisseur de prestations informatiques et les charges exceptionnelles liées aux projets informatiques ont également contribué à cette évolution.

L'envol des autres charges d'exploitation est dû à l'augmentation des ventes de cartes à prépaiement ainsi qu'aux prestations d'assurance en réparation des dommages causés par les inondations d'août 2005. Représentant un montant total de 84,0 millions de francs, les dommages ont été déclarés auprès des compagnies de réassurance à hauteur de 59,0 millions de francs (voir remarque 4).

Les travaux réalisés par des entrepreneurs sont désormais comptabilisés dans les autres charges d'exploitation, et non plus dans les charges pour prestations d'exploitation.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les indemnités compensatoires et prestations de la Confédération sont principalement liées aux dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la déduction de l'impôt préalable proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la SA CFF applique une réduction représentant 3,5 pour cent des prestations versées par la Confédération.

10 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2005	2004
Amortissements sur immobilisations financières	189,3	9,7
Amortissements sur immobilisations corporelles	978,9	917,7
Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction	-237,0	-144,4
Amortissements sur immobilisations incorporelles	56,2	46,7
Amortissement sur les valeurs comptables résiduelles	162,0	50,9
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 149,4	880,6

Les amortissements sur immobilisations financières comprennent les corrections de valeur sur les participations CFF Cargo SA, Turbo AG et SBB GmbH.

L'augmentation des amortissements sur immobilisations corporelles s'explique par la progression des actifs dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire et du matériel roulant.

Les variations des corrections de valeur sur les infrastructures en construction ont de nouveau été positives pendant l'exercice sous revue, ce qui s'est traduit par une réduction des frais d'amortissement. En effet, les diminutions sur les infrastructures en construction s'étant avérées supérieures aux augmentations liées aux nouveaux investissements, les corrections de valeur requises ont été moins importantes. Les parts non activées résultant du décompte de projets ont été affectées au poste Charges d'investissement non activées.

L'augmentation des amortissements sur les valeurs comptables résiduelles tient compte de l'amortissement des intérêts jusqu'alors inscrits à l'actif au titre de Rail 2000 et des lignes d'accès aux NLFA. Ces intérêts n'apparaissent plus dans le nouveau modèle de financement (FINIS).

11 Charges d'investissement non activées

Les charges d'investissement non activées s'inscrivent en légère baisse par rapport à l'exercice précédent en raison de la plus faible participation des tiers au financement des projets d'investissement.

12 Engagements de prévoyance RPC 16

La dotation à la provision RPC 16 visant à couvrir l'écart résultant de la différence de couverture de la Caisse de pensions a fléchi à 94,0 millions de francs (des explications détaillées sur les engagements de prévoyance sont fournies à la remarque 31 des comptes du groupe, paragraphe «Prévoyance professionnelle»).

13 Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

Les bénéfices proviennent essentiellement de l'aliénation de biens immobiliers qui n'étaient plus utilisés.

14 Projet «Chance»

Le projet «Chance» a été lancé afin de replacer le personnel dont le poste a été supprimé dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration.

L'évolution des conditions-cadres entraînera au 1^{er} janvier 2006 une réorientation et une nouvelle réglementation du financement du projet Chance (NOA: nouvelle orientation et activité professionnelle). L'organisation et les prestations en matière de prévention et de réorientation professionnelle seront dorénavant assurées par les unités centrales. A compter du 1^{er} janvier 2006, les coûts induits seront pris en charge par les différents segments. Les charges de personnel directement liées aux programmes de restructuration ont été comptabilisées dès 2005 sous le poste Autres charges de personnel dans la perspective de la réorientation de NOA.

15 Produits financiers

M CHF	2005	2004
Tiers	33,8	29,7
Sociétés du groupe	25,3	21,9
Sociétés associées	5,8	7,1
Actionnaire	1,0	1,1
Autres produits financiers	33,3	33,3
Produits financiers	99,2	93,1

16 Charges financières

M CHF	2005	2004
Tiers	117,9	112,5
Sociétés du groupe	1,8	1,0
Sociétés associées	0,0	1,0
Actionnaire	0,0	12,4
Autres produits financiers	19,9	14,9
Charges financières	139,6	141,7

L'augmentation des dettes financières a entraîné une hausse des charges financières envers les tiers. Le remboursement intégral du prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF a fait disparaître les charges d'intérêt y afférentes, ce qui se répercute sur les charges financières de l'actionnaire.

17 Charges d'impôts

Conformément à l'art. 21 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, les CFF sont exonérés de tout impôt cantonal ou communal. En application de l'Arrêt du Tribunal fédéral de décembre 2003, la SA CFF est assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

18 Perte/bénéfice de l'exercice

M CHF	2005	2004
Perte/bénéfice résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires selon l'art. 64 LCdF		
Infrastructure	2,0	7,4
Trafic voyageurs régional	-18,0	1,6
Perte/bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	-163,5	19,7
Perte/bénéfice de l'exercice	-179,5	28,7

19 Liquidités

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Caisse	43,4	20,6
Poste	104,2	74,0
Banques	282,4	252,2
Dépôts à terme	168,6	347,6
Comptes d'attente	-10,5	-11,0
Titres	0,0	0,1
Liquidités	588,1	683,5

La multiplication des prêts consentis aux sociétés affiliées (voir remarque 22) a généré une contraction des liquidités.

20 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Créances résultant de ventes et de prestations de services		
envers des tiers	407,4	403,8
envers des sociétés du groupe	68,7	62,8
envers des sociétés associées	2,0	4,9
Corrections de valeur	-51,6	-56,3
Créances résultant de ventes et de prestations de services	426,5	415,2

21 Stocks et travaux en cours

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Stocks	378,8	376,6
Travaux en cours	20,0	23,4
Corrections de valeur	-141,1	-145,4
Stocks et travaux en cours	257,7	254,6

22 Immobilisations financières

	Titres à long terme	Participations	Créances à long terme envers des tiers	Créances à long terme envers des sociétés du groupe	Créances à long terme envers des sociétés associées	Total
M CHF						
Coût d'acquisition						
Etat au 1.1. 2005	591,0	1 255,6	562,7	416,7	28,7	2 854,8
Augmentation	167,9	86,5	9,6	189,8	0,0	453,8
Diminution	-121,7	-5,3	-22,4	-13,0	-4,2	-166,6
Mise de fonds dans zb Zentralbahn AG	0,0	0,0	0,0	46,1	0,0	46,1
Transferts	0,0	0,0	8,0	0,0	-3,5	4,5
Etat au 31.12. 2005	637,1	1 336,8	558,0	639,7	21,0	3 192,6
Amortissements cumulés						
Etat au 1.1. 2005	0,0	-218,7	-25,2	0,0	-3,4	-247,3
Augmentation	0,0	-189,3	0,0	0,0	0,0	-189,3
Diminution	0,0	0,6	0,0	0,0	0,2	0,8
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5
Etat au 31.12. 2005	0,0	-407,4	-25,2	0,0	-1,7	-434,3
Valeur comptable nette au 1.1. 2005	591,0	1 036,9	537,5	416,7	25,3	2 607,5
Valeur comptable nette au 31.12. 2005	637,1	929,4	532,8	639,7	19,3	2 758,2

Le portefeuille des titres à long terme a été partiellement remanié pendant l'exercice sous revue, dans le but d'améliorer le placement des fonds (augmentation et diminution des titres). L'augmentation enregistrée dans les titres à long terme est due à la thésaurisation du produit issu du placement des fonds destinés au remboursement des dettes qui résultent de contrats de leasing. Les dettes correspondantes sont inscrites sous Dettes financières à long terme.

La hausse concernant les participations comprend la part de 66 pour cent dans la nouvelle entreprise zb Zentralbahn AG et la création des sociétés STC Swiss Travel Centre à Zurich et à Londres (participation de 67 pour cent dans chacune des sociétés). Les sociétés Umschlags AG, cevanova AG, I.B.O. Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG et Silo AG ont été cédées ou mises en liquidation. Par ailleurs, une participation de 14 pour cent dans la société affiliée RailAway AG a été vendue.

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés à la Coopérative d'habitation des cheminots.

23 Immobilisations corporelles et infrastructures en construction

M CHF	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Infrastruc- tures en construction et acomptes	Total
Coût d'acquisition								
Etat au 1.1.2005	8 638,0	14 461,8	3 887,5	1 447,6	3 486,0	31 920,9	6 064,7	37 985,6
Investissements	13,0	57,0	18,9	0,0	14,1	102,9	2 070,9	2 173,8
Transferts des infrastructures en construction vers les immobilisations corporelles	417,7	1 091,6	270,5	103,7	124,5	2 008,0	-2 042,9	-34,9
Créance d'investissement	-0,1	-44,6	-27,1	0,0	-16,9	-88,7	0,0	-88,7
Diminution des immobilisations	-117,1	-242,3	-284,3	-7,4	-45,7	-696,9	-729,9	-1 426,8
Mise de fonds dans zb Zentralbahn AG	-99,4	-86,3	-29,0	-9,2	-10,8	-234,6	-105,4	-340,1
Transferts	0,0	0,0	10,0	39,9	-43,4	6,5	0,0	6,5
Etat au 31.12.2005	8 852,1	15 237,2	3 846,7	1 574,5	3 507,7	33 018,2	5 257,4	38 275,5
dont contrats de leasing	2 261,3					2 261,3		2 261,3
dont objets de rendement				104,0	35,5	139,4		139,4
Amortissements cumulés								
Etat au 1.1.2005	-4 547,2	-4 521,1	-2 794,9	-21,8	-1 589,7	-13 474,6	-1 112,5	-14 587,1
Augmentation	-332,2	-453,1	-131,1	0,0	-62,4	-978,9	0,0	-978,9
Diminution	111,4	116,5	261,6	0,0	28,0	517,5	237,0	754,5
Mise de fonds dans zb Zentralbahn AG	66,8	37,5	26,3	0,0	7,7	138,2	6,2	144,4
Transferts	0,0	-0,1	-7,3	-24,9	25,8	-6,5	0,0	-6,5
Etat au 31.12.2005	-4 701,2	-4 820,2	-2 645,4	-46,8	-1 590,6	-13 804,2	-869,3	-14 673,5
dont contrats de leasing	-830,1					-830,1		-830,1
dont objets de rendement				0,0	-11,8	-11,8		-11,8
Valeur comptable nette au 1.1.2005	4 090,9	9 940,7	1 092,7	1 425,8	1 896,4	18 446,3	4 952,2	23 398,6
Valeur comptable nette au 31.12.2005	4 151,0	10 416,9	1 201,2	1 527,7	1 917,1	19 213,9	4 388,1	23 602,0
dont contrats de leasing	1 431,1					1 431,1		1 431,1
dont objets de rendement				104,0	23,7	127,6		127,6

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû principalement à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant.

Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique et les systèmes de télécommunication ainsi que les systèmes d'alimentation et d'élimination.

24 Immobilisations incorporelles

M CHF	Droits	Logiciels	Goodwill issu de la fusion	Total
Coût d'acquisition				
Etat au 1.1. 2005	107,8	271,2	3,2	382,3
Augmentation	70,5	0,1	0,0	70,6
Diminution	0,0	-2,7	0,0	-2,7
Transferts	0,0	28,4	0,0	28,4
Etat au 31.12. 2005	178,4	297,0	3,2	478,6
Amortissements cumulés				
Etat au 1.1. 2005	-24,7	-167,1	-2,7	-194,6
Augmentation	-10,6	-45,1	-0,5	-56,2
Diminution	0,0	2,3	0,0	2,3
Transferts	0,0	6,5	0,0	6,5
Etat au 31.12. 2005	-35,4	-203,4	-3,2	-242,0
Valeur comptable nette au 1.1. 2005	83,0	104,1	0,5	187,7
Valeur comptable nette au 31.12. 2005	143,0	93,6	0,0	236,6

L'acquisition de droits de transport à hauteur de 70,2 millions de francs a permis aux CFF d'élever leur participation dans Lyria II (liaison TGV entre la Suisse et Paris) de 11 à 26 pour cent. L'amortissement correspondant aura lieu sur douze années. Initialement comptabilisés dans les infrastructures en construction, les projets informatiques portant sur des logiciels achevés au cours de l'exercice sous revue ont été reclassés dans le poste Logiciels.

25 Dettes financières à court terme

La baisse des dettes financières à court terme est liée à la contraction des avoirs en compte courant et des placements à court terme effectués auprès de la SA CFF par des sociétés du groupe et des sociétés associées.

26 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12. 2005	31.12. 2004
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	610,9	596,6
envers des sociétés du groupe	27,6	97,9
envers des sociétés associées	0,6	3,8
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	639,1	698,3

27 Passifs de régularisation

M CHF	31.12. 2005	31.12. 2004
Titres de transport		
Charges financières	422,8	413,1
Autres	44,0	41,3
	572,7	601,9
Passifs de régularisation	1 039,5	1 056,3

Concernant les titres de transport, la régularisation porte principalement sur les abonnements généraux, les abonnements demi-tarif et les abonnements de parcours.

28 Provisions

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Provisions à court terme	346,8	307,4
Provisions à long terme	2 143,2	2 098,3
Provisions	2 490,1	2 405,7

Ventilation des provisions selon leur affectation

M CHF	Engagements de prévoyance RPC 16	Sites contaminés	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Autres provisions	Total
Etat au 1.1.2005	1 239,0	83,3	653,5	108,5	20,3	301,1	2 405,7
Constitution	94,0	0,0	0,0	8,9	19,7	143,3	265,9
Utilisation	0,0	-6,7	-20,8	-22,4	-0,2	-105,7	-155,7
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,9	-17,8	-24,8
Mise de fonds dans zb Zentralbahn AG	0,0	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,0	-1,0
Etat au 31.12.2005	1 333,0	76,6	632,7	93,9	32,9	320,9	2 490,1

Les états financiers du groupe fournissent de plus amples informations au sujet des provisions pour les engagements de prévoyance RPC 16. Les provisions de 1333,0 millions de francs inscrites au bilan de la SA CFF sont identiques à celles constituées à ce titre dans les comptes du groupe.

Les opérations de dépollution se sont poursuivies pendant l'exercice sous revue. Les dépenses liées aux mesures prises ont été prélevées sur la provision. La remarque 0.3 fournit de plus amples informations au sujet des sites contaminés.

Pour l'assainissement du secteur énergétique, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs dans le cadre d'une étude menée en avril 2001. Depuis cette période, les ventes de centrales et de participations ainsi que la dissolution de certaines réserves pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché ont permis de ramener la provision à 632,7 millions de francs. Les avoirs dus au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits de 14,6 millions de francs notamment grâce à des compensations en temps. Dans certains cas, les heures supplémentaires ont été payées. Les primes de fidélité et les gratifications pour ancienneté de service sont versées ou régularisées dès leur échéance.

CFF Infrastructure a dû constituer des provisions à hauteur de 7,0 millions de francs après l'annonce des mesures de restructuration décidées par CFF Cargo dans le domaine du trafic par wagons isolés (gares de triage). Un montant de 12,7 millions de francs a également été mis en réserve pour financer les projets d'optimisation du trafic voyageurs.

Les autres provisions comprennent des provisions d'assurance pour les sinistres ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant. La forte augmentation de ce poste et l'importance des réserves utilisées sont liées aux dommages occasionnés, notamment lors des intempéries d'août 2005.

29 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Dettes bancaires	342,7	340,0
Dettes résultant de contrats de leasing	3 107,9	2 706,4
Dettes hypothécaires	28,7	34,2
Caisse du personnel	1 472,3	1 460,0
Dettes financières à long terme	4 951,6	4 540,6

D'autres capitaux ont été empruntés à long terme via des contrats de leasing afin de financer certains achats de matériel roulant.

Dans le cadre du rachat de Bahnhof Luzern Immobilien AG en 2003, des dettes hypothécaires d'un montant de 34,2 millions de francs ont été transférées à la SA CFF. Une première tranche a pu être remboursée pendant l'exercice sous revue.

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

30 Autres dettes à long terme

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Emprunts à long terme à des tiers	147,1	170,6
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	7 764,1	7 493,4
Autres dettes à long terme	7 911,2	7 664,0

Les dettes envers des tiers comprennent les recettes imputées à long terme au titre de droits portant sur la pose de câbles et d'obligations découlant du leasing ICN.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Prêts à taux variable	2 037,6	1 906,1
Prêts à taux fixe du Fonds pour les grands projets ferroviaires	0,0	1 002,6
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	5 726,5	4 584,7
Total	7 764,1	7 493,4

Pendant l'exercice sous revue, les dettes envers l'actionnaire (Confédération) ont augmenté de 270,7 millions de francs. Cette hausse est imputable à l'augmentation du prêt de 448,2 millions pour couvrir les besoins de base en termes d'infrastructures et financer le projet Rail 2000 ainsi que les lignes d'accès aux NLFA. Le nouveau modèle de financement relatif aux grands projets ferroviaires (FINIS) a permis de convertir rétroactivement tous les prêts à taux fixe expirant en 2004 en prêts à taux variable. La somme des intérêts jusqu'à cette date s'élève à 105,6 millions de francs et a été comptabilisée sous forme de participations financières dans les projets d'investissements. L'externalisation du secteur d'activité Brünig a entraîné le transfert de dettes à hauteur de 71,9 millions de francs vers zb Zentralbahn AG.

Endettement net

M CHF	Remarque	31.12.2005	31.12.2004
Dettes financières à court terme		27,8	179,3
Dettes financières à long terme	29	4 951,6	4 540,6
Autres dettes à long terme	30	7 911,2	7 664,0
./. Recettes imputées à long terme		-135,6	-147,6
Total dettes financières		12 755,0	12 236,2
./. Liquidités et titres		-1 225,2	-1 274,5
Endettement net		11 529,8	10 961,8
Variation par rapport à l'exercice précédent		568,0	816,3

L'endettement net a augmenté de 568,0 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cet accroissement est dû notamment aux fonds prêtés par la Confédération pour financer les infrastructures. Les fonds générés par l'activité ne suffisant pas à couvrir l'intégralité des achats de matériel roulant, des contrats de leasing ont dû être souscrits.

31 Perte/bénéfice résultant du bilan

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Bénéfice reporté		
non affecté selon l'art. 64 LCdF	105,7	76,1
Total bénéfice reporté	105,7	76,1
Perte/bénéfice de l'exercice		
affecté selon l'art. 64 LCdF	-16,0	9,0
non affecté selon l'art. 64 LCdF	-163,5	19,7
Total perte/bénéfice de l'exercice	-179,5	28,7
Total perte/bénéfice résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-73,8	104,8

32 Remarques d'ordre juridique

32.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Cautionnements et garanties	226,1	207,5
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	9,5	10,2
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Autres	13,8	0,0
Total	526,6	494,9

La SA CFF a également des participations dans quelques sociétés simples à responsabilité solidaire. Il s'agit pour l'essentiel de communautés tarifaires et d'associations analogues ainsi que de partenariats et de communautés de travail mis sur pied pour réaliser des projets limités dans le temps.

32.2 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles

Les valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles correspondent à la valeur de remplacement de ces immobilisations ou à leur valeur à l'état neuf.

32.3 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2005	31.12.2004
Payables dans les douze mois	12,6	17,1
Payables sous 1 ou 2 ans	8,5	10,4
Payables sous 2 ou 3 ans	3,7	7,6
Payables sous 3 ou 4 ans	0,4	1,7
Payables sous plus de 4 ans	3,8	2,4
Total	29,0	39,1

La SA CFF a externalisé une grande partie des prestations informatiques (centre de calcul, matériel, logiciels, maintenance et réparation) pour les confier à des tiers.

32.4 Principales participations

Nous renvoyons le lecteur à la liste des sociétés du groupe et des sociétés associées (pages 124 et 125 de l'annexe aux comptes du groupe).

33 Evénements survenus après la clôture du bilan

Aucun.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit la perte du bilan arrêté au 31 décembre 2005:

M CHF	31.12. 2005	31.12. 2004
Perte/bénéfice de l'exercice	-179,5	28,7
Bénéfice reporté	105,7	76,1
Perte/bénéfice résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-73,8	104,8
à la réserve prévue à l'art. 64 LCdF		
– Trafic voyageurs	18,0	-1,6
– Infrastructure	-2,0	-7,4
Dissolution de la participation dans le chemin de fer du Brünig (apport dans zb Zentralbahn AG)	0,0	9,9
Perte/bénéfice disponible résultant du bilan	-57,8	105,7
Report à compte nouveau	-57,8	105,7

Rapport de l'organe de révision.

A l'Assemblée générale des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne. En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié la comptabilité et les comptes annuels (compte de résultat, bilan, tableau de financement et annexe / pages 127 à 145) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2005.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes annuels et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

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

L'Office fédéral des transports (OFT) a, en tant qu'autorité de surveillance au sens de l'article 70 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), vérifié les comptes annuels 2005 et les a approuvés avec rapport du 7 mars 2006.

Berne, le 17 mars 2006
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsable du mandat)

Alessandro Miolo

Expert-comptable diplômé

Le rapport de gestion 2005 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site www.cff.ch. La version allemande fait foi.

Impressum

Edité par: SA CFF, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berne 65

Conception et maquette: Külling Identity AG, Zurich

Traduction: Service de traduction des CFF

Photos (série): Gerry Amstutz et Franz Rindlisbacher, Zurich

Photos (cartes postales): Martin Stollenwerk, Zurich

Lithographie: Reprotechnik Kloten AG

Impression: W. Gassmann AG, Bienne

Papier: Munken Polar

ISSN 1424-6902

SA CFF
Communication
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berne 65
Téléphone 051 220 11 11
www.cff.ch
railinfo@cff.ch