

Sommaire.

Chiffres de référence	U2
Organigramme	U3
Avant-propos	2
En 2006, les CFF ont enregistré une progression sur tous les marchés importants. Le groupe clôture l'exercice sur un bénéfice de 259,4 millions de francs, sortant ainsi des chiffres rouges.	
Chemin de fer du Gothard	6
Trafic voyageurs	8
Jamais les CFF n'ont transporté autant de voyageurs: à la fin 2006, le nombre d'abonnements généraux en circulation a franchi le seuil des 300 000 et celui des abonnements demi-tarif a dépassé la barre des deux millions.	
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Le nombre de dérangements a fléchi, la ponctualité a progressé et l'information à la clientèle en gare a été renforcée. Le taux d'utilisation du réseau ferroviaire a augmenté de 0,7 pour cent, atteignant un nouveau record avec 152 millions de sillons-kilomètres parcourus.	
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prestations des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/Développement durable	58
En 2006, les CFF ont réalisé des progrès considérables dans le domaine des nuisances sonores, de la consommation d'énergie et des rejets polluants dans l'atmosphère. En outre, ils vouent une attention particulière à des problématiques telles que la protection du climat et les risques naturels.	
Sécurité	60
La sécurité des clients et du personnel, un objectif essentiel aux yeux des CFF, influe dans une large mesure sur les activités quotidiennes.	
Gestion des risques	63
Corporate Governance	64
Chronique annuelle 2006	75
Rapport financier	79

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objetifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

En 2006, les CFF ont conjugué croissance et succès opérationnel.

Après avoir enregistré une progression sur tous les marchés, les CFF clôturent l'exercice sur un bénéfice consolidé de 259,4 millions de francs et sortent ainsi des chiffres rouges. Cette belle performance est largement imputable au bon résultat obtenu par l'ensemble des branches opérationnelles, à la dissolution de provisions et à l'augmentation des prestations de transport en trafic voyageurs et en trafic marchandises. Toutefois, l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF s'est traduite par une augmentation de l'engagement de prévoyance et par une contraction des capitaux propres de près de 3 milliards de francs. Bien que nécessaire, aucune solution politique n'a encore été apportée au problème de la Caisse de pensions.

L'exercice 2006 des CFF a été marqué par un accroissement des prestations, par une augmentation du nombre de clients et par une amélioration de la productivité. Les grands projets réalisés au cours des dernières années, que ce soit Rail 2000 (trafic voyageurs), la refonte du trafic intérieur (trafic marchandises) ou l'ouverture de filiales en Allemagne et en Italie (transit de marchandises), ont tenu toutes leurs promesses. Dopée par une conjoncture durablement favorable, l'entreprise a enregistré une progression de son activité opérationnelle dans tous les secteurs et établi de nouveaux records. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF n'ont subi ni accidents d'exploitation majeurs ni catastrophes naturelles.

Remerciements à Benedikt Weibel. La fin de l'année 2006 a été placée sous le signe d'un grand changement à la direction opérationnelle des CFF: Président de la Direction de l'entreprise depuis 1993, Benedikt Weibel s'est retiré après 28 années au service des CFF. Sous sa présidence, l'entreprise ferroviaire s'est imposée au cours des dernières années comme un symbole de modernité et de dynamisme. Le Conseil d'administration, la Direction de l'entreprise et l'ensemble du personnel des CFF adressent leurs plus sincères remerciements à Benedikt Weibel pour son efficacité remarquable et son engagement résolu en faveur de l'entreprise. Andreas Meyer lui a succédé à la direction opérationnelle des CFF le 1^{er} janvier 2007.

Belle performance.

Les CFF ont clôturé l'exercice 2006 sur un bénéfice consolidé de 259,4 millions de francs après avoir essuyé une perte de 166,3 millions de francs en 2005. Cette belle performance est à mettre au crédit du bon résultat des activités opérationnelles, de la dissolution de provisions et d'impôts différés. Compte tenu de ces effets exceptionnels, le résultat s'est amélioré de quelque 40 millions de francs par rapport à 2005.

Contraction des capitaux propres. Ces dernières années, la constitution de provisions pour la Caisse de pensions, conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 16, a régulièrement grevé les comptes des CFF. En 2006, aucune provision de ce type ne figure au compte de résultat. La recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée ayant été appliquée pour la première fois en 2006, la différence entre l'engagement économique et la provision comptabilisée a été inscrite dans les comptes consolidés par le biais des capitaux propres, sans incidence sur le résultat. Le recours à cette nouvelle méthode de présentation des comptes s'est traduit par une contraction des capitaux propres à hauteur de 3 milliards de francs.

Indemnités des pouvoirs publics. En 2006, les indemnités des pouvoirs publics présentant une incidence sur le compte de résultat ont reculé de 4,3 millions de francs, à 1842,7 millions de francs. Le gonflement de la

demande et des prestations fournies en trafics voyageurs et marchandises a permis d'améliorer de nouveau le rapport entre les indemnités et les prestations. Proportionnellement aux indemnités versées, les CFF n'ont jamais proposé autant de prestations qu'en 2006.

Résultats par segments.

Le trafic voyageurs affiche un résultat d'exploitation de 246,2 millions de francs, contre 132,7 millions en 2005. S'inscrivant à 193,7 millions de francs, le résultat annuel est aussi en nette progression par rapport à l'exercice précédent (78,6 millions), grâce notamment à la dissolution de provisions de 56,9 millions de francs, devenues inutiles. Le produit du trafic a crû de 3,4 pour cent pour s'établir à 2,31 milliards de francs. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus s'est élevé à 14,27 milliards, soit une hausse de 3,2 pour cent.

Déjà perceptible en 2005, l'effet «Rail 2000» s'est confirmé au cours de l'exercice sous revue. Les records enregistrés par le trafic régional et le trafic grandes lignes se sont doublés d'une progression de la clientèle régulière. Pour la première fois, le nombre d'abonnements généraux en circulation a passé la barre des 300 000 avant de culminer à 316 731 en fin d'année, ce qui représente une augmentation de 8,4 pour cent. Des valeurs record ont également été établies dans la vente d'abonnements demi-tarif avec plus de 2 050 000 unités en circulation (+2,6 pour cent).

Le système de bonus-malus conclu entre les CFF et la Communauté de transport zurichoise (ZVV) a été appliqué pour la première fois en 2006. Le non-respect des normes de qualité convenues dans le cadre de l'exploitation du RER zurichois a engendré un malus de 1,75 million de francs en faveur de la ZVV.

Le trafic marchandises a clôturé l'exercice 2006 sur une perte. S'établissant à -29,6 millions de francs, le résultat d'exploitation s'inscrit toutefois en nette amélioration (2005: -166,4 millions). En 2006, le résultat annuel s'est hissé à 37,3 millions de francs, contre -165,7 millions l'année précédente. La constitution de provisions à hauteur de 110 millions de francs avait largement grevé l'exercice 2005. Le produit du trafic s'est accru, atteignant 1 005,9 millions de francs (991,2 millions en 2005). Les subventions relatives au prix du sillonn versées par la Confédération ont diminué de 27 mil-

lions de francs pour le trafic intérieur de marchandises.

Avec des prestations de transport de 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes, CFF Cargo a dépassé pour la première fois le seuil des 12 milliards (11,48 milliards en 2005). Les prestations de transport des filiales allemandes et italiennes ont respectivement progressé de 29,5 et 16,8 pour cent. En 2006, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent des prestations de transport hors de la Suisse. Globalement, elle a augmenté ses prestations sur l'axe international Nord-Sud de 8 pour cent à 8,2 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Sur le marché intérieur, les prestations de transport ont progressé de 6,5 pour cent, à 4,15 milliards de tonnes-kilomètres nettes. En Suisse, le trafic par wagons isolés a affiché une croissance de 9,4 pour cent.

Infrastructure a clôturé l'exercice 2006 sur un résultat annuel de 91,8 millions de francs, soit une amélioration de 74,4 millions de francs par rapport à 2005. Des facteurs exceptionnels ont contribué à ce résultat à hauteur de 33,4 millions de francs. Le produit du trafic a progressé de 34,5 millions de francs. Les prestations de la Confédération ont crû de 1 pour cent, à 1 211,4 millions de francs.

Le nombre de sillons-kilomètres couverts sur le réseau CFF a progressé de 0,7 pour cent, à 152 millions. La distance parcourue a augmenté de 1,1 pour cent en trafic voyageurs alors qu'elle s'est réduite de 0,8 pour cent en trafic marchandises (tiers inclus). Cette baisse est le résultat d'une meilleure utilisation des capacités et, partant, d'une augmentation de 3,7 pour cent du poids moyen des trains de marchandises.

L'amélioration globale de la qualité de l'exploitation s'est traduite par un fléchissement du nombre de perturbations et par une optimisation des statistiques de ponctualité. Les chiffres de 2006 ont encore dépassé les objectifs fixés par la Confédération. Quoiqu'il en soit, les valeurs de ponctualité enregistrées selon la norme de l'UIC ne correspondent toujours pas à la perception de notre clientèle. Les CFF sont invités à affiner leurs méthodes de mesure de la ponctualité afin de proposer des résultats plus nuancés.

Immobilier a amélioré son résultat d'exploitation de 8,2 pour cent, à 184,8 millions de francs. Les produits locatifs de tiers se sont accrus de 2,8 pour cent, à 310,7 millions de francs. Le résultat annuel a progressé de 32,3 pour cent pour s'établir à 27,8 millions de francs.

Avant-propos	02
Chemin de fer du Gothard	06
Trafic voyageurs	08
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prest. des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/	58
Développement durable	60
Sécurité	63
Gestion des risques	64
Corporate Governance	64
Chronique annuelle	75
Rapport financier	79

L'amélioration du résultat d'Immobilier est surtout due à l'évolution favorable des produits locatifs provenant des gares RailCity. En 2006, le chiffre d'affaires des RailCity de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthour et Zurich a affiché une hausse exceptionnelle par rapport au taux de croissance moyen du commerce de détail. En baisse de 4 millions de francs, les bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés se sont inscrits à 45 millions de francs.

Caisse de pensions: insuffisance chronique du taux de couverture.

La Caisse de pensions des CFF a clôturé l'exercice sur une perte de 60 millions de francs, alors que l'année 2005 s'était soldée par un excédent de 460 millions. Son taux de couverture a reculé de 86,8 à 86,5 pour cent.

En 2006, la Caisse de pensions des CFF a réalisé une performance de 5,6 pour cent sur ses placements malgré une tolérance au risque et un potentiel d'investissement limités du fait de l'insuffisance de couverture. Ainsi, elle a battu de 1,1 pour cent l'indice défini sur la base de la stratégie d'allocation des actifs, mais aurait dû réaliser une performance de 6 pour cent (comme en 2005) pour afficher un résultat équilibré.

Premières mesures d'assainissement. Les CFF ont décidé de verser 1493 millions de francs à la Caisse de pensions pour contribuer à son assainissement. Dans un premier temps, un prêt garanti de 1,2 milliard de francs a été octroyé au 1^{er} janvier 2007 pour une durée de 25 ans. Ce prêt à 4 pour cent est remboursable à compter de 2011. En mars 2007, les CFF verseront 293 millions de francs supplémentaires. L'entreprise finance elle-même cette surcharge à l'aide des fonds issus d'opérations immobilières, ce qui grèvera lourdement le résultat au cours des prochaines années.

Deuxième train de mesures en attente. La question de l'assainissement de la part des retraités et des bénéficiaires de l'assurance-invalidité n'a pas encore été réglée. Les CFF comptent sur la contribution de la Confédération sous forme d'une recapitalisation des segments «retraités» et «rentiers AI». En décembre 2006, le Conseil fédéral a pris acte, en l'approuvant, du programme d'assainissement des assurés actifs initié

par les CFF, mais ne s'est pas encore prononcé sur la participation de la Confédération à l'effort d'assainissement. Il en débattrà dans le courant de 2007.

Collaboratrices et collaborateurs.

En 2006, les CFF ont employé 27 933 personnes en moyenne (postes à plein temps, filiales incluses), soit 397 postes ou 1,4 pour cent de moins qu'en 2005. 25 485 collaboratrices et collaborateurs étaient employés par la maison mère des CFF et de CFF Cargo (25 943 en 2005). La tendance observée les années précédentes s'est donc confirmée: le nombre de postes à plein temps auprès de la SA CFF et de CFF Cargo SA est en recul, tandis que l'effectif des sociétés affiliées s'inscrit en hausse avec 60 postes supplémentaires.

Départs à la retraite anticipés et adoption d'un nouveau système. Le 1^{er} janvier 2007 a marqué un tournant au sein de la Caisse de pensions avec l'adoption du système de primauté des cotisations. Ce nouveau système a incité 823 assurés à partir en retraite anticipée de leur plein gré, contre 229 en 2005.

Nouvelles conventions collectives de travail. En 2006, les partenaires sociaux sont parvenus à un compromis sur les nouvelles conventions collectives de travail (CCT) des CFF et de CFF Cargo. Les nouvelles CCT, applicables dès le 1^{er} janvier 2007 pour une durée minimale de quatre ans, prévoient le retour à la semaine de 41 heures ainsi que la rationalisation du système des indemnités. En contrepartie, le personnel bénéficie d'une hausse salariale de 1,5 pour cent, d'un jour de vacances supplémentaire et, comme jusqu'ici, de la protection contre les licenciements.

Négociations salariales 2007. Au cours des négociations salariales menées simultanément, les partenaires sociaux se sont accordés sur une augmentation moyenne de 2 pour cent. L'accord sur les salaires et les négociations sur la CCT ont généré une augmentation totale de 3,5 pour cent de la masse salariale, soit 73,5 millions de francs.

Remerciements aux collaboratrices et aux collaborateurs. L'exercice 2006 a été synonyme de croissance et de bénéfices et ce, grâce à l'engagement décisif et

aux compétences de l'ensemble du personnel. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise adressent leurs plus sincères remerciements à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs pour leur engagement inconditionnel et leur travail remarquable.

Perspectives: qualité et productivité.

La marque CFF, une valeur sûre. En 2006, les CFF ont contribué à une plus grande mobilité. La clientèle a apprécié et utilisé plus que jamais les offres de transport. L'année écoulée a encore été marquée par une amélioration des prestations de transport et de la productivité. Les CFF disposent de l'assise nécessaire pour s'affirmer dans un contexte européen caractérisé par la libéralisation d'un marché en perpétuelle évolution. La marque CFF est une valeur sûre.

Libéralisation du marché et contraction des fonds. Deux évolutions majeures se dessinent à l'horizon des prochaines années. Le marché des transports s'ouvrira davantage à la concurrence et cette libéralisation sera particulièrement perceptible dans le trafic voyageurs. L'entrée en Bourse d'entreprises concurrentes, les acquisitions et l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs sont autant d'éléments qui accélèrent ce processus. D'autre part, les fonds mis à la disposition des CFF par les pouvoirs publics vont continuer de diminuer.

Au regard de ces évolutions, les CFF se doivent de réexaminer les stratégies et les processus de tous les segments de marché. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise s'emploient actuellement à revoir les orientations stratégiques, les objectifs ainsi que leur mise en œuvre dans les principaux secteurs, misant sur la continuité. Face à l'évolution constante du marché, réactivité et ouverture d'esprit constituent des atouts maîtres pour garantir la réussite à long terme.

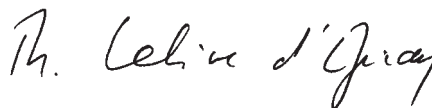
Entreprise de chemin de fer intégrée et partenariats. La complexité des systèmes ne cesse de s'accroître, plaçant les entreprises ferroviaires devant de nouvelles exigences. Pour relever ces défis avec brio, il est impératif d'associer étroitement l'infrastructure et l'exploitation. Compte tenu des ressources limitées, cette démarche est essentielle pour optimiser les systèmes ferroviaires et l'horaire. Seule une entreprise intégrée comme les CFF est en mesure d'exploiter avec succès

l'horaire, largement étoffé dans le cadre du projet Rail 2000. Parallèlement, les différentes entreprises ferroviaires doivent travailler main dans la main, indépendamment de leurs origines géographiques et culturelles. A l'avenir, ces sociétés seront fréquemment amenées à se livrer une concurrence acharnée sur certains marchés partiels et à coopérer étroitement dans d'autres secteurs. A cette fin, les CFF doivent disposer d'une marge de manoeuvre suffisante.

Grands projets. L'année 2007 sera jalonnée de projets essentiels et d'étapes décisives. La mise en service du tunnel de base du Lötschberg dès la mi-2007 et l'inauguration de la nouvelle liaison du TGV Est entre Bâle et Paris en juin offriront à notre clientèle de nouvelles perspectives et des durées de transport réduites. En outre, les travaux de construction de la nouvelle ligne diamétrale seront lancés à Zurich, projet d'une importance capitale pour le développement du réseau CFF.

Le projet «Futur développement des grands projets ferroviaires» doit définir l'évolution de l'offre ferroviaire d'ici 2030; malgré un cadre financier limité, le but est d'optimiser la rentabilité et de répondre au mieux aux besoins du réseau et de la clientèle. Estimées à 40 millions de francs, les charges supplémentaires issues de la nouvelle CCT, enfin, doivent impérativement être financées par le biais de gains de productivité en 2007.

Qualité et productivité. En 2007, les CFF privilégieront encore la qualité et la productivité, deux valeurs fondamentales. Il incombe au Conseil d'administration, à la Direction de l'entreprise et à l'ensemble du personnel de les améliorer constamment et ce, dans l'intérêt tant de notre clientèle que de notre pays.



Thierry Lalive d'Épinay
Président du Conseil d'administration



Andreas Meyer
Président de la Direction de l'entreprise

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

Chemin de fer du Gothard: 125 années de prestations exceptionnelles.

Pour le trafic de transit, la ligne du St-Gothard constitue une artère essentielle permettant de relier le Nord et le Sud de l'Europe. 2007 marque l'anniversaire de sa 125^e année d'existence. Au cours des dernières décennies, ce tronçon a fait l'objet de travaux de modernisation permanents afin de répondre au mieux aux besoins du trafic. Le nouveau tunnel de base se substituera dans quelques années à la ligne de faîte, favorisant ainsi un rapprochement entre le Nord et le Sud.

D'ici dix ans, les trains pourront pénétrer dans le tunnel de base du St-Gothard à Erstfeld et à Biasca. Cet événement a toutes les raisons de réjouir voyageurs et transporteurs: les temps de trajet se réduiront et l'espace économique bénéficiera d'une ligne de plaine fort pratique – un avantage concurrentiel décisif pour le rail face à la route.

Le tunnel de base du St-Gothard sera la pièce maîtresse d'une ligne à grande vitesse reliant le Nord et le Sud, qui n'aura pas à rougir devant le légendaire chemin de fer de montagne du St-Gothard, réel concentré de superlatifs et de prestations d'ingénierie exceptionnelles dont la réputation n'est plus à faire au niveau mondial. A titre d'exemple, des pionniers visionnaires avaient doté dès le départ l'ancienne ligne du St-Gothard d'une double voie et d'une pente modérée. Le tunnel de base est lui aussi conçu dans l'optique d'une utilisation par les prochaines générations. Des parallèles peuvent également être établis dans le financement. Dans les deux cas, les prévisions budgétaires ont été trop optimistes, ce qui s'est traduit par des crédits complémentaires et des redimensionnements, ou encore par la récurrence de remarques à propos des coûts de construction, des procédures d'adjudication et des standards d'équipement.

Il existe cependant une différence essentielle: alors qu'au 19^e siècle, les états voisins avaient largement contribué à la construction d'une voie permettant de traverser les Alpes en «territoire neutre», le financement du tunnel de base est une affaire purement suisse.

Fascination du St-Gothard. Un très grand nombre de livres et de films ainsi qu'une multitude d'articles de journaux ont traité de la planification et de la construction du nouveau tunnel de base, ont rapporté les débats animés des parlementaires et ont suivi les deux votations populaires sur le thème des NLFA. Comme tout projet de cette envergure, celui du tunnel de base du St-Gothard a dû surmonter de nombreux obstacles avant que la première foreuse ne perce la roche. Plus des deux tiers des 150 kilomètres du tunnel et des galeries sont à présent excavés et la mise en place de la technique ferroviaire devient envisageable.

Le St-Gothard ayant de tous temps fait l'objet de projections et de débats d'idées, il n'est pas surprenant de voir notamment les populations des différentes régions concernées se poser la question du devenir de l'ancienne ligne sommitale et ce, une dizaine d'années avant l'inauguration du nouveau tunnel de base. Les discussions témoignent aussi de la profonde fascination que continue à exercer l'historique chemin de fer du St-Gothard. On notera cependant que cette ligne, mise en service en 1882 après d'âpres querelles de politique intérieure, ne constituait pas la première liaison ferroviaire traversant les Alpes. La ligne du Semmering avait été ouverte 28 années plus tôt et des trains circulaient déjà sur les tronçons du Mont-Cenis et du Brenner lorsque le St-Gothard fut inauguré en tant que quatrième passage alpin. Le chemin de fer du St-Gothard n'est pas non plus le plus haut: le point le plus élevé de la ligne du Brenner se trouve à 1370 mètres au-dessus

du niveau de la mer, viennent ensuite le Mont-Cenis (1298 m) et le Lötschberg (1240 m). Le tunnel du St-Gothard occupe à nouveau la quatrième position avec ses 1151 m.

Excellence des prestations d'ingénierie. Comment expliquer la réputation légendaire de la ligne ferroviaire du St-Gothard qui, fière de ses 90 kilomètres, sillonne à travers les Alpes et jouit dans le monde entier d'un culte presque mystique de la part des admirateurs du chemin de fer? Ses courbes sont audacieuses, son tracé ingénieux et parfaitement intégré dans un paysage splendide. Aucun voyageur ne peut résister à son pouvoir de séduction. Le fait, par ailleurs, qu'une majeure partie du trafic ferroviaire actuel entre le nord et le sud de l'Europe soit réalisé sur ce tronçon bâti au 19^e siècle, fait définitivement entrer le St-Gothard dans le patrimoine culturel mondial. Même les prophètes les plus avisés n'auraient pu imaginer, lors de la planification du chemin de fer du St-Gothard, que cette ligne assurerait encore, 125 années après sa mise en service, la communication entre les pôles économiques du nord et du sud de l'Europe.

18 millions de tonnes nettes. Pas moins de 18 millions de tonnes nettes de marchandises sont transportées tous les ans sur cette voie, soit près de la moitié de la totalité des marchandises acheminées par train via les Alpes. Parallèlement, environ 10 000 voyageurs empruntent chaque jour cette liaison transalpine. Ils vivent une expérience unique: ils s'engouffrent dans les tunnels hélicoïdaux en direction des cimes, replongent dans la vallée, jettent un regard en arrière pour voir d'où ils sont partis et essaient d'imaginer ce qu'ils vont découvrir.

32 tunnels, 13 viaducs. La ligne de montagne débute immédiatement après le dernier poste d'aiguillage de la gare d'Erstfeld, à l'endroit où les voies se mettent soudainement à grimper. Au cours des 29 kilomètres menant jusqu'à Göschenen, les trains doivent franchir un dénivelé de 634 mètres. Ils pénètrent alors dans le tunnel de faîte, long de 15 kilomètres, dont le point culminant se trouve en son milieu. Les trains redescendent ensuite sur 50 kilomètres dans la vallée en direction de Biasca. Au final, les trains auront en tout traversé 32 tunnels et 13 viaducs.

En se dirigeant vers le Sud, les trains traversent également une frontière linguistique et, soudain, la langue allemande cède la place à la langue italienne. Ce rapprochement des cultures contribue aussi à alimenter la légende du chemin de fer du St-Gothard.

Risques naturels et ouvrages de protection. En 125 années d'existence, le chemin de fer du St-Gothard a vu sa fréquentation augmenter de manière exponentielle. Aussi s'est-il imposé comme la principale liaison ferroviaire à travers les Alpes. La ligne a été complètement électrifiée en 1922. Dans les premières années, seule une douzaine de trains vapeur circulait quotidiennement sur la ligne du St-Gothard. Aujourd'hui, ce sont 250 trains qui transitent chaque jour en toute fiabilité.

Des centaines de cheminotes et cheminots assurent la sécurité sur ce tronçon. Sur les terrains abrupts, les forestiers entretiennent la forêt de protection et les géologues sécurisent les aplombs rocheux. D'innombrables ouvrages canalisent les eaux d'écoulement tout en protégeant les voies et les ponts contre les avalanches. Le personnel des chemins de fer assure l'entretien des voies, des lignes de contact et des installations de sécurité le long du tracé sinueux. Ces personnes travaillent souvent de nuit, à proximité immédiate des voies très fréquentées, dissimulées au cœur de la végétation ou à flanc de falaise. L'ensemble de ces travailleurs de l'ombre poursuivent un même but: garantir le passage des trains sur la ligne du St-Gothard.

Traversée du tunnel à 250 km/h. La mise en service du tunnel de base dans une dizaine d'années permettra de réduire fortement les temps de parcours. Cependant, les voyageurs ne pourront plus, sur une large partie du trajet, admirer le paysage splendide. Le passage de la Léventine et de la vallée de la Reuss ne se fera plus à la lumière du jour, mais dans un tunnel de 57 kilomètres à la vitesse exceptionnelle de 250 km/h. Les voyageurs ne prendront pas conscience de la hausse des températures, pouvant excéder des valeurs caniculaires au cœur du tunnel, et ne se doutent pas que presque 2000 mètres de roche se trouvent au-dessus de leur tête. Mais ils pourront être sûrs d'une chose: au terme de 15 minutes de traversée, le train débouchera à nouveau en pleine lumière – de l'autre côté du St-Gothard.

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

Trafic voyageurs: la Suisse en mouvement grâce aux CFF.

Au cours de l'exercice sous revue, CFF Voyageurs a battu plusieurs records: jamais les CFF n'ont transporté autant de passagers et jamais l'entreprise n'a compté autant de clients réguliers. Les chiffres sont éloquentes: à la fin 2006, le nombre d'abonnements généraux en circulation franchi le seuil des 300 000 et le nombre d'abonnements demi-tarif a largement dépassé la barre des deux millions. Le produit du trafic a augmenté de 3,4 pour cent, à 2,31 milliards de francs.

En 2006, les CFF ont transporté 285,1 millions de passagers, ce qui représente une progression de 3,3 pour cent. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a crû de 3,2 pour cent, à 14,27 milliards. Au total, les trains voyageurs des CFF ont couvert 127,6 millions de kilomètres pendant l'exercice sous revue, soit 1,7 pour cent de plus qu'en 2005. Le résultat d'exploitation s'établit à 246,2 millions de francs (132,7 millions de francs en 2005). S'inscrivant à 193,7 millions de francs, le résultat annuel est également en nette progression par rapport à 2005 (78,6 millions de francs). Cette hausse est due, à hauteur de 56,9 millions de francs, à des facteurs exceptionnels uniques. Le produit du trafic a augmenté de 3,4 pour cent pour atteindre 2,31 milliards de francs.

Marchés et évolution générale.

Parts de marché. CFF Voyageurs n'a réussi qu'à grappiller 0,2 pour cent de parts en 2006 après avoir gagné 13 pour cent de parts supplémentaires sur le marché des navetteurs l'année précédente sous l'effet du nouvel horaire Rail 2000. Dans le secteur des voyages d'affaires, CFF Voyageurs a perdu 2,2 pour cent du marché alors qu'elle avait amélioré sa part de marché de 9 pour cent en 2005. Enfin, dans le trafic des loisirs, les parts de marché ont augmenté de 0,7 pour cent durant l'exercice sous revue.

Trafic grandes lignes. Jamais les CFF n'ont transporté autant de passagers qu'en 2006. Le nombre de voyageurs-kilomètres en trafic grandes lignes a crû de 2,9 pour cent, à 10,66 milliards. Le produit du trafic grandes lignes a, pour sa part, augmenté de 60 millions de francs, soit une hausse de 3,2 pour cent par rapport à 2005.

Le taux de fréquentation des trains grandes lignes fluctuant toujours amplement sur une journée, CFF Voyageurs doit introduire des mesures ciblées pour améliorer ce taux en dehors des heures de pointe.

Trafic régional. En 2006, le nombre de voyageurs transportés a également enregistré une belle progression dans le trafic régional: les voyageurs-kilomètres parcourus par les trains CFF (filiales comprises) ont augmenté de 3,9 pour cent pour atteindre un nouveau record de 3,6 milliards.

La pression engendrée par les mesures d'économie et de réduction des coûts était encore élevée pendant l'exercice sous revue, et la situation ne devrait guère évoluer ces prochaines années. Dans ce contexte et malgré la réduction des indemnités versées par les pouvoirs publics, CFF Voyageurs doit améliorer en permanence sa productivité en trafic régional pour pouvoir rester compétitive.

Trafic voyageurs: l'essentiel en bref.

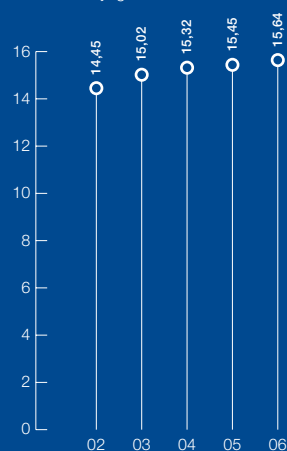
- Record absolu en termes de nombre de voyageurs: 285,1 millions en 2006 (+3,3 pour cent).
- 316 731 abonnements généraux (+8,4 pour cent) et 2 051 922 abonnements demi-tarif (+2,6 pour cent) en circulation fin 2006.
- Satisfaction de la clientèle en hausse, à 76,8 pour cent.
- Amélioration du résultat annuel à 193,7 millions de francs.

Trafic voyageurs: objectifs stratégiques.

- Offrir une qualité élevée et enregistrer un bénéfice raisonnable en trafic grandes lignes.
- Améliorer continuellement la prestation fournie par franc d'indemnité dans le trafic régional.
- Réaliser les objectifs fixés en matière de ponctualité.

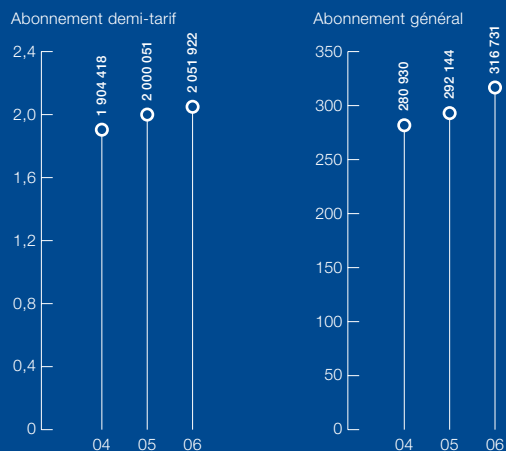
Evolution du produit moyen par voyageur-kilomètre

Centimes/voyageurs-km



Evolution des abonnements généraux et demi-tarif

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



CFF Voyageurs en bref¹

En millions de CHF	2006	2005	2004
Produits d'exploitation	3611,4	3 523,7	3 321,9
dont produit du trafic	2307,4	2 230,9	2 049,7
Charges d'exploitation	3365,2	3 391,0	3 130,0
Résultat d'exploitation	246,2	132,7	191,9
EBIT	250,0	133,4	194,6
Résultat de l'exercice	193,7	78,6	152,2
Investissements bruts ²	590,88	700,3	1 362,5
Effectif ³	Nombre	12 287	12 605
Prestations du trafic voyageurs	En millions de voyageurs-km	14 270	13 830
			12 565

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

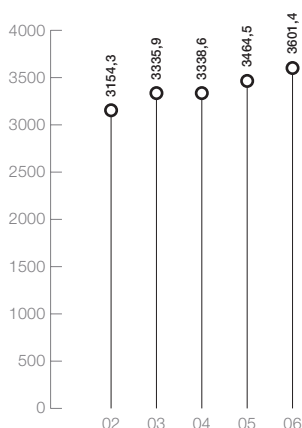
² Seules les nouvelles immobilisations sont prises en considération. Jusqu'en 2004, ce chiffre englobait aussi les acomptes.

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

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objetifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/ Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

Evolution du volume de trafic en trafic régional¹

En millions de voyageurs-kilomètres



¹ Sociétés affiliées comprises.

Trafic international. La stratégie de coopération engagée dans le trafic voyageurs international a été développée et étendue au cours de l'exercice sous revue.

Lyria, la société de marketing codétenue par les CFF et la SNCF, a connu un franc succès dans le secteur du trafic TGV avec la France grâce au lancement d'une offre à bas prix «Piccolo» et au recours à une stratégie marketing plus agressive, axée sur les prix. Ainsi, la croissance observée depuis 2005 sur la liaison Genève-Paris se poursuit: le nombre de voyageurs empruntant cette ligne a progressé de 7 pour cent en 2006, et le produit du trafic de 11 pour cent. Désormais, plus de 50 pour cent des personnes effectuant ce trajet optent pour le train, ce qui a permis au chemin de fer de regagner les parts de marché détenues en 2002, avant l'arrivée de la compagnie aérienne à bas prix EasyJet.

Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans le trafic voyageurs international avec l'Allemagne a augmenté de 10 pour cent en 2006 grâce notamment à Rheinalp, la nouvelle société de marketing créée par la Deutsche Bahn et les CFF. La Coupe du monde de football a également eu un impact positif. Par ailleurs, depuis décembre 2006, des trains modernes ICE-T de la Deutsche Bahn assurent toutes les deux heures la liaison entre Zurich et Stuttgart.

Enfin, dans le trafic Incoming, l'offre Swiss Travel System a connu une croissance satisfaisante avec un chiffre d'affaires dépassant pour la première fois le seuil des 50 millions de francs.

Satisfaction de la clientèle.

De meilleures notes décernées par les usagers du train. La satisfaction de la clientèle par rapport aux prestations des CFF a augmenté de 0,8 pour cent, à 76,8 pour cent. Les usagers ont notamment été invités à évaluer l'offre en places assises et la propreté des trains, ainsi que le rapport qualité-prix. D'après les résultats, les clients se montrent plus satisfaits dans tous les domaines, en particulier en ce qui concerne les informations données aux voyageurs en cas de dérangement.

Afin d'améliorer la qualité en matière d'information à la clientèle, les CFF ont créé en 2006 un centre baptisé Operation Center P (OCP) pour regrouper les fonctions essentielles inhérentes à l'activité opérationnelle quotidienne en trafic voyageurs. La simplification des processus et la réduction des interfaces ont permis d'optimiser considérablement la gestion des dérangements et l'information à la clientèle.

Bons résultats pour les filiales.

Cisalpino. Depuis 2006, la filiale de Trenitalia et des CFF assume la responsabilité de l'ensemble des liaisons grandes lignes entre la Suisse et l'Italie. Le trafic Cisalpino entre la Suisse et l'Italie a également été étendu en 2006 et neuf paires de trains supplémentaires ont été mises en service. Les véhicules de Cisalpino ont parcouru au total 7,5 millions de trains-kilomètres (+53 pour cent), tandis que les prestations de transport ont augmenté de 56 pour cent, à 1,4 milliard de voyageurs-kilomètres. Le chiffre d'affaires a bondi de 48 pour cent, à 237,9 millions de francs.

Tilo. En raison de questions juridiques non clarifiées, la société Tilo SA, active dans le trafic régional transfrontalier entre l'Italie et la Suisse, ne dispose toujours pas d'un accès direct au réseau ni du statut d'entreprise de transport ferroviaire en Italie. Par conséquent, pendant l'exercice sous revue, Tilo a été gérée en tant que société de gestion, qui achète ses prestations d'exploitation auprès des CFF et de Trenitalia et qui couvre ses propres frais à l'aide d'indemnités versées par ces deux maisons mères. Les CFF espèrent qu'une réponse sera bientôt apportée aux questions en suspens et que Tilo disposera au plus tard en 2008 du statut d'entre-

prise de transport ferroviaire en Italie. Le nouveau matériel roulant acheté par les CFF pour le compte de Tilo pourrait alors être transféré à la société Tilo SA.

Thurbo. Le réseau couvert par Turbo comprend la zone de Sargans à Coblenze, ainsi que celle qui s'étend de Waldshut (Allemagne) et Schaffhouse jusqu'à la région de la Linth. Au nord de Winterthur, Turbo couvre la région desservie par le RER zurichois. En 2006, les trains Turbo ont parcouru 336,7 millions de voyageurs-kilomètres (+8,5 pour cent). Le chiffre d'affaires a crû de 7,6 pour cent, à 144,3 millions de francs.

Zentralbahn. 2006 a constitué le premier exercice complet pour le Zentralbahn, issu de la fusion du chemin de fer du Brünig et de la compagnie Lucerne–Stans–Engelberg. Au cours de l'exercice sous revue, le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 13,4 pour cent, à 118,7 millions. Le chiffre d'affaires s'est établi à 72 millions de francs, abstraction faite des prestations d'assurances d'un montant de 7,5 millions de francs versées en 2005 à la suite des dommages causés par les intempéries.

RegionAlps. Fondée en 2003, RegionAlps assure le trafic régional dans le Valais. En 2006, l'entreprise a fourni des prestations de transport de 46,8 millions de voyageurs-kilomètres (+11 pour cent) et réalisé un chiffre d'affaires de 25,3 millions de francs, soit une hausse de 3,3 pour cent par rapport à 2005. RegionAlps a mis 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, prévue en décembre 2007.

SBB GmbH. SBB GmbH assure le trafic régional dans le sud de l'Allemagne. En 2006, l'entreprise a augmenté sa prestation de trafic de 3,8 pour cent, à 174,3 millions de voyageurs-kilomètres et réalisé un chiffre d'affaires de 33,5 millions d'euros (+5 pour cent). SBB GmbH a mis en service 19 nouvelles rames automotrices de type «Flirt» sur la ligne Constance–Singen–Engen et dans la vallée du Wiesental (RER de Bâle). Le prolongement de la ligne du Wiesental vers Bâle CFF permet d'assurer un raccordement direct au réseau grandes lignes suisse depuis décembre.

RailAway. RailAway, la filiale des CFF spécialisée dans les loisirs, a commercialisé 1 046 238 offres (+33 pour cent) en 2006, franchissant ainsi pour la première fois le seuil du million d'offres vendues. L'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires record de 181,8 millions de francs (+2,3 pour cent), sans la filiale RailAway Incoming GmbH basée à Stuttgart (Allemagne).

elvetino. Spécialisée dans la gastronomie ferroviaire, la société elvetino SA a mis en œuvre un plan rigoureux de restructuration et de réduction des coûts en 2006. L'entreprise a notamment réduit progressivement le service Railbar dans les trains et renforcé son offre dans le domaine de la restauration en gare. Après avoir été testées dans le cadre d'un projet pilote achevé en 2006, les machines à café Railbar seront introduites à l'échelle nationale en 2007.

Switzerland Travel Centre (STC). En 2006, les CFF ont pris une participation majoritaire dans le capital de la filiale détenue avec Suisse Tourisme. STC propose sur son site Internet www.cff.ch/travel des voyages en train et en avion, des réservations d'hôtel et d'autres prestations dans le domaine des loisirs. Peu après son lancement, le site enregistrait déjà une fréquentation élevée et de nombreuses réservations. STC a réalisé un chiffre d'affaires de 11,1 millions de francs en 2006.

Innovations.

Plus grand confort grâce à de nouvelles voitures. L'offre de matériel roulant et le confort dans les trains des CFF font l'objet d'améliorations permanentes. Dans le cadre de l'extension de l'offre du RER zurichois, les six premières rames automotrices à deux niveaux d'une série de 60 ont été mises en service en 2006. Au printemps 2007, un appel d'offres sera organisé pour l'achat de 90 à 120 autres rames du même type et de 113 voitures intermédiaires à plancher surbaissé afin de compléter le parc actuel de véhicules à deux niveaux. Par ailleurs, 140 nouvelles voitures climatisées à plancher surbaissé ont été commandées auprès de Bombardier Transportation (Suisse) pour remplacer les anciennes voitures intermédiaires et compléter le parc de nouveaux trains navettes (NTN). Cet investissement avoisine les 262 millions de francs.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objectifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

Optimisation constante du parc de véhicules. Les rames de trains ICN du parc de véhicules grandes lignes ont fait l'objet d'un plan d'assainissement dans le but de préserver leur valeur, de renforcer leur fiabilité et de porter leur vitesse à 200 km/h. Les plafonds en feutre des voitures à deux niveaux IC-2000 ont été remplacés au cours d'une révision, ce qui en simplifie le nettoyage et réduit les coûts. En 2006, il a été décidé d'organiser un programme de remise en état pour les voitures de commande et les véhicules moteurs du parc de NTN destinés au trafic régional et, partant, de les équiper notamment d'une climatisation, pour un montant total de 64 millions de francs.

Par ailleurs, près de 80 millions de francs ont été investis dans la sécurité d'exploitation du parc de véhicules des CFF en vue de l'ouverture du nouveau tunnel de base du Lötschberg.

Operating. La concurrence exacerbée, dans le domaine de l'entretien du matériel roulant notamment, oblige les CFF à optimiser en permanence leurs techniques de travail ainsi que leurs processus et à réaliser des gains de productivité. Ainsi, les Ateliers industriels d'Olten ont réussi en 2006 à améliorer leur productivité de 12 pour cent à la faveur d'un plan d'optimisation.

e-business. Avec plus de 20 millions de connexions par an, www.cff.ch est l'un des sites Internet les plus visités de Suisse. En 2006, l'offre de prestations et d'informations a encore été enrichie.

Lancé il y a deux ans pour le commerce interentreprises, le portail CFF Businessstravel a enregistré un chiffre d'affaires de 43 millions de francs en 2006. Il comptait 976 clients en 2006, contre 371 en 2005.

La vente en ligne ne cessant de prendre de l'importance d'une manière générale, les CFF ont poursuivi leur développement dans ce créneau porteur en créant le site de voyages www.cff.ch/travel au cours de l'exercice sous revue.

Offre accrue de billets événementiels aux guichets et sur Internet. Depuis des années, les CFF proposent aux clients, en collaboration avec TicketCorner, des billets événementiels disponibles aux guichets et sur Internet. En 2006, il a été décidé d'étendre cette offre. A partir du printemps 2007, les billets de spectacles proposés par VisionOne et CTS Eventim seront également commercialisés via les canaux de vente des CFF, qui deviennent ainsi la structure de vente proposant le plus large éventail de billets événementiels en Suisse.

Billets et abonnements: clientèle régulière en hausse.

Les CFF demeurent une entreprise solidement ancrée auprès de la population suisse. Un adulte sur deux est un client régulier des CFF et possède un abonnement général, un abonnement demi-tarif ou un abonnement auprès d'une communauté tarifaire.

Abonnements généraux. Pour la première fois, le nombre d'abonnements généraux a passé la barre des 300 000 en août 2006 avant de culminer à 316 731 en fin d'année, ce qui représente une augmentation de 8,4 pour cent par rapport à 2005. Les recettes ont gonflé de 41,1 millions de francs, ou 9,2 pour cent.

Abonnements demi-tarif. Des valeurs record ont également été établies dans la vente d'abonnements demi-tarif: fin 2006, 2 051 922 abonnements de ce type étaient en circulation, ce qui représente une hausse de 2,6 pour cent par rapport à 2005. Les recettes ont fléchi de 1,9 million de francs (-1,2 pour cent) en raison du succès de l'abonnement demi-tarif valable trois ans, au détriment de l'abonnement pour deux ans.

Billets individuels. En 2006, les ventes de billets individuels au tarif normal ont augmenté de 35,1 millions de francs ou 6,0 pour cent, et les billets de 1^{re} classe ont enregistré une croissance exceptionnelle. Ces hausses sont liées au succès durable de Rail 2000 et à la conjoncture favorable.

Cartes journalières. Les cartes journalières demi-tarif ont généré des revenus d'un montant de 7,6 millions de francs, ce qui représente une hausse de 13,6 pour cent. Ce résultat est dû en partie au succès des campagnes promotionnelles organisées à l'automne 2006 et à l'augmentation constante du nombre de cartes journalières «Commune» en circulation.

Jeunes. Dans ce segment, le nombre de voyageurs ayant opté pour l'abonnement Voie7 a progressé de plus de 3 pour cent par rapport à 2005. Au terme de sa quatrième année d'existence, le site Internet voie7.ch compte 249 000 membres, ce qui représente une hausse de 30 pour cent. La plate-forme MagicTicket destinée aux enfants compte désormais 506 500 adhérents.

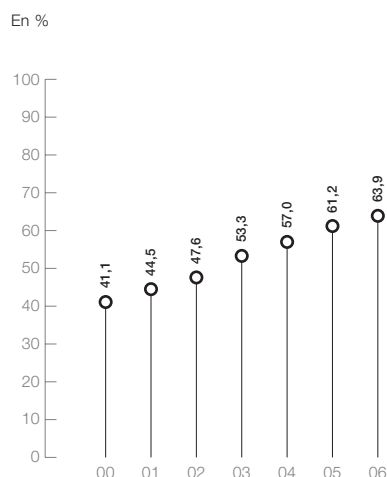
Collaboratrices et collaborateurs.

Effectif en baisse. En 2006, l'effectif de CFF Voyageurs (filiales et entreprises en participation comprises) a diminué. Dans le même temps, les prestations ont été étendues. La productivité a donc augmenté en conséquence.

Par rapport à 2005, le nombre d'emplois à plein temps a fléchi de 12 605 à 12 287, plusieurs postes ayant été supprimés dans les services administratifs et chez elvetino dans le cadre de processus d'optimisation.

De plus, l'adoption, au 1^{er} janvier 2007, du système de primauté des cotisations par la Caisse de pensions des CFF s'est traduite par de nombreux départs à la retraite anticipés au cours de l'exercice sous revue. La reprise des tâches de formation et de perfectionnement du personnel des locomotives par Login a également contribué à la baisse de l'effectif de CFF Voyageurs.

Evolution des ventes de billets aux distributeurs automatiques



Perspectives 2007.

En 2007, CFF Voyageurs prévoit une évolution favorable. La demande en voyages CFF devrait augmenter dans tous les segments de transport importants. Le changement d'horaire qui interviendra en décembre 2007 permettra une nouvelle extension de l'offre, en particulier grâce à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg. Etant donné que les fonds octroyés par les pouvoirs publics resteront limités, les surcoûts et le renchérissement devront être essentiellement compensés par un accroissement de l'activité et par des mesures tarifaires. Aussi les tarifs des transports publics seront-ils augmentés de 3,1 pour cent en moyenne (billets individuels, cartes multicourses, billets de groupe) et de 3,6 pour cent pour les abonnements généraux en décembre 2007.

Trafic marchandises: plus de 12 milliards de tonnes-kilomètres nettes.

En 2006, CFF Cargo a enrayé la tendance négative observée l'année précédente et a sensiblement amélioré sa productivité. Avec des prestations de transport de 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes, elle a dépassé pour la première fois le seuil des 12 milliards (+7,5 pour cent). Cette belle performance est imputable à l'expansion en Allemagne et en Italie, au recours accru aux conteneurs dans le trafic marchandises international, à la demande soutenue et durable de transports d'acier en Europe ainsi qu'à la conjoncture économique favorable, notamment au dernier trimestre. En Suisse, les prestations de transport ont augmenté de 6,5 pour cent, bien que le réseau de desserte soit désormais concentré sur 323 points de chargement.

CFF Cargo a réussi à améliorer le produit du trafic de 1,5 pour cent, à 1005,9 millions de francs contre 991,2 millions de francs en 2005. Parallèlement, tout en améliorant ses prestations de transport, elle a pu abaisser ses charges d'exploitation grâce à la mise en œuvre d'un programme d'austérité qui met l'accent sur la réduction des coûts structurels et sur la concentration du réseau de desserte en trafic suisse par wagons isolés. Cette hausse de la productivité a permis d'améliorer considérablement le résultat et, partant, de ramener la perte annuelle à 37,3 millions de francs contre 165,7 millions en 2005, année où CFF Cargo avait dû constituer des provisions au titre des restructurations à hauteur de 110 millions de francs. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions relatives au prix du sillon versées par la Confédération pour le trafic intérieur suisse ont diminué de 27 millions de francs.

La Deutsche Bahn a résilié de manière unilatérale et à court terme sa collaboration avec CFF Cargo portant sur le trafic en coopération, si bien que CFF Cargo n'assure plus les prestations de transport pour le compte de la société allemande à la frontière suisse depuis avril 2006. Les pertes occasionnées ont été partiellement compensées par les recettes issues des mandats de transport nouvellement acquis.

Meilleure écoute de la clientèle. CFF Cargo a décidé de se rapprocher encore de ses clients au début 2007 et de répartir l'organisation en trois secteurs: «Suisse», «International» et «Maintenance» (anciennement «Entretien du matériel roulant»).

Extension de l'offre internationale en Allemagne et en Italie.

CFF Cargo a poursuivi son développement en Allemagne et en Italie. Elle a augmenté ses prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie. Pour la première fois depuis sa création, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent de ses prestations de transport hors de Suisse. Au total, les prestations de transport sur l'axe international Nord-Sud ont augmenté de 8,0 pour cent et représentent 8,2 milliards de tonnes-kilomètres nettes (2005: 7,59 milliards de tonnes-kilomètres nettes). Le chiffre d'affaires s'est accru de 2,4 pour cent. A la fin 2006, CFF Cargo a réussi à faire passer à 410 le nombre de ses convois hebdomadaires en Allemagne (360 en 2005) et à 380 en Italie (260 en 2005).

Prestations de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-kilomètres nettes	2006	2005	Variation
CFF Cargo SA (Suisse)	8 439,5	8 570,6	-1,5%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	2 983,4	2 303,8	29,5%
SBB Cargo Italia Srl	710,4	608,0	16,8%
Achats auprès de tiers	211,1	264,1	-20,1%
Total	12 344,4	11 482,4	7,5%

Trafic marchandises: l'essentiel en bref.

- Record en termes de prestations de transport en 2006: 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+7,5%).
- Augmentation des prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie.
- Amélioration des prestations de transport de 6,5 pour cent en Suisse.
- Perte annuelle de 37,3 millions de francs en 2006.

Trafic marchandises: objectifs stratégiques.

- Appliquer systématiquement la stratégie de transit adoptée en trafic international Nord-Sud.
- Marché suisse: proposer une offre sur tout le territoire en assurant une exploitation rentable. Augmenter la productivité et favoriser une croissance modérée.
- Parvenir à un résultat équilibré.

CFF Cargo en bref¹

En millions de CHF	2006	2005	2004
Produits d'exploitation	1 228,5	1 226,5	1 333,9
<i>dont produits du trafic</i>	1 005,9	991,2	1 102,7
Charges d'exploitation	1 258,2	1 392,9	1 337,7
Résultat d'exploitation	-29,6	-166,4	-3,8
EBIT	-29,2	-158,4	-1,4
Résultat de l'exercice	-37,3	-165,7	-2,8
Investissements bruts	132,2	176,0	224,6
Effectif ²	4 596	4 872	4 869

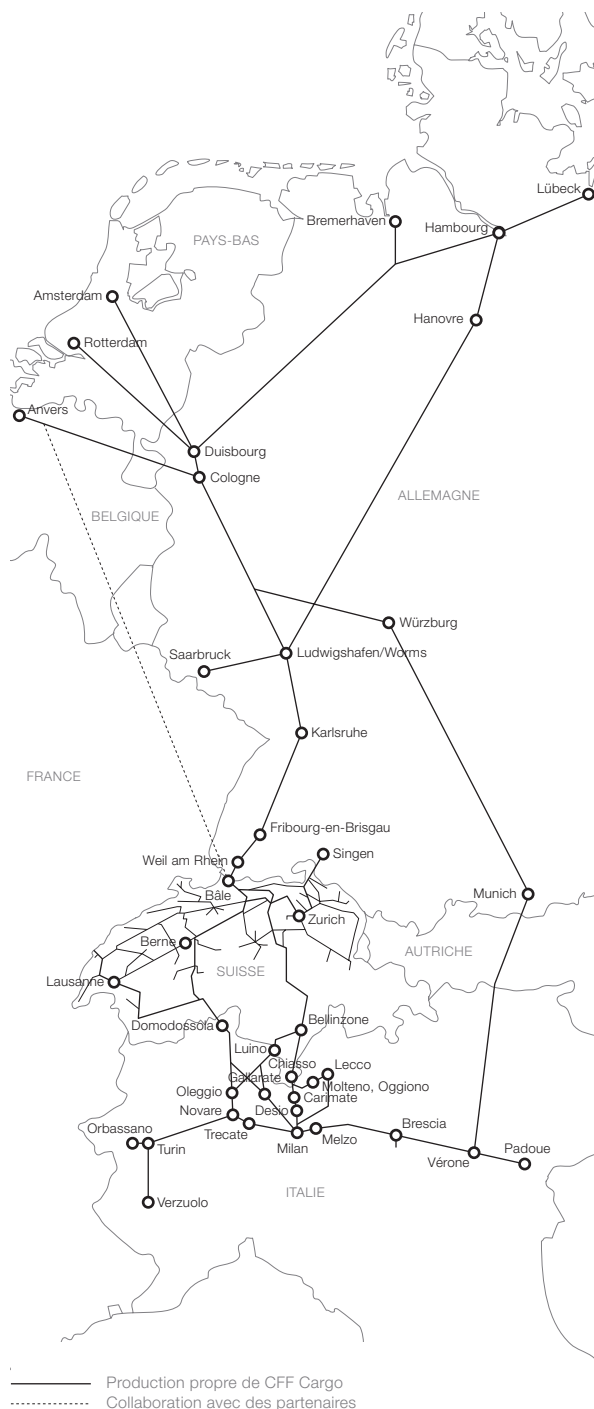
1 Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

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

Prestations de transport de CFF Cargo par secteur d'activité

En millions de tonnes-km nettes	2006	2005	Variation en %
Total	12 344,4	11 482,4	7,5
Secteur d'activité Trafic intérieur	4 145,2	3 890,5	6,5
Secteur d'activité Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Total secteur d'activité Trafic intérieur	4 145,2	3 890,5	6,5
Trafic intérieur wagons isolés	1 705,4	1 672,1	2,0
Trafic intérieur trains complets	524,5	543,8	-3,5
Trafic intérieur trafic combiné	369,0	339,9	8,6
Trafic d'importation wagons isolés	746,8	627,5	19,0
Trafic d'importation wagons isolés en trafic combiné	241,9	241,5	0,2
Trafic d'exportation wagons isolés	449,3	351,9	27,7
Trafic d'exportation wagons isolés en trafic combiné	108,2	113,9	-5,0
Total secteur d'activité Nord-Sud	8 199,2	7 591,9	8,0
Trafic de transit wagons isolés/trains complets	1 298,1	1 404,6	-7,6
Trafic de transit trafic combiné	5 817,3	5 329,9	9,1
Trafic d'importation trains complets	672,7	653,8	2,9
Trafic d'importation trains complets en trafic combiné	71,5	25,0	186,1
Trafic d'exportation trains complets	92,8	92,3	0,5
Trafic d'exportation trains complets en trafic combiné	95,3	86,2	10,6
Trafic intérieur à l'étranger	151,5		

Réseau desservi par CFF Cargo



Pendant l'exercice sous revue, CFF Cargo a fortement développé son offre internationale en trafic par wagons isolés et en transport de marchandises depuis et vers des sites de production de clients sans raccordement au réseau ferroviaire (trafic de porte à porte). Depuis mai 2006, le réseau de CFF Cargo a été étendu à d'autres espaces économiques, comme le lac de Constance (avec Singen), Baden (avec Karlsruhe) et Ostholstein (avec Lübeck) en Allemagne. Les activités ont été renforcées dans la région Rhin-Main (avec Worms) et dans la Ruhr. En Italie, l'activité s'est développée dans la partie orientale de la Lombardie (avec Brescia) et dans le Piémont (avec Turin). CFF Cargo a ainsi complété ses liaisons, déjà très nombreuses, entre des centres économiques importants et des régions à forte concentration urbaine.

Trafic combiné. Le recours de plus en plus fréquent aux conteneurs dans le trafic international de marchandises s'est confirmé durant l'exercice sous revue. Par rapport à 2005, CFF Cargo a ainsi augmenté de plus de 10 pour cent ses prestations de transport dans ce segment.

Depuis le printemps 2006, CFF Cargo assure, pour le compte de la société ERS Railways, l'acheminement de trains-blocs de conteneurs de Bâle à Padoue et Melzo (près de Milan) sous sa propre responsabilité et en utilisant ses locomotives. Depuis l'été, elle achemine de Mannheim à Melzo des trains-blocs de conteneurs sur mandat de l'opérateur italien de transport combiné Hannibal SpA, ainsi que des trains de Lübeck vers Novare pour le compte de l'opérateur Hupac AG. Depuis l'automne, elle prend en charge l'acheminement de trains-blocs de conteneurs sur le trajet Anvers–Padoue, via le tunnel du Brenner. De plus, toujours en 2006, elle a fortement développé ses prestations au départ des ports de la mer du Nord à destination de Gallarate.

Depuis décembre, CFF Cargo achemine chaque semaine des trains-blocs de conteneurs entre Hambourg/Bremerhaven–Rekingen et/ou Frenkendorf pour le compte de la société Intercontainer (ICF).

Elle assure également l'acheminement de trains sur le parcours italien entre Domodossola et Novare sur mandat de RAlpin, société exploitante de la chaussée roulante Fribourg-en-Brigau–Novare.

Transports pour le compte de la sidérurgie. Le rail a encore été largement sollicité pour le transport de l'acier en 2006. Après avoir augmenté ses prestations dans ce secteur de plus de 12 pour cent, CFF Cargo a atteint ses limites de capacité. La pénurie en wagons adaptés, qui affecte toute l'Europe, a entravé la croissance.

CFF Cargo a réussi à développer les transports sur l'axe Nord-Sud et à décrocher de nouveaux mandats. Ainsi, elle achemine désormais des rouleaux d'acier plat (coils) à destination de Turin sur mandat de ThyssenKrupp Stahl AG depuis les usines situées dans la région de Duisbourg.

En Italie du Nord, CFF Cargo a obtenu de nouveaux mandats de transport de coils sur l'axe Sud-Nord pour le compte de différents fournisseurs d'acier, si bien que tous les wagons adaptés pour le transport de l'acier allemand vers l'Italie sont désormais mieux exploités.

Trafic sur la rive gauche du Rhin. Dans le secteur du trafic sur la rive gauche du Rhin depuis Mechelen (Belgique) à destination de Bâle via Metz, les compagnies partenaires SNCF Fret (France), B Cargo (Belgique), CFL (Luxembourg) et CFF Cargo ont fondé en avril 2006 la société Sibelit dans le but d'optimiser les ressources disponibles des maisons mères. Le recours à des locomotives et à des mécaniciens de CFF Cargo n'est pas prévu.

Trafic transalpin. Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a transporté 17,21 millions de tonnes nettes de marchandises via les Alpes contre 16,74 millions en 2005, mettant ainsi un terme au recul observé depuis plusieurs années. Cette légère progression du trafic transalpin de 2,8 pour cent s'explique par l'acquisition de nouveaux mandats et par la croissance du volume de transport sous l'effet de la conjoncture. Les prestations de transport ont augmenté de 9,0 pour cent et atteignent 8006 millions de tonnes-kilomètres nettes contre 7344 l'année précédente, preuve que la distance parcourue par les trains s'est accrue par rapport à 2005.

Trafic ferroviaire transalpin de CFF Cargo

Volumes de transport en millions de tonnes	2006	2005	Variation
Trafic par wagons isolés	5,95	6,36	-6,4 %
Trafic combiné non accompagné	10,55	9,60	9,9 %
Chaussée roulante	0,71	0,78	-9,0 %
Total	17,21	16,74	2,8 %

Prestations de transport en millions de tkm	2006	2005	Variation
Trafic par wagons isolés	1919	1904	0,8 %
Trafic combiné non accompagné	5852	5181	13,0 %
Chaussée roulante	235	259	-9,3 %
Total	8006	7344	9,0 %

Suisse: augmentation du trafic par wagons isolés.

Sur le marché suisse, CFF Cargo a augmenté ses prestations de transport de 6,5 pour cent à 4,15 milliards de tonnes-kilomètres nettes (3,89 milliards en 2005). Malgré la concentration du réseau, le trafic par wagons isolés a également réalisé une belle progression avec une croissance de 9,4 pour cent. Le taux d'utilisation du réseau en trafic suisse par wagons isolés augmentant en conséquence, CFF Cargo a pu améliorer nettement sa productivité dans ce secteur et faire progresser son chiffre d'affaires de 0,8 pour cent.

Mise en place réussie du nouveau réseau de desserte.

Le 28 mai 2006, CFF Cargo a mis en place le nouveau réseau de desserte pour le trafic suisse par wagons isolés. Il est axé sur les besoins des transporteurs et comprend 323 points de chargement. Par ailleurs, 200 solutions clients (concepts de services flexibles aménagés en dehors du réseau de base) ont été négociées. Ainsi, le trafic suisse par wagons isolés prend une nouvelle dimension et devient plus compétitif.

Moins de betteraves, moins de matériaux d'excavation. En 2006, CFF Cargo a transporté moins de betteraves à sucre depuis les lieux de chargement jusqu'aux usines, car la récolte a été moins abondante en raison d'un été chaud.

L'avancement des travaux sur de grands chantiers, comme celui du contournement ouest de Zurich, a entraîné une forte diminution des prestations de transport dans ce segment.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objets	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/ Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

Importations: voitures et bananes. Chaque semaine, CFF Cargo assure l'acheminement d'un train complet de voitures entre Zeebrugge (Belgique) et Safenwil pour le compte de STVA. B Cargo prend en charge le trajet Zeebrugge–Aix-La-Chapelle en tant que transporteur mandaté, avant de passer le relais à CFF Cargo à hauteur d'Aix-La-Chapelle.

Migros, la première entreprise suisse de vente au détail, a opté pour l'acheminement ferroviaire de ses cargaisons de bananes: deux fois par semaine, CFF Cargo assure le transport de groupes de wagons vers la Suisse.

Secteur d'activité «Maintenance»: première étape vers le repositionnement.

Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a poursuivi le repositionnement du secteur d'activité «Maintenance», passant à la phase de mise en œuvre de ce projet. Ce repositionnement lui permet de faire face à la contraction de la demande dans le domaine des prestations de maintenance de locomotives ainsi qu'au durcissement de la concurrence dans le secteur du gros entretien des wagons.

Les Ateliers industriels de Bellinzzone demeurent le centre de compétences pour le gros entretien des locomotives de ligne modernes et plus anciennes. Désormais, le gros entretien des wagons sera également concentré sur ce site. D'autres mesures doivent permettre d'améliorer la productivité de ces ateliers.

Le site de Bienne continuera à gérer, mais de manière accrue, l'entretien des locomotives de manœuvre, des véhicules de service à moteur diesel et des wagons-citernes. CFF Cargo exploitera cette activité en tant qu'actionnaire minoritaire, de pair avec un partenaire industriel.

Les prestations de maintenance effectuées en cours d'exploitation seront dorénavant concentrées sur les sites de Muttenz, de Limmattal (gare de triage), de Lausanne et de Chiasso. Le centre d'entretien de Lugano-Veduggio sera fermé, tandis que celui de Bienne sera mis à la disposition de CFF Voyageurs. Le centre d'entretien d'Erstfeld sera encore exploité jusqu'à l'ouverture du tunnel de base du St-Gothard. Les équipes mobiles, qui peuvent fournir des prestations d'entretien sur les véhicules directement sur site, ont été renforcées.

Matériel roulant: nouvelles locomotives et nouveaux wagons à parois coulissantes.

Locomotives. Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a reçu les 15 dernières des 50 locomotives bicourant Re 482 commandées en 2001 et en 2002 auprès de Bombardier Transportation pour le trafic marchandises international entre l'Allemagne et la Suisse. Ces 15 locomotives disposent d'une autorisation de circuler en Autriche et peuvent par exemple être utilisées pour le trafic via le tunnel du Brenner.

Au cours des révisions ordinaires, les premières locomotives de type Re 420, 620 et 484 ont été équipées du système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS (investissement: 37 millions de francs) et les cabines des locomotives Re 420 ont été climatisées (investissement: 12 millions de francs).

Wagons. CFF Cargo a pris livraison du millième wagon à parois coulissantes que la société Greenbrier Europe a construit à sa demande. La série commandée en 2003 est ainsi complète.

Par ailleurs, CFF Cargo a investi 35,5 millions de francs dans 200 wagons à parois coulissantes à quatre essieux. 150 wagons sans parois coulissantes (Habbiins) ont été intégrés au pool de wagons de Transwaggon (TWA). Grâce à la collaboration avec TWA, les clients de CFF Cargo ont accès à l'ensemble du parc de wagons, qui comprend 5000 wagons à parois coulissantes dotés de diverses spécifications.

Satisfaction de la clientèle et qualité: améliorations notables.

CFF Cargo a mis en œuvre le programme de mesures «Satisfaction de la clientèle plus» et a obtenu des améliorations notables dans certains domaines. Ainsi, la disponibilité des wagons ouverts (wagons E) a été accrue en été et en automne, le Centre Service Clientèle a été renforcé de manière ciblée et la ponctualité sur l'axe Nord-Sud a été améliorée.

International. Au cours de l'exercice sous revue, la satisfaction des clients du trafic de transit et du trafic international a été mesurée différemment par rapport à 2005. La satisfaction spontanée affiche une valeur comparable, l'indice ayant de nouveau obtenu une

excellente note (7,91 sur une échelle de 10 contre 7,94 l'année passée). Les entreprises interrogées ont indiqué que la fiabilité et la qualité figurent parmi les critères les plus importants dans le choix d'un prestataire de services. Les clients souhaitent des améliorations en matière de délai de réponse aux offres, de disponibilité des wagons et de traitement des réclamations.

Suisse. En 2006, la satisfaction des clients suisses a nettement augmenté, malgré une réorganisation de grande ampleur sur l'ensemble du réseau de desserte suisse. Sur une échelle de 10, l'indice de satisfaction de la clientèle a atteint une valeur moyenne intermédiaire de 7,32 (6,89 en 2005), comme en 2003. Tous les critères de qualité, comme la fiabilité ou le conseil professionnel, ont été mieux notés qu'en 2005. En revanche, la réputation et l'image de CFF Cargo, la réactivité à la suite d'une réclamation ou d'une demande de rectification de facture ainsi que le rapport qualité-prix des tarifs de transport et des prestations complémentaires ont obtenu une moins bonne note.

Ponctualité. Dans le trafic international Nord-Sud, le taux de ponctualité pour les clients CFF Cargo ayant conclu une charte de qualité s'est hissé à 81 pour cent en 2006, malgré des prestations de trafic en hausse; quatre trains sur cinq sont arrivés à destination à l'heure ou avec un retard d'une heure au maximum. En 2005, CFF Cargo avait enregistré une ponctualité de 75 pour cent. Ainsi, elle a pu encore améliorer la qualité de ses prestations sur l'axe Nord-Sud au profit de ses clients. Elle entend porter la ponctualité à 85 pour cent.

Dans le trafic intérieur suisse, la ponctualité des trains de marchandises a aussi été améliorée: dans le trafic par wagons isolés, 96 pour cent des trains (93,6 pour cent en 2005) sont parvenus à destination à l'heure ou avec un retard de 30 minutes au plus et 97,5 pour cent (97,8 pour cent en 2005) des trains de Cargo Express et de la Poste sont arrivés dans les temps.

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

L'effectif moyen de CFF Cargo a diminué de 5,7 pour cent par rapport à 2005. Filiales comprises, il était de 4596 postes à plein temps, contre 4872 en 2005.

Suisse. A la faveur d'un programme de restructuration, CFF Cargo a réduit ses effectifs de 11,2 pour cent, à 4093 postes à plein temps (4611 en 2005). Des économies annuelles d'environ 50 millions de francs peuvent ainsi être réalisées.

Allemagne. Le nombre de collaborateurs a augmenté de 26,1 pour cent pour atteindre 140 postes à plein temps (111 en 2005). La majorité des postes à pourvoir étaient liés à la conduite des locomotives et à la manœuvre.

Italie. En Italie, CFF Cargo a échoué dans sa tentative d'augmentation des effectifs. Ceux-ci ont même diminué de 1,9 pour cent pour s'établir à 154 postes à plein temps, contre 157 en 2005. En milieu d'année, des concurrents ont débauché des mécaniciens qualifiés.

Nouveaux profils professionnels. CFF Cargo a tiré profit des changements intervenus dans la production et a défini, en collaboration avec la commission du personnel et les syndicats, de nouveaux profils professionnels pour les trois métiers de base «Mécanicien Cargo», «Contrôleur technique Cargo» et «Spécialiste production régionale Cargo». Ce concept de nouveaux profils a été mis en œuvre le 1^{er} janvier 2007.

Nouvelle CCT CFF Cargo. L'exercice a été marqué par de longues et âpres négociations sur la convention collective de travail, qui ont abouti peu avant la fin de l'année.

Pour sa part, SBB Cargo Italia a réussi à conclure avec les syndicats une convention collective de travail conforme aux exigences d'une compagnie de fret ferroviaire moderne.

Perspectives 2007.

CFF Cargo mise sur une expansion modérée en Suisse et sur une croissance forte en Allemagne comme en Italie. Les nouvelles offres en trafic international par wagons isolés doivent être consolidées et développées.

Axée en priorité sur les besoins des clients, la nouvelle organisation vise à créer des relations plus étroites et à accroître le volume d'activité.

Enfin, la mise en œuvre du repositionnement du secteur «Maintenance» doit se poursuivre.

Infrastructure: ponctualité et amélioration de l'information à la clientèle.

CFF Infrastructure a clôturé l'exercice 2006 sur un résultat de 91,8 millions de francs, ce qui représente une amélioration de 74,4 millions de francs par rapport à 2005. Des facteurs exceptionnels ont contribué à ce résultat à hauteur de 33,4 millions de francs. La qualité a également été améliorée: le nombre de dérangements a fléchi, la ponctualité a progressé et l'information à la clientèle en gare a été renforcée. Le taux d'utilisation du réseau ferroviaire a augmenté de 0,7 pour cent et atteint ainsi un nouveau record avec 152 millions de sillons-kilomètres parcourus.

CFF Infrastructure a enregistré en 2006 un produit d'exploitation de 3065,5 millions de francs, en hausse de 2,5 millions de francs. Le résultat annuel (+74,4 millions de francs) s'inscrit à 91,8 millions de francs, dont près de 33,4 millions sont imputables à des facteurs exceptionnels, tels que la dissolution de provisions. Le produit du trafic a progressé de 34,5 millions de francs pour atteindre 710,6 millions de francs. Cet accroissement s'explique par la hausse du trafic voyageurs et par la meilleure utilisation des capacités des trains de marchandises dans un contexte conjoncturel favorable. Parallèlement, la baisse des taux appliquée par CFF Infrastructure au prix de l'énergie a permis de réduire le prix des sillons de 18 millions de francs.

Les prestations de la Confédération versées à CFF Infrastructure ont augmenté de 12,1 millions de francs pour atteindre un total de 1211,4 millions de francs. Cette hausse a été motivée par les besoins d'amortissements accrus liés aux travaux d'extension de Rail 2000. Le montant des subventions fédérales initialement prévues dans la Convention sur les prestations signée entre la Confédération et les CFF pour la période 2003–2006 s'élevait à 6025 millions de francs. A la suite de coupes budgétaires successives, la Confédération aura finalement versé 5575 millions de francs au titre des prestations convenues.

Qualité. En 2006, 96,2 pour cent des trains voyageurs ont rejoint leur gare de destination avec moins de cinq minutes de retard par rapport à l'horaire (95,7 pour

cent en 2005). Le taux de ponctualité les jours ouvrés est légèrement en deçà, avec 95,9 pour cent. Avec un taux de 87,1 pour cent sur la liaison InterCity Berne–Zurich, l'objectif contraignant de 90 pour cent des trains IC arrivant à destination avec moins de trois minutes de retard en semaine n'a pas été atteint, notamment à cause des perturbations d'exploitation et de la forte densité du trafic sur la ligne Olten–Zurich.

Avec 89,2 pour cent de trains arrivés à destination avec moins de 30 minutes de retard, le taux de ponctualité du trafic marchandises sur le réseau CFF (CFF Cargo et tiers) a manqué de peu l'objectif de 90 pour cent. En trafic intérieur, l'objectif de 92 pour cent a été dépassé (92,8 pour cent), tandis qu'avec un taux de 70,6 pour cent, la ponctualité enregistrée en transit international est restée bien en deçà de l'objectif de 80 pour cent. Ce résultat s'explique essentiellement par les retards «importés» imputables aux chemins de fer étrangers ainsi que par des défaillances des installations de sécurité ou du matériel roulant sur le territoire suisse.

CFF Infrastructure a largement contribué à l'amélioration de la ponctualité par son action dans le domaine des installations de sécurité. La conjonction de diverses mesures a permis de renverser la tendance négative observée les années précédentes. En 2006, le nombre de minutes de retard dues à des dérangements sur les installations de sécurité a reculé de 30 pour cent, passant de 35 000 à 24 000 minutes par mois.

Infrastructure: l'essentiel en bref.

- Accroissement de 0,7 pour cent du nombre de sillons-kilomètres parcourus sur le réseau CFF, à 152 millions.
- Amélioration de la qualité: baisse du nombre de perturbations et ponctualité en hausse.
- Utilisation du réseau CFF par 29 autres compagnies ferroviaires.
- Augmentation du résultat annuel à 91,8 millions de francs.

Infrastructure: objectifs stratégiques.

- Garantir la performance du réseau tout en préservant la rentabilité.
- Promouvoir l'interopérabilité et favoriser le développement technique et l'innovation.
- Augmenter l'efficacité des subventions.

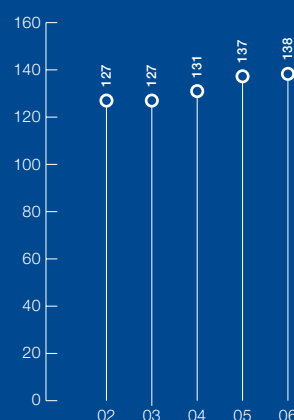
Evolution des ventes de sillons-kilomètres

En millions de sillons-km



Evolution de la densité des trains

Nombre de trains par jour et par ligne



CFF Infrastructure en bref¹

En millions de CHF	2005	2004	2003
Produits d'exploitation	3 065,5	3 063,0	3 043,5
dont utilisation de l'infrastructure	633,5	639,1	539,5
Charges d'exploitation	3 156,5	3 217,3	3 129,9
Résultat d'exploitation	-91,0	-154,2	-86,4
EBIT	-91,1	-157,9	-94,9
Résultat de l'exercice	91,8	17,4	43,7
Investissements bruts	1 420,4	1 465,0	1 593,5
Effectif ²	9 170	8 998	9 221
	Nombre		

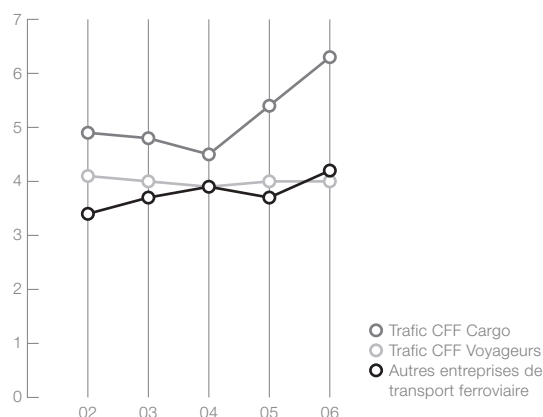
¹ Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

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

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

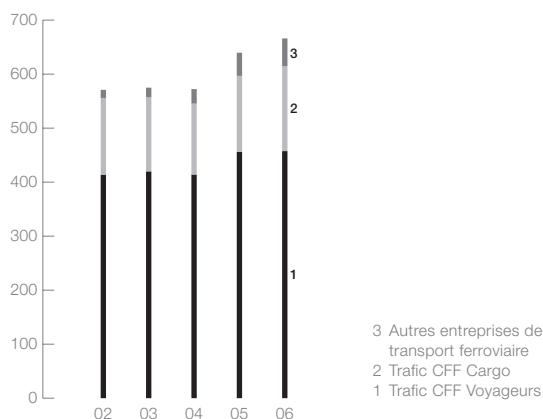
Evolution du prix du sillon

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



Produit lié à l'utilisation de l'infrastructure

En millions de CHF



Marchés et parts de marché.

Augmentation du poids des trains de marchandises. Le nombre de sillons-kilomètres a progressé de 0,7 pour cent, à 152 millions. Si la distance parcourue a augmenté de 1,1 pour cent en trafic voyageurs, elle a fléchi de 0,8 pour cent en trafic marchandises. Cette baisse est due à une meilleure utilisation des capacités et, partant, à une augmentation de 3,7 pour cent du poids moyen des trains de marchandises, à 889 tonnes.

CFF Voyageurs (filiales comprises) a enregistré une hausse de 1,2 pour cent de ses sillons-kilomètres, tandis que ceux parcourus par CFF Cargo sur le réseau CFF ont reculé de 4,2 pour cent. Les sociétés de fret

tierces ont acheminé 5,8 millions de tonnes de marchandises. Leur part du marché s'est élevée à 19 pour cent (16 pour cent en 2005). En trafic voyageurs, les prestations des tiers sur le réseau CFF sont restées stables avec 6,6 millions de kilomètres parcourus.

Abaissement du niveau des lacs. La consommation d'énergie sur le réseau ferroviaire CFF a reculé de 1 pour cent pour s'établir à 2015 gigawattheures (GWh). En raison de la faible fluviométrie et de l'abaissement du niveau des lacs, l'énergie hydraulique produite par les centrales des CFF et de ses partenaires a accusé une baisse de 5 pour cent pour s'établir à 1742 GWh. La production de courant de traction s'est accrue de 3 pour cent à 2325 GWh car le réseau du BLS est désormais exclusivement alimenté par les CFF.

Interprétation des résultats.

Correspondance assurée pour 98 pour cent des trains. Les taux de ponctualité des CFF se sont inscrits en constante amélioration ces cinq dernières années. Ces bons résultats ont permis d'assurer la correspondance de 98 pour cent des trains.

Le nombre de sillons-kilomètres vendus a crû de 12,7 pour cent en cinq ans. Avec 666,4 millions de francs, le produit des ventes a progressé de 4,3 pour cent par rapport à 2005; sur cinq ans, l'augmentation s'élève à 23,2 pour cent. En 2006, CFF Voyageurs et CFF Cargo ont respectivement contribué aux recettes des ventes de sillons à hauteur de 63 et 24 pour cent. Au total, 13 pour cent des recettes issues de la vente de sillons proviennent de tiers: outre les CFF, 29 autres compagnies ont utilisé le réseau CFF.

Information à la clientèle dans les gares.

Information améliorée. En 2006, CFF Infrastructure et CFF Voyageurs ont uni leurs efforts pour améliorer l'information à la clientèle. Une attention particulière a été portée à l'information en cas de perturbations. Le personnel a bénéficié d'une formation sur les annonces par haut-parleur et les textes d'annonce ont été reformulés de manière plus concise. Désormais, 14 grandes gares disposent d'écrans informant le voyageurs sur les alternatives possibles en cas de perturbation.

A la suite de projets-pilotes menés sur le train-tram de Zoug et à Zofingue, le système d'information à la clientèle assisté par ordinateur (CUS) va prochainement être déployé sur l'ensemble du territoire. Les CFF pourront dès lors diffuser des informations harmonisées sur les correspondances, les perturbations et les éventuels retards en alliant rapidité et précision. Ce système d'information gère de manière centralisée les tableaux d'affichage, les écrans et les haut-parleurs; à l'avenir, il suffira de saisir une seule fois les données de l'horaire dans le système pour les rendre disponibles dans toute la Suisse. D'ici 2009, le nouveau système d'information à la clientèle sera opérationnel dans la totalité des quelque 750 gares du réseau CFF.

Investissements.

Nouveaux arrêts. En 2006, 35 gares régionales ont été complètement transformées, portant ainsi à 225 le nombre total de gares ayant bénéficié du programme de rénovation lancé en 2002. D'ici 2015, les CFF entendent standardiser l'information à la clientèle, les accès aux quais et l'éclairage de plus de 600 gares régionales.

L'année 2006 a été marquée par la mise en service des quatre nouveaux arrêts de Winterthur-Hegi, Bâle-Dreisnitz, Meggen-Centre et Hochdorf-Schönau. D'importants travaux d'aménagement des voies et des quais ont par ailleurs été achevés: à Genève tout d'abord, avec le prolongement de la voie 1 pour la future liaison Genève-Annemasse (CEVA), dont l'ouverture est prévue en 2012; à Viège ensuite, avec la mise en service d'un nouveau quai; et enfin à Buchs (SG) et à Sargans, avec l'achèvement d'un important chantier de rénovation. Financée dans le cadre de la troisième étape d'extension, l'inauguration d'une seconde voie entre Rüti et Bubikon a constitué une étape essentielle pour l'élargissement de l'offre du RER zurichois. Fin 2006, les deux tiers des travaux de modernisation de 30 gares du réseau RER bâlois étaient achevés. La gare de Sursee a été dotée d'une nouvelle voie dans le cadre de l'extension de l'offre du RER en direction de Lucerne. Au cours de la période sous revue, 55 passages à niveau ont été sécurisés ou supprimés.

Des secours plus rapides. La Défense d'entreprise des CFF est spécialisée dans les interventions sur les

tronçons difficilement accessibles, comme les tunnels et les ponts. En 2006, l'ancienne organisation de milice a été remplacée par un corps de défense d'entreprise composé de 190 professionnels. Au total, les CFF ont fait l'acquisition de huit nouveaux trains d'extinction et de sauvetage (TES) pour leurs équipes d'intervention. En cas d'incident, les TES sont capables d'intervenir dans un délai de 30 à 45 minutes sur l'ensemble du réseau ferroviaire. La Défense d'entreprise, répartie sur 15 sites à travers la Suisse, travaille en étroite collaboration avec les corps de sapeurs-pompiers locaux.

Innovations.

Nouveau système de signalisation et de sécurité ferroviaire. Les CFF ont enregistré de grands progrès en vue de l'introduction du système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS (European Train Control System) sur la ligne de Rail 2000 Mattstetten-Rothrist. Au cours du premier semestre, ils ont procédé à 3000 courses d'essai en simulation d'horaire. L'objectif de ces essais, qui ont impliqué la circulation simultanée de huit trains au plus à des vitesses pouvant atteindre 200 km/h, consistait à vérifier la stabilité du système ETCS en situation de charge comparable, à acquérir des données d'exploitation et à détecter les rares erreurs du système. L'Office fédéral des transports a homologué près de 500 véhicules moteur équipés du système ETCS et formé 2500 mécaniciens et une centaine de spécialistes chargés de l'entretien des véhicules.

Au début du mois de juillet 2006, les CFF sont passés de l'exploitation en simulation d'horaire à une exploitation commerciale en heures creuses. Les plages horaires du soir ont été progressivement avancées jusqu'à 21 heures de manière à atteindre 3000 courses commerciales sur la nouvelle ligne avant la fin de l'année. Le système a ainsi démontré son aptitude à la pleine exploitation: l'introduction de la nouvelle technologie et des nouveaux processus n'a aucunement affecté la qualité de la production.

Des optimisations de dernière minute s'avérant nécessaires sur le logiciel odométrique destiné à la circulation par mauvais temps des locomotives de type Re 460, les CFF ont préféré, en décembre 2006, retarder la pleine exploitation du système ETCS et poursuivre son déploiement par étapes. Depuis le 10 décembre 2006, tous les trains de marchandises circulant la nuit

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objetifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

sur la nouvelle ligne sont également équipés du système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS, contribuant ainsi à réduire les émissions sonores sur l'ancienne ligne. A fin janvier 2007, l'exploitation du système ETCS a été étendue à une plage horaire comprise entre 13 heures et 6 heures du matin.

Réseau de téléphonie mobile interne. Sous l'appellation «GSM-R», CFF Infrastructure a substitué son propre réseau de radiocommunication mobile à l'ancien système analogique; le nouveau système permet d'améliorer la qualité de transmission des informations à bord des trains ainsi que l'efficacité des processus d'exploitation, tout en assurant la transmission des données pour le système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS. Près de 600 kilomètres du réseau GSM-R sont actuellement en travaux ou d'ores et déjà en service. A la fin de l'année 2006, environ 5500 personnes – principalement le personnel des locomotives et des trains – disposaient d'un téléphone mobile GSM-R et quelque 600 véhicules automoteurs étaient équipés de terminaux GSM-R. En raison des surcoûts entraînés par l'installation des antennes et des retards apparus au cours de la mise en œuvre, le crédit de 357 millions de francs débloqué en 2003 pour la construction du réseau a dû être porté à 431 millions de francs en décembre 2006, ce qui représente une augmentation de 74 millions de francs. Afin de limiter les surcoûts, les CFF ont renoncé à installer le système sur la totalité du réseau, long de 3000 km. Seules près de 2360 km de lignes principales seront couvertes par le réseau à l'horizon fin 2011; les lignes secondaires seront desservies par roaming via les réseaux de téléphonie mobile publics existants. Le renouvellement du système de radio du service des travaux et de la manœuvre sera mis en œuvre ultérieurement.

Pour CFF Telecom, l'année 2006 a également été marquée par la mise en service de Datacom 200X. Ce réseau de données performant permet une meilleure coordination des postes d'enclenchement et garantit une plus grande disponibilité des installations grâce à un système de commande redondant. Dans le cadre du projet, 391 nouveaux sites ont d'ores et déjà vu le jour et 262 sites existants ont été raccordés à Datacom sans perturber le trafic ferroviaire.

Une planification simplifiée. Au cours de l'année 2006, les CFF ont livré le premier prototype du programme

informatisé de gestion des sillons NeTs. Il sert à la planification des quelque 7000 trains réguliers et spéciaux circulant quotidiennement sur le réseau ferroviaire des CFF. Les heures de départ, les itinéraires (voies et aiguilles), les correspondances ainsi que de nombreuses informations détaillées – depuis les changements de locomotive jusqu'au transbordement des Railbar – peuvent ainsi être planifiés à l'avance. Avec NeTs, les planificateurs d'itinéraires et d'arrêts disposent pour la première fois d'un outil commun pour la planification précise et sans faille de chaque voie, depuis le lieu de départ jusqu'à la gare de destination.

Optimisation de la gestion du trafic. CFF Infrastructure a achevé le premier sous-projet inscrit dans le programme de développement du projet informatique Rail Control System (RCS). Le personnel responsable de la gestion du trafic ferroviaire opérationnel dispose ainsi d'un logiciel améliorant la visibilité, en temps réel, de l'occupation des voies principales dans les grandes gares et, partant, la répartition des voies. RCS contribue à la stabilité du déroulement de l'exploitation et à l'optimisation de la ponctualité; il est appelé à remplacer les anciens outils de gestion des voies d'ici 2009.

Quatre centres d'exploitation. Le nouveau concept de conduite de l'exploitation prévoit de regrouper l'ensemble des tâches des CFF relevant de la disposition et de l'opérationnel au sein de quatre centres d'exploitation. Les sites retenus sont Lausanne, Olten, Zurich et Pollegio. Le centre de Lausanne est en cours de réalisation. D'ici 2015 environ, deux nouveaux centres verront le jour à Olten et à Zurich; ils seront chargés de l'ensemble des activités d'exploitation en Suisse alémanique. Le Tessin dispose d'ores et déjà d'un centre à Bellinzzone, qui sera transféré à Pollegio pour l'inauguration du tunnel de base du St-Gothard; cette mesure répond ainsi à la décision du Conseil fédéral de novembre 2006 de transférer aux CFF la responsabilité de la future exploitation de l'axe NLFA du St-Gothard.

Garantie de l'avenir énergétique. L'année 2006 a été marquée par deux grandes décisions de principe en matière d'énergie. Tout d'abord, les CFF ont exprimé la volonté de construire, en coopération avec Atel, une centrale de pompage-turbinage dans le Valais d'ici 2015. Avec une puissance de 600 mégawatts, la centrale de Nant de Drance produira ainsi chaque année

près de 1,5 milliard de kWh d'énergie de pointe. Par ailleurs, les CFF, le BLS et les FMB se sont entendus pour modifier la structure des installations d'alimentation du Lötschberg en prévision de la mise en service du tunnel de base. L'accord prévoit la reprise par les CFF du réseau énergétique 132 kV du BLS ainsi que du convertisseur des FMB à Wimmis.

Responsabilité totale des voies de communication et des installations de sécurité.

Centralisation des responsabilités. En janvier 2007, CFF Infrastructure a été réorganisée après plusieurs mois de préparatifs. Dans le cadre du projet WESPA, les anciens secteurs «Management des installations» et «Management des projets et des travaux» ont procédé à la redéfinition des responsabilités. En leur nouvelle qualité de secteurs d'activité – «Installations de sécurité et de télécommunication» (ST) et «Génie ferroviaire» (FW) –, ces deux entités répondent dorénavant de leurs systèmes et de leurs installations pendant toute leur durée de vie, c'est-à-dire depuis leur développement jusqu'à leur démantèlement ou leur remplacement en passant par la planification, la construction et la maintenance. Parallèlement, le secteur «Management de la technologie et de l'innovation» a été supprimé. Les unités Telecom et ETCS autrefois hébergées par ce secteur ont migré vers ST, tandis que les services informatiques internes à la division ont été réduits à une simple organisation de coordination des besoins et répartis sur les différentes unités de la division.

Collaboratrices et collaborateurs.

Maintien du niveau de sécurité. En 2006, les effectifs de CFF Infrastructure sont passés de 8998 à 9170 collaborateurs en moyenne annuelle. Cette augmentation s'explique par la transformation de la Défense d'entreprise en une organisation professionnelle, ainsi que par les recrutements importants destinés à la consolidation du savoir-faire dans les domaines de la technologie et du management des travaux. Dans l'ensemble, 85 pour cent du personnel de la Défense d'entreprise ont été recrutés en interne.

Avec 3,6 accidents du travail pour 100 collaborateurs, CFF Infrastructure a confirmé son excellence en

termes de sécurité. La part des femmes a légèrement augmenté pour atteindre 9,3 pour cent des effectifs. Depuis mars 2006, l'unité «Academia» est en charge de la formation interne chez CFF Infrastructure.

Perspectives.

Elaboration de bases pour le programme ZEB et lancement du processus politique. L'approbation par le Parlement de la Convention sur les prestations pour la période 2007–2010 et du Fonds d'infrastructure a ouvert la voie en 2006 à d'importantes décisions politiques concernant le développement à moyen terme du réseau CFF. La Convention sur les prestations garantit la mise à disposition des moyens financiers nécessaires à la suppression des nombreux goulots d'étranglement sur l'ensemble du réseau au cours des quatre prochaines années. Le Fonds d'infrastructure finance la part fédérale des travaux de construction de la ligne diamétrale de Zurich ainsi que des lignes Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse et Mendrisio–Varese. En 2006, les CFF ont investi à Goldach les premiers fonds du crédit servant à financer les travaux de raccordement au réseau européen à grande vitesse. C'est dans ce contexte qu'a été initié le projet de construction et de mise à l'enquête pour la double voie de la ligne St-Gall–St-Fiden–Engwil.

Dans le cadre du programme ZEB (Futur développement des grands projets ferroviaires), les CFF et l'OFT travaillent activement à l'extension à long terme de l'offre et du réseau selon un schéma de planification triangulaire «Offre – Matériel roulant – Infrastructure». Le programme ZEB constitue la pierre angulaire de la planification de l'offre ferroviaire suisse pour les vingt prochaines années.

En 2007, CFF Infrastructure maintiendra son cap stratégique. L'objectif à terme est de maintenir, voire d'élever, le niveau de qualité actuel de l'offre et de poursuivre l'amélioration de l'information à la clientèle dans les gares au moyen de processus optimisés et d'un support technique adapté. Le repositionnement opéré permettra de contribuer au recul du nombre de retards dus aux dérangements des installations fixes. Les nombreux systèmes nouvellement mis en œuvre – notamment ETCS, GSM-R, CUS, NeTs et RCS – témoignent quant à eux du rythme d'innovation élevé affiché par les CFF.

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

Immobilier: persistance d'une croissance soutenue.

CFF Immobilier a amélioré son résultat d'exploitation de 8,2 pour cent, à 184,8 millions de francs. Déduction faite des indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructure, le bénéfice annuel s'est accru de 32,3 pour cent, à 27,8 millions de francs et les produits locatifs de tiers ont augmenté de 2,8 pour cent, à 310,7 millions de francs. La baisse des amortissements et des charges d'investissement non activées a eu une incidence positive sur ces résultats, de même que le développement systématique de l'offre de services dans les gares a contribué à la hausse durable des produits locatifs.

Les CFF possèdent près de 100 millions de mètres carrés de terrain en Suisse (voies ferrées, gares, bâtiments d'exploitation et grandes parcelles en périphérie des gares). CFF Immobilier gère environ 5200 immeubles et 27 000 contrats de location sur 19,3 millions de mètres carrés. La valeur comptable de son portefeuille avoisine 6 milliards de francs, ce qui fait des CFF l'un des plus importants propriétaires immobiliers de Suisse.

Chiffres d'affaires exceptionnels dans les gares CFF. En 2006, le résultat d'exploitation de CFF Immobilier a augmenté de 8,2 pour cent, à 184,8 millions de francs. Les chiffres d'affaires exceptionnels des magasins, des restaurants et des cafés situés dans les gares ont largement contribué à cette performance. Les produits locatifs de tiers ont crû de 2,8 pour cent pour atteindre 310,7 millions de francs. Environ un quart des produits de location, soit 110,3 millions de francs, ont été réalisés avec des clients internes. La baisse des amortissements et des charges d'investissement non activées a eu une incidence positive sur le résultat d'exploitation. Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a progressé de 4,6 pour cent, à 229,8 millions de francs malgré le fléchissement du produit issu de la vente d'immobilisations corporelles, chiffré à 4 millions de francs. Le bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires à CFF Infrastructure s'est élevé à 153 millions de francs (+9,7 pour cent); sa hausse notable est due aux évolutions susmentionnées et au recul des charges financiè-

res. En 2006, 122 millions de francs (114 millions en 2005) ont été directement reversés à CFF Infrastructure au titre de paiements compensatoires. Malgré la nouvelle augmentation de ces paiements, CFF Immobilier a pu accroître son résultat annuel à 27,8 millions de francs (+32,3 pour cent).

Evolution des marchés et des produits.

Evolutions positives sur le marché de l'immobilier. La croissance du marché suisse du logement s'est poursuivie en 2006 et les quelque 40 000 nouveaux objets proposés ont pu être absorbés sans difficulté par le marché. La demande en surfaces de bureau s'est sensiblement améliorée et le nombre de locaux inoccupés, à Zurich et à Berne notamment, a diminué. Beaucoup de surfaces n'étant pas louées, les prix de location sont restés stables. Quant au prix moyen des surfaces de vente et des magasins disponibles, il a légèrement baissé en raison des nouvelles offres et de l'évolution des habitudes de consommation.

Nouveaux services pour les clients des gares. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont décidé d'axer encore davantage leur offre de biens et de services dans les gares sur les besoins spécifiques des clients. A cet effet, les 797 gares du réseau ont été classées en cinq catégories dotées de stratégies précises: les gares «RailCity» (les sept plus grandes), les gares «Gare

Immobilier: l'essentiel en bref.

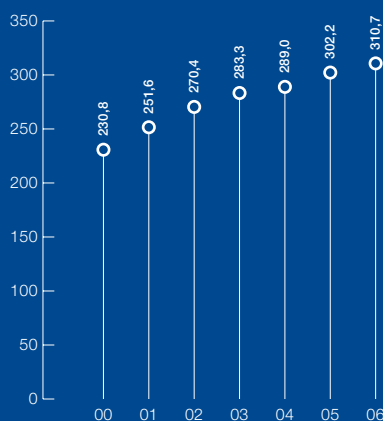
- Augmentation du résultat d'exploitation de 8,2 pour cent à 184,8 millions de francs.
- Hausse du bénéfice annuel de 32,3 pour cent à 27,8 millions de francs.
- Croissance des produits locatifs de tiers de 2,8 pour cent à 310,7 millions de francs.
- Augmentation du chiffre d'affaires des gares RailCity de 5,5 pour cent.

Immobilier: objectifs stratégiques.

- Assurer une gestion conforme aux règles du marché et augmenter durablement la valeur du portefeuille immobilier.
- S'accorder avec les autorités cantonales et communales à propos des projets devant être réalisés dans le périmètre des gares.
- Dégager un bénéfice permettant d'effectuer les paiements compensatoires convenus et de contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions.

Evolution des produits locatifs de tiers¹

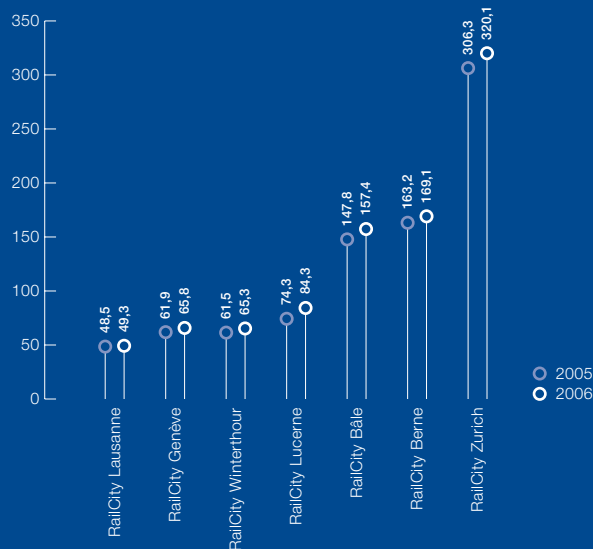
En millions de CHF



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

	2006	2005	2004
Produits d'exploitation	556,4	548,2	553,1
dont produits résultant de la location d'immeubles	310,7	443,4	427,7
Charges d'exploitation	371,6	377,5	408,9
Résultat d'exploitation	184,8	170,7	144,3
EBIT	229,3	219,6	184,6
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	153,0	139,5	93,6
Résultat de l'exercice	27,8	21,0	15,2
Investissements bruts	196,7	160,2	177,2
Valeur comptable des immobilisations	3 281,6	3 169,3	3 106,0
Effectif ²	761	772	793

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.

Avant-propos	02
Chemin de fer du Gothard	06
Trafic voyageurs	08
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prest. des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/	58
Développement durable	60
Sécurité	63
Gestion des risques	64
Corporate Governance	64
Chronique annuelle	75
Rapport financier	79

et plus» (les 23 autres grandes gares), les «gares moyennes» (217 en tout), les «petites gares» (345) et les «arrêts» (205).

Croissance de RailCity toujours soutenue. Les gares de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Winterthur et Zurich bénéficient du label RailCity. En perpétuelle évolution, ces gares se positionnent sur le marché en tant que centres commerciaux et de services.

En 2006, le chiffre d'affaires des commerces et des restaurants ouverts dans les gares RailCity a atteint 911,4 millions de francs ou 5,5 pour cent. Ce taux, qui est supérieur de plus de trois pour cent à la croissance moyenne du commerce de détail en Suisse (+2,1 pour cent), est essentiellement dû à l'extension ciblée et systématique de l'offre de services. Les principales nouveautés ont été l'inauguration de la première partie du centre de santé de Bâle, d'un magasin Coop de 530 mètres carrés à Lucerne et de deux «Take Away» elvetino à Genève et à Lausanne.

«Gare et plus» en Suisse. En 2006, les CFF ont lancé le concept «Gare et plus» dans 23 grandes gares afin d'élargir l'offre, de diversifier les services et de favoriser la mobilité. Outre les guichets CFF, les sites «Gare et plus» proposent des points de vente de produits frais, une pharmacie ou une droguerie, des offres de restauration, un fleuriste, des distributeurs automatiques de billets et un emplacement pour les véhicules en autopartage. Les horaires d'ouverture des magasins sont particulièrement conviviaux.

Le site «Gare et plus» de Neuchâtel a été inauguré au mois d'avril, suivi par Zoug, Schaffhouse, Zurich Stadelhofen, Zurich Enge, Uster et Coire. La création d'une galerie commerciale à Coire a marqué une étape décisive dans le cadre du projet d'assainissement et de rénovation du site devant s'achever en 2008.

Petites et moyennes gares en pleine évolution. L'ouverture de nouveaux magasins et la rénovation des espaces CFF réservés à la vente dans certaines gares moyennes ont permis de dégager des revenus supplémentaires en 2006 tout en améliorant la qualité du service à la clientèle. Par exemple, un commerce «avec.» a été inauguré à Wolhusen (LU), un «kiosk bistro» a ouvert ses portes à Muri (AG) ainsi qu'à Kreuzlingen (TG) et la convivialité des installations de vente y a été améliorée. Par ailleurs, les 550 plus petites gares ont été évaluées avant d'être réparties en 345 petites gares (au moins un bâtiment d'exploitation) et 205 arrêts.

Succès durable de la mobilité combinée. L'aménagement ou la rénovation de 4000 places de stationnement a permis de poursuivre l'extension de l'offre Park+Rail en 2006. Dans ce secteur, CFF Immobilier a réalisé en 2006 un chiffre d'affaires de 22,9 millions de francs (+3,6 millions). Pour promouvoir la mobilité combinée, CFF Immobilier entend aménager environ 22 500 places de stationnement dans le périmètre de 450 gares ou à proximité d'ici fin 2008. Il est également prévu, en collaboration avec les communes, d'ajouter 10 000 emplacements pour deux-roues aux 90 000 qui existent actuellement dans 60 gares grandes lignes.

Gares propres. L'unité RailClean effectue le nettoyage des locaux, surfaces et objets directement visibles dans les gares CFF. Les enquêtes effectuées montrent que les clients sont satisfaits de la propreté des gares. RailClean veille également à ce que les structures d'accueil restent accessibles en cas de neige. Dans les petites et moyennes gares, les quelque 450 collaborateurs de RailClean se chargent aussi de signaler les dommages causés aux installations CFF et d'éliminer les graffitis.

Développement des parcelles situées aux alentours des gares. CFF Immobilier a prévu de réaliser plus de 80 grands projets d'aires de développement dans tout le pays. Certains sont déjà bien avancés ou touchent à leur fin. En 2006, plusieurs projets menés à bien dans différentes régions de Suisse ont franchi des étapes importantes.

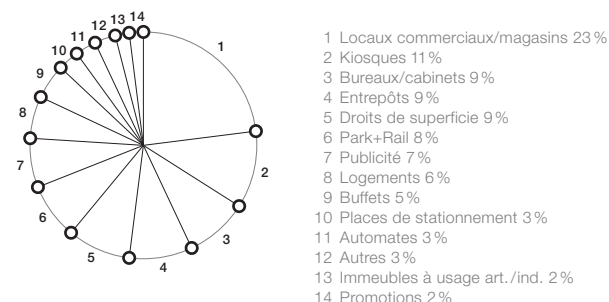
A Baar, deux terrains d'une superficie totale de 5400 mètres carrés ont été vendus. La construction de bureaux, de locaux commerciaux et de 25 logements a pu commencer au cours de l'été 2006. A Coire, la première pierre de l'ensemble immobilier «Gleis d», qui accueillera dès 2007 plus de mille étudiants ou travailleurs par jour, a été posée en mai 2006.

Le projet «Stadtraum HB», qui prévoit la création de bureaux, de structures de formation et de logements pour 8000 personnes entre la gare centrale de Zurich et la Langstrasse, a été approuvé à 65,3 pour cent des voix par la population zurichoise à l'automne 2006. Fin octobre, les CFF, en collaboration avec la Poste et la ville de Zurich, ont présenté les deux premiers concepts retenus: le premier prévoit la transformation et l'extension de la Sihlpost, le second l'aménagement de l'espace public.

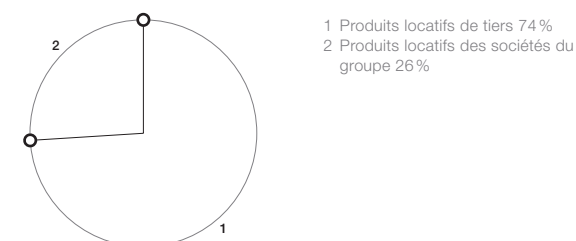
Les projets ont également progressé dans d'autres villes suisses. C'est le cas, par exemple, de l'aménagement de l'ancienne aire réservée aux marchandises à Lucerne (réalisation d'un concours d'investisseurs pour la construction d'un centre résidentiel et commercial), du projet WestLink au nord de la gare de Zurich Altstetten (lancement d'un concours d'étude), du projet SüdPark à Bâle (concours auprès d'entreprises totales, construction de la parcelle D) et du projet à proximité de la gare de La Chaux-de-Fonds (concours d'idées et plan d'affectation terminés).

Nouvelle augmentation du produit des ventes. En 2006, 126 objets ont été vendus pour une valeur moyenne de 0,5 million de francs. Le produit des ventes est passé de 59 millions de francs en 2005 à 68 millions en 2006. Outre les aires déjà développées à Baar et à Coire («Gleis d»), les CFF ont vendu un terrain de 5391 mètres carrés à l'ouest de la gare de Soleure, la place de la gare à Lutry, ainsi que la maison des douanes et des parts de droit de superficie de la Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG à Romanshorn.

Produits locatifs de tiers en fonction du type d'utilisation



Origine des produits locatifs



Avant-propos	02
Chemin de fer du Gothard	06
Trafic voyageurs	08
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prest. des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/	58
Développement durable	60
Sécurité	63
Gestion des risques	64
Corporate Governance	64
Chronique annuelle	75
Rapport financier	79

Acquisitions immobilières pour l'exploitation ferroviaire.

En 2006, divers terrains ou droits ont été acquis, si bien que les surfaces nécessaires à différents projets ferroviaires ou projets de tiers ont pu être proposées en temps voulu. Sont concernés certains projets anti-bruit (sur le tronçon Lausanne–Aigle, par exemple) et des projets ferroviaires, tels que la ligne diamétrale de Zurich ou la nouvelle ligne RER Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) à Genève.

Facteurs de réussite stratégiques.

Situation centrale très favorable. La gare, passage obligé pour accéder aux trains, revêt une importance capitale: elle constitue à la fois une carte de visite des CFF, une plate-forme efficace permettant de gérer les flux de trafic et un centre de services répondant aux besoins quotidiens des voyageurs. La fonction nodale de la gare, en plein cœur de la ville, dote ce site et ses environs proches d'un attrait tout particulier.

CFF Immobilier exploite les synergies dans les gares afin de créer une valeur ajoutée à long terme. La hausse du nombre de clients en trafic voyageurs stimule la demande en surfaces de vente de premier choix au sein des grandes gares. A son tour, l'inauguration de nouveaux magasins rend les gares plus attractives aux yeux de la clientèle. La souplesse des horaires d'ouverture des magasins dans les centres de transports publics y contribue également.

Satisfaction de la clientèle.

Des clients satisfaits de l'offre proposée dans les gares. Les résultats d'une enquête réalisée début 2006 auprès de quelque 1700 personnes dans 17 grandes gares montrent que la clientèle typique se compose principalement de navetteurs fréquentant les gares plusieurs fois par semaine, mais toujours très brièvement. D'après cette enquête, 98 pour cent des personnes interrogées sont satisfaites de l'offre des gares ou des RailCity. Elles apprécient l'offre de services et les horaires d'ouverture. Près de 90 pour cent d'entre elles se disent également satisfaites des dispositifs de sécurité mis en place, même si elles sont nombreuses à souhaiter l'adoption de mesures supplémentaires, surtout le soir, pour améliorer le sentiment de sécurité.

Investissements.

197 millions de francs d'investissements. En 2006, CFF Immobilier a investi 197 millions de francs, soit 37 millions de francs de plus (+23 pour cent) que l'année précédente. Sont concernés de nombreux projets de transformation ou de construction de gares, à l'instar des gares de Coire ou de St-Gall, où le rez-de-chaussée de l'hôtel de ville a été réaménagé.

Innovations.

Vidéosurveillance dans toutes les gares RailCity. Depuis l'automne 2006, toutes les gares RailCity sont équipées de caméras de vidéosurveillance afin de prévenir la criminalité et le vandalisme, et de renforcer le sentiment de sécurité de la clientèle.

Salle d'attente moderne à Berne. Depuis fin décembre 2006, la gare RailCity de Berne dispose d'une salle d'attente claire et conviviale de 78 mètres carrés, équipée de 25 places assises et d'écrans diffusant les dernières informations du trafic ferroviaire. Ce concept va servir de modèle aux salles d'attente des autres gares RailCity.

Collaboratrices et collaborateurs.

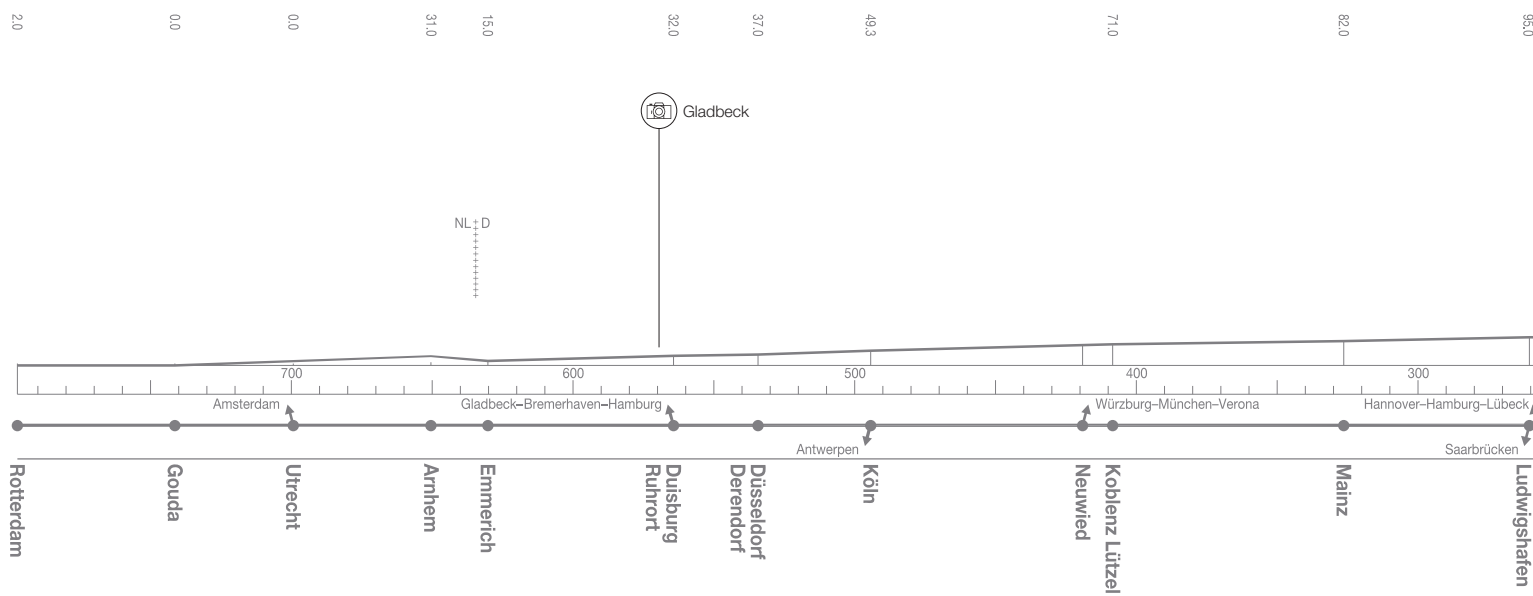
CFF Immobilier promeut le développement de ses collaboratrices et collaborateurs. Cela s'est traduit en 2006 par l'intégration d'un module «Immobilier» dans l'apprentissage de commerce en transports publics. Durant l'exercice sous revue, CFF Immobilier a employé en moyenne 816 collaboratrices et collaborateurs, soit 761 postes à plein temps et 11 postes de moins qu'en 2005. Cette baisse est due au fait que les postes libérés à la suite du départ de collaboratrices et collaborateurs n'ont pas tous été repourvus.

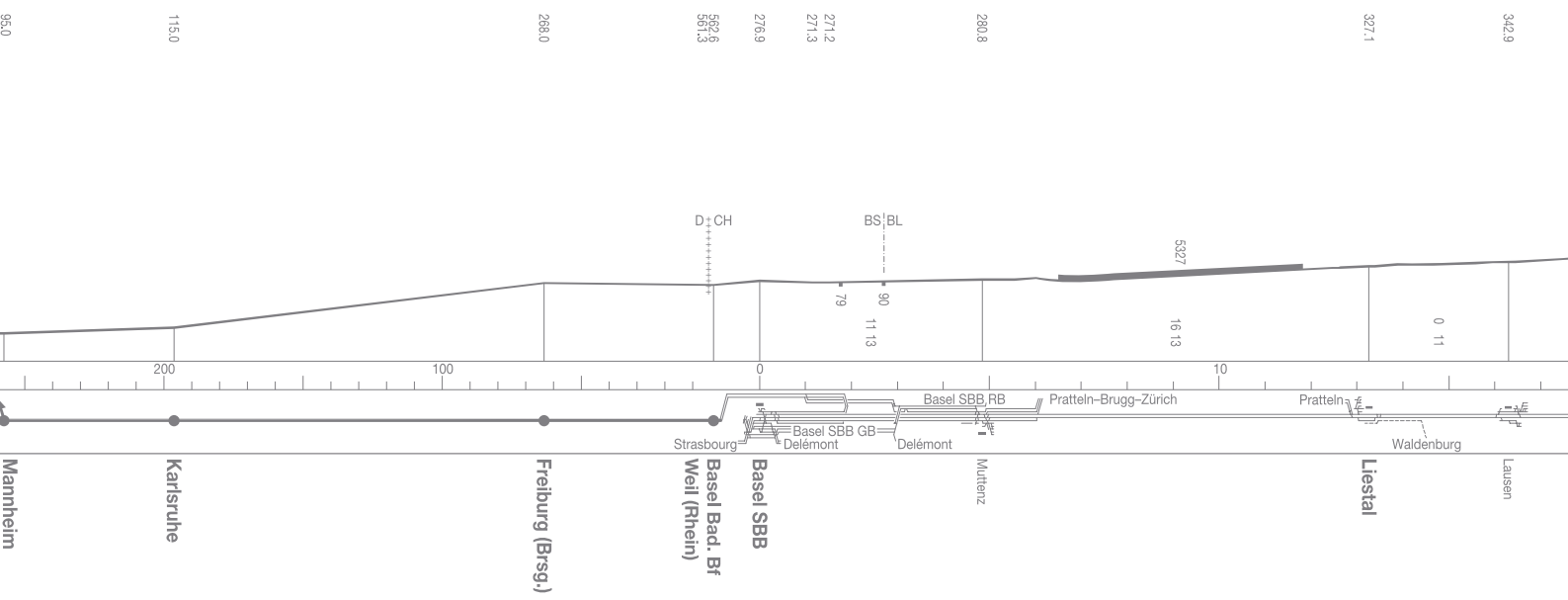
Perspectives 2007.

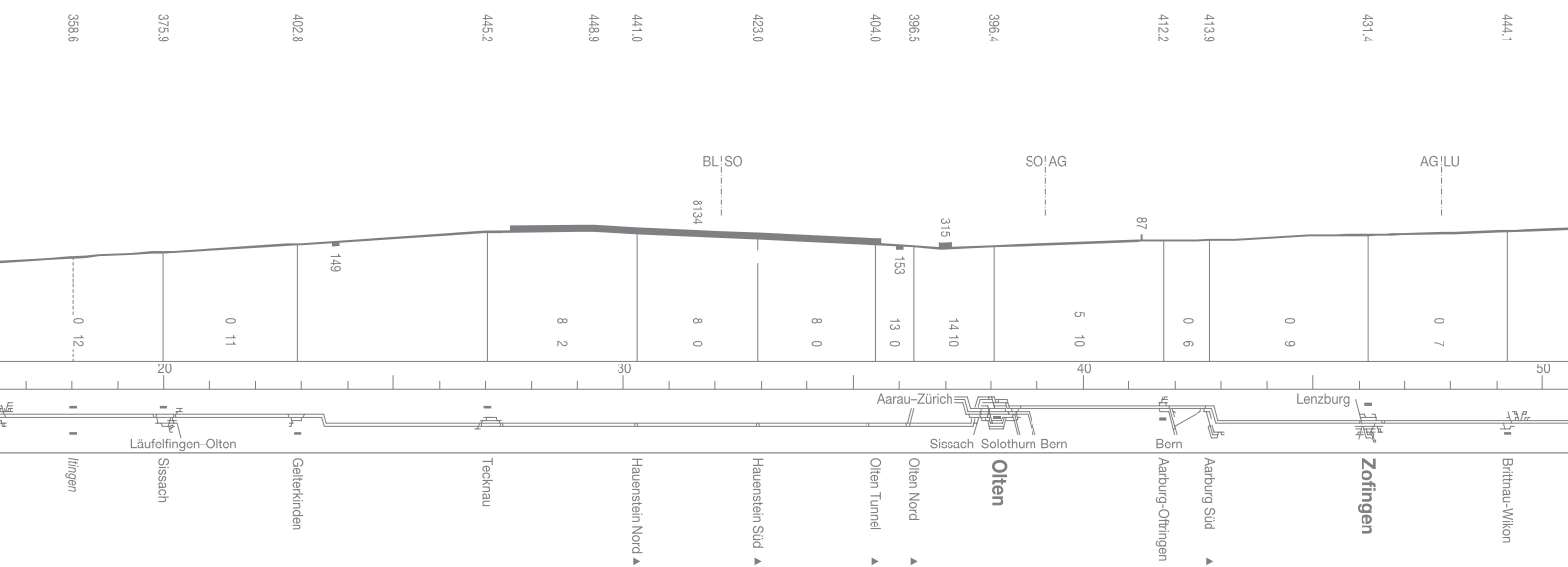
Caisse de pensions. Les CFF se sont engagés à contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions par la reconnaissance d'une dette de 1493 millions de francs au 1^{er} janvier 2007. Les charges annuelles supplémentaires pour intérêts et amortissements seront couvertes par des fonds provenant du secteur immobilier. La stratégie actuelle, qui vise à moderniser les gares et à développer les aires aux alentours, ne s'en trouve pas affectée, mais renforcée et accélérée.

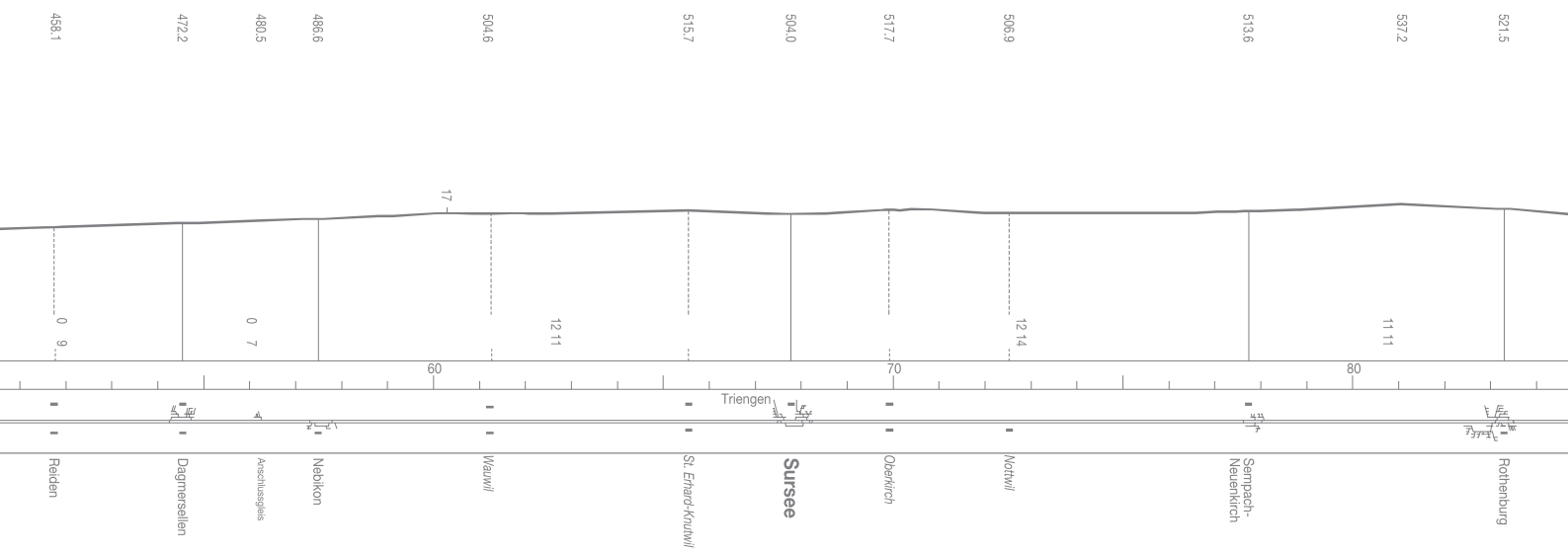
Gare et plus. En 2007, quatre gares (Fribourg, Genève-Aéroport, St-Gall et Thoune) seront rénovées avant d'être remises en service dans le cadre du programme «Gare et plus». CFF Immobilier consacrera également un projet aux 345 petites gares, l'objectif étant d'assurer une présence adaptée, à des coûts d'entretien et d'exploitation acceptables.

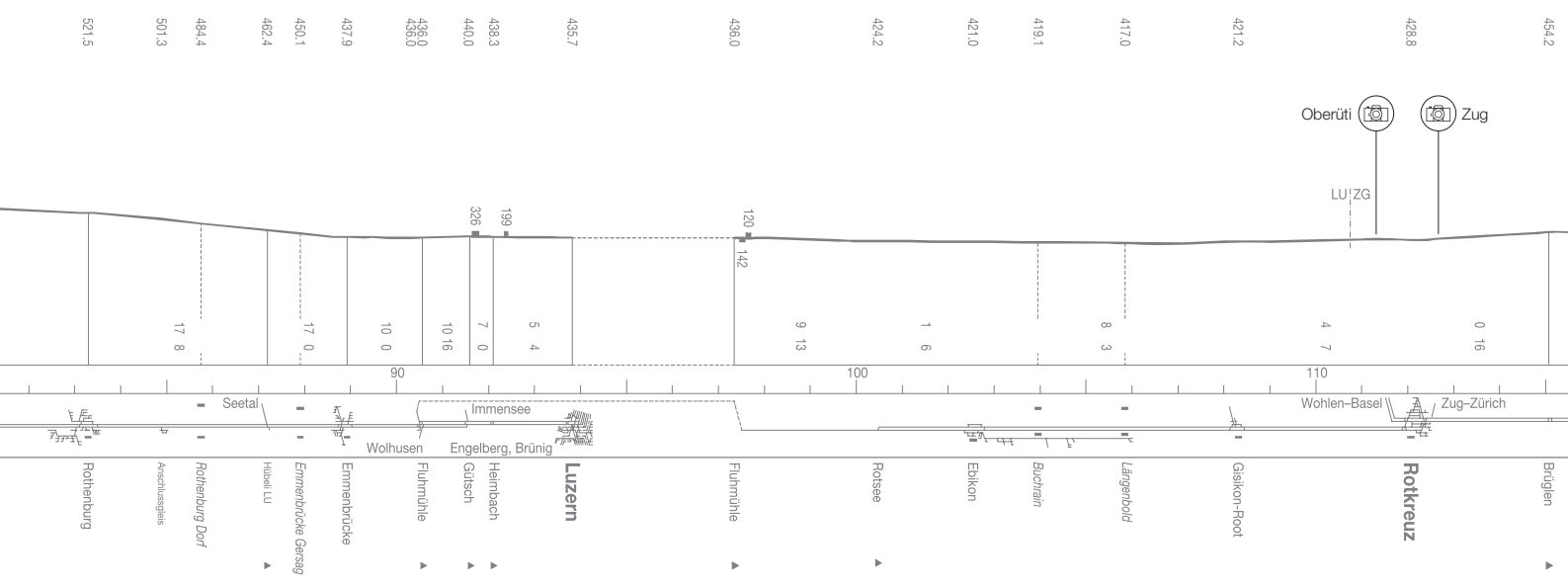
Investissements de quelque 230 millions de francs. En 2007, près de 230 millions de francs (dont 40 pour cent seront dédiés aux investissements de remplacement) seront affectés à divers projets nécessaires à l'exploitation ou en rapport avec les gares et les aires de développement. L'année sera marquée par l'achèvement de différents projets de construction, dont la rénovation des bâtiments des gares de Viège, de Fribourg et de Rapperswil, la transformation des centres d'entretien d'Yverdon, la remise en état des Ateliers industriels de Bellinzona, ainsi que l'aboutissement de l'ensemble immobilier «Gleis d» à Coire.



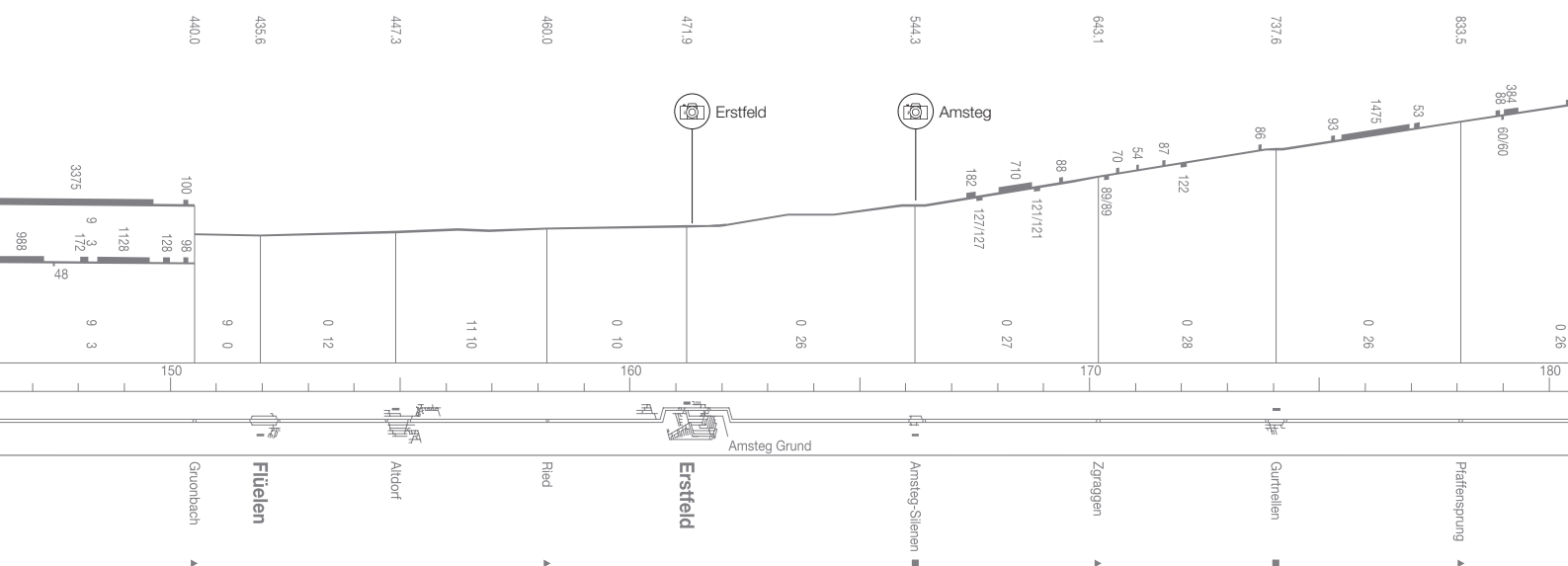




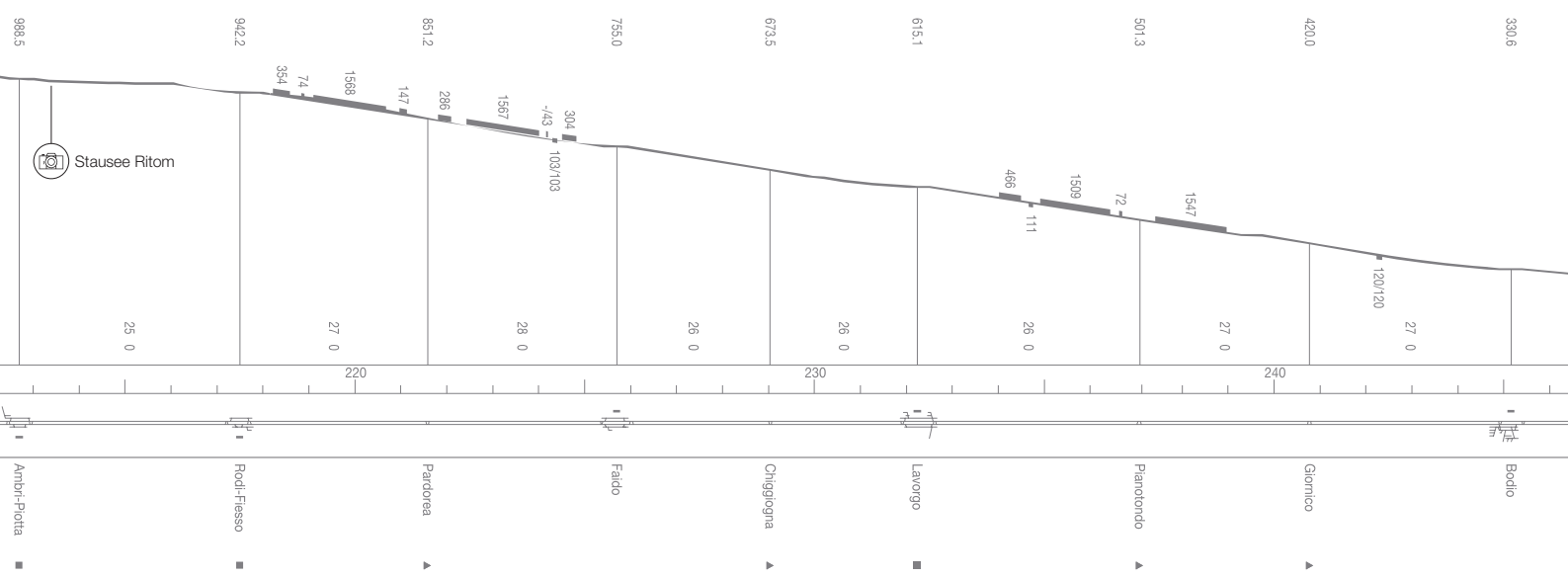




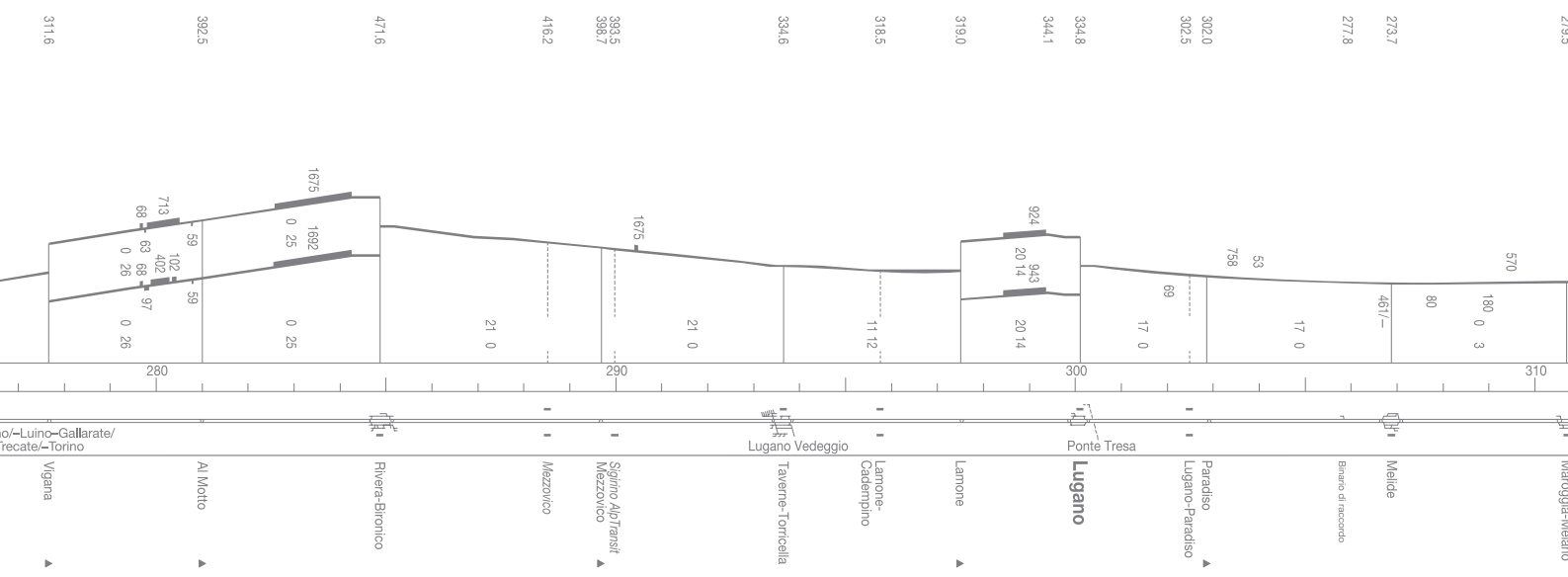


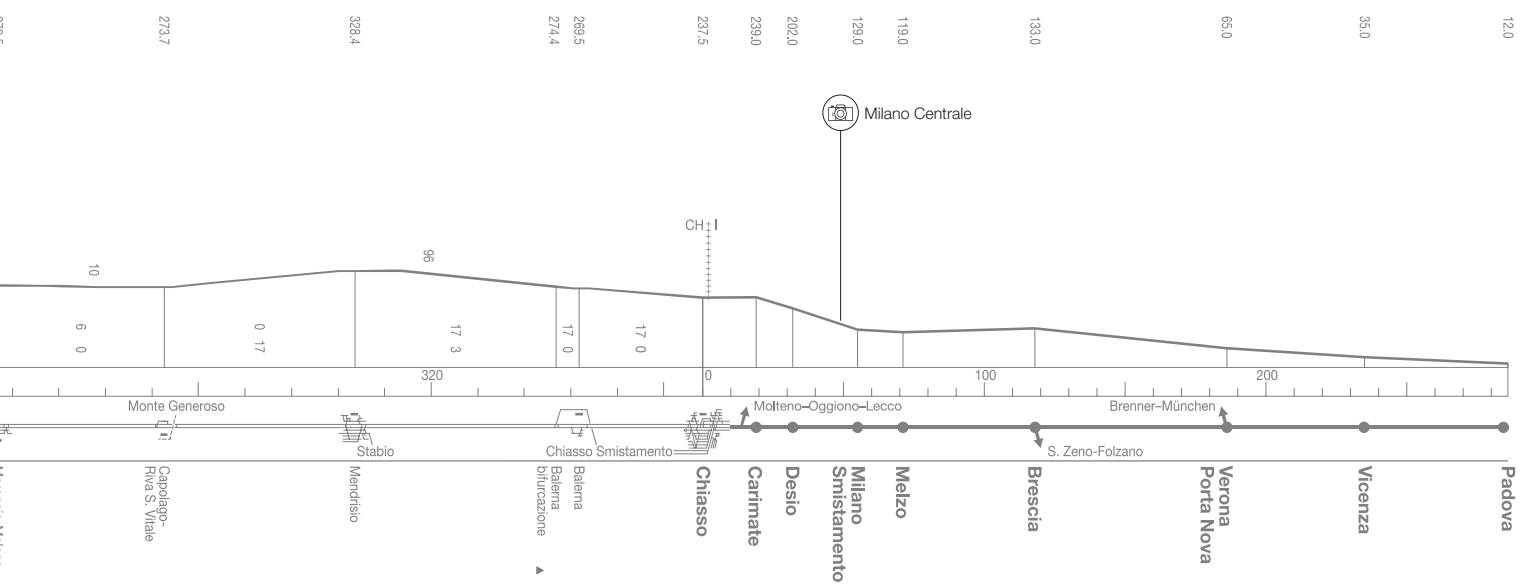




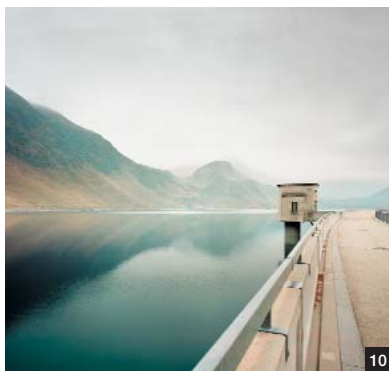
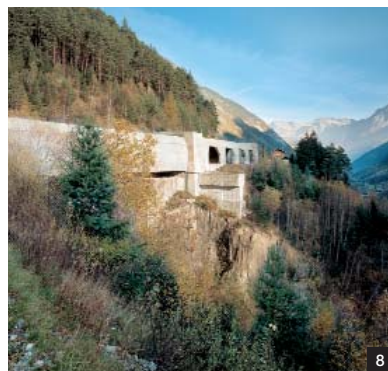
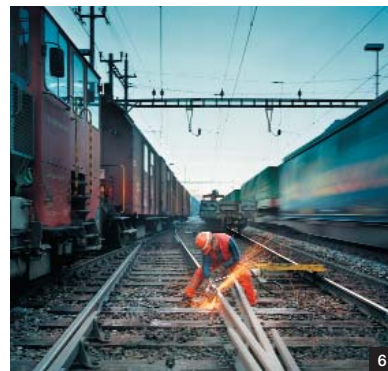








02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier



1 Gladbeck (Allemagne), chargement de produits chimiques – CFF Cargo a poursuivi son développement en Allemagne et en Italie. Elle a augmenté ses prestations de transport de 29,5 pour cent en Allemagne et de 16,8 pour cent en Italie. Pour la première fois depuis sa création, CFF Cargo a réalisé 30 pour cent de ses prestations de transport hors de Suisse. Elle a entre autres fortement développé son offre internationale en trafic par wagons isolés.

2 Zoug (ZG), remise de marchandises transportées par wagons isolés – En Suisse, CFF Cargo a amélioré ses prestations de transport de 6,5 pour cent. Malgré la concentration du réseau, le trafic par wagons isolés a également réalisé une belle progression. Le taux d'utilisation du réseau en trafic suisse par wagons isolés augmentant en conséquence, CFF Cargo a pu améliorer nettement sa productivité dans ce secteur.

3 Zoug (ZG), écran sur la situation de l'exploitation – Après une phase test concluante, les CFF ont mis en service des écrans sur la situation de l'exploitation dans les 14 gares les plus fréquentées de Suisse. Ces appareils informent les passagers sur les perturbations de l'exploitation et indiquent les alternatives envisageables. Les écrans sur la situation de l'exploitation font partie du programme d'amélioration de l'information à la clientèle en cas de perturbation.

4 Oberrüti (AG), gare – Un joyau suisse sur un axe de transit international. La gare d'Oberrüti est l'une des 345 «petites gares». Grâce au projet «Petites gares» initié en 2006, CFF Immobilier entend assurer une présence adaptée sur l'ensemble du territoire, à des coûts d'entretien et d'exploitation acceptables.

5 Arth-Goldau (SZ), quai – En 2006, 285 millions de passagers ont voyagé avec les CFF, un record absolu! La clientèle régulière des CFF est en augmentation: un adulte sur deux possède un abonnement général, un abonnement demi-tarif ou un abonnement d'une communauté tarifaire.

6 Amsteg (UR), travaux d'entretien – Le réseau ferroviaire des CFF doit être systématiquement entretenu. Il convient donc de coordonner étroitement l'exploitation ferroviaire et les travaux d'entretien – une tâche des plus complexes compte tenu de la densité de l'horaire et de l'exploitation 24 heures sur 24. En 2006, 96,2 pour cent des trains voyageurs sont arrivés à destination à l'heure.

7 Erstfeld (UR), dépôt de locomotives – En 2006, CFF Cargo a transporté 17,21 millions de tonnes nettes de marchandises via les Alpes, mettant ainsi un terme au recul observé depuis plusieurs années. Cette légère progression du trafic transalpin s'explique par l'acquisition de nouveaux mandats et par la croissance du volume de transport sous l'effet de la conjoncture. Les prestations de transport ont augmenté de 9,0 pour cent et atteignent 8006 millions de tonnes-kilomètres nettes.

8 Entre Wassen et Göschenen (UR), pont de Rohrbach – Situé entre Wassen et Göschenen sur la ligne du St-Gothard, le pont de Rohrbach est à la fois un pont et un tunnel. Achievé en 1984, cet ouvrage enjambe un ravin et protège la voie ferrée des avalanches et des éboulements. Il fait partie des 2000 installations jalonnant la ligne du St-Gothard et destinées à protéger le tracé des catastrophes naturelles sur un terrain escarpé.

9 Tunnel de base du St-Gothard (UR, GR, TI), travaux de construction – Genèse du tunnel le plus long du monde: les travaux de percement du futur tunnel de base avancent à grands pas. Deux tiers du parcours, qui se compose d'un tunnel, de puits et de galeries, ont été excavés. Dans une dizaine d'années, les trains de voyageurs traverseront la montagne à une vitesse de 250 kilomètres par heure.

10 Centrale électrique de Ritom (TI), lac de retenue – Construite en 1920, la centrale hydraulique des CFF surplombe la Léventine et alimente notamment la ligne du St-Gothard en courant de traction. Sa production annuelle moyenne s'élève à 155 millions de kWh. Grâce à une consommation énergétique proportionnellement faible, le train constitue un moyen de transport particulièrement écologique. En Suisse, les CFF assurent en effet 28 pour cent du trafic marchandises et 16 pour cent du trafic voyageurs mais ne consomment que 3,4 pour cent de l'énergie requise par l'ensemble des modes de transport.

11 Bellinzone (TI), Ateliers industriels – En 2006, CFF Cargo a poursuivi le repositionnement du secteur «Maintenance», réagissant ainsi au recul de la demande, notamment dans le secteur des prestations d'entretien pour les locomotives. Les Ateliers industriels de Bellinzone demeurent le centre de compétences pour le gros entretien des locomotives de ligne.

12 Milan (I), gare – Les CFF transportent leurs passagers du Nord au Sud et par delà les frontières. Les Suisses sont les premiers usagers du train en Europe. Selon des statistiques internationales, un habitant suisse a en moyenne pris le train à 42 reprises en 2005. Seuls les Japonais sont de plus fervents adeptes du train.

Stratégie et réalisation des objectifs: enjeux stratégiques.

La Convention sur les prestations négociée entre la Confédération et les CFF ainsi que la stratégie du propriétaire définie par le Conseil fédéral consignent les objectifs stratégiques des CFF. En septembre 2006, le Parlement a approuvé la Convention sur les prestations passée avec les CFF pour les années 2007 à 2010 et, en décembre, le Conseil fédéral a adopté les objectifs stratégiques pour la même période. Il en découle pour les CFF les objectifs stratégiques ci-après relatifs au groupe et aux différentes unités d'affaires.

Objectifs généraux des CFF.

- Développer la part de marché en trafic voyageurs tout en maintenant un standard de qualité élevé. Contribuer de manière déterminante au transfert du trafic de la route vers le rail.
- Réaliser un bénéfice approprié dans les secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires. Enregistrer au moins un résultat équilibré dans les secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires.
- Garantir et maintenir un niveau de sécurité élevé.
- Entretenir de manière durable le réseau ferroviaire en tenant compte des progrès technologiques. Concrétiser les projets d'extension dans le respect de l'environnement, des délais et des coûts.
- Coordonner le système global des transports publics en Suisse.
- Améliorer la satisfaction de la clientèle.
- Tenir compte des attentes régionales dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise.
- Poursuivre une politique du personnel moderne et socialement responsable.

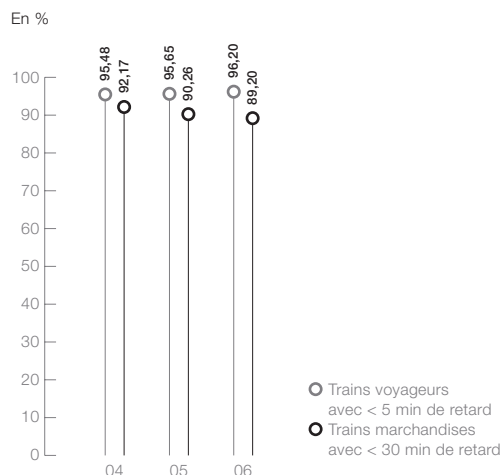
Objectifs stratégiques du trafic voyageurs.

- Exploiter le réseau grandes lignes en Suisse en assurant une qualité hors pair et un bénéfice approprié.
- Garantir la part de marché en trafic voyageurs régional. Améliorer en permanence le rapport indemnité compensatoire / prestation.
- Elaborer une offre axée sur le marché en trafic international. Absorber une partie prépondérante de la croissance du trafic. Garantir l'intégration de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.
- Atteindre les standards convenus en matière de ponctualité et de correspondance.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Objectifs stratégiques du trafic marchandises.

- Appliquer systématiquement la stratégie de transit adoptée dans le secteur d'activité «International».
- Dans le secteur d'activité «Suisse», proposer une offre sur tout le territoire en assurant une exploitation rentable.
- Parvenir à un résultat annuel positif.
- Atteindre les standards de ponctualité convenus en trafic marchandises national et international.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Evolution de la ponctualité des trains à l'arrivée



Objectifs stratégiques d'Infrastructure.

- Garantir la performance du réseau tout en préservant la rentabilité.
- Promouvoir l'interopérabilité et favoriser le développement technique ainsi que l'innovation du réseau à voie normale.
- Augmenter l'efficacité des subventions et créer ainsi les conditions permettant de réduire ou d'abaisser le prix des sillons.
- Assister les utilisateurs lors de la planification des sillons. Garantir une attribution des sillons non discriminatoire. Optimiser le recours aux capacités disponibles en tant que copropriétaire et mandant de Sillon Suisse SA.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Objectifs stratégiques d'Immobilier.

- Assurer une gestion des biens immobiliers conforme aux règles du marché et augmenter durablement la valeur du portefeuille immobilier dans le cadre de la politique d'investissement.
- S'accorder avec les autorités cantonales et communales à propos des projets devant être réalisés dans le périmètre des gares et les assister lors de la réalisation des pôles de développement.

- Dégager un bénéfice permettant de contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions et d'effectuer les paiements compensatoires convenus.

Réalisation des objectifs.

Les chapitres du présent rapport concernant les différentes divisions renseignent sur le degré de réalisation des objectifs stratégiques pour l'exercice 2006. Par conséquent, seules quelques indications accompagnent les principaux résultats ci-dessous. Pour des informations détaillées, il convient de se reporter aux chapitres indiqués.

Résultat financier. Le groupe CFF a clôturé l'exercice 2006 sur un excédent de 259,4 millions de francs après avoir essuyé une perte de 166,3 millions de francs l'année précédente. Ce bilan positif par rapport à 2005 est dû au meilleur résultat obtenu par l'ensemble des branches opérationnelles et à la dissolution de plusieurs provisions (voir rapport financier, page 79).

Avant-propos	02
Chemin de fer du Gothard	06
Trafic voyageurs	08
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prest. des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/	58
Développement durable	
Sécurité	60
Gestion des risques	63
Corporate Governance	64
Chronique annuelle	75
Rapport financier	79

Ponctualité. Les objectifs de ponctualité pour le réseau CFF (y compris trafic de tiers) n'ont été que partiellement atteints en 2006. La ponctualité des trains voyageurs s'est établie à 96,2 pour cent, dépassant l'objectif des 95 pour cent et améliorant le résultat de l'année précédente (95,7 pour cent). Avec un taux de 87,1 pour cent sur la liaison InterCity Berne–Zurich, l'objectif contraignant de 90 pour cent des trains IC arrivant à destination avec moins de trois minutes de retard en semaine n'a pas été atteint. En trafic marchandises, 89,2 pour cent des trains circulant sur le réseau CFF (CFF Cargo et tiers) sont arrivés à destination avec moins de 30 minutes de retard, un taux de ponctualité inférieur à l'objectif de 90 pour cent (voir ponctualité de CFF Cargo, page 19).

Productivité. La productivité a pu être améliorée de manière progressive au cours des dernières années. En trafic voyageurs, les charges d'exploitation par train-kilomètre ont reculé de 2,3 pour cent. En trafic marchandises, la distance moyenne par tonne nette acheminée a augmenté de 7,8 pour cent. Dans le domaine de l'infrastructure, la vente des sillons-kilomètres a progressé de 1 pour cent par rapport au coût de production.

Sécurité. Que l'on tienne compte ou non de la distance parcourue en sillons-kilomètres, le nombre d'accidents liés à l'exploitation (d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer) a augmenté de 87 à 109, ce qui représente une progression de 25 pour cent. Le bilan est de 0,71 accident (0,57 en 2005) par million de kilomètres parcourus. En 2006, 36 collisions et chocs (35 en 2005) ont été déplorés; il s'agit des deux principales causes d'accidents liés à l'exploitation. En revanche, une nette amélioration est à signaler du côté des accidents professionnels qui se sont chiffrés à 3,8 pour 100 collaborateurs contre 4,1 en 2005 (complément d'informations sur le thème de la sécurité, pages 60 et suivantes).

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 gestion de l'entreprise (voir chapitre Corporate Governance, page 64).

De surcroît, les CFF s'entretiennent régulièrement avec leur propriétaire représenté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le Département fédéral des finances (DFF) et l'Office fédéral des transports (OFT). Ces entretiens sont l'occasion de discuter, entre autres, des rapports sur la réalisation des objectifs stratégiques de la Confédération.

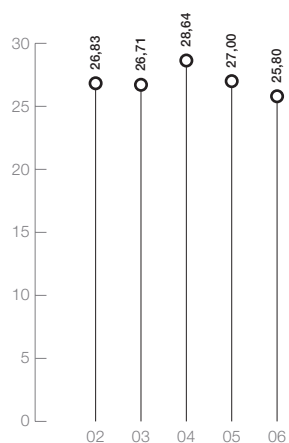
Au niveau opérationnel, le «balanced scorecard» (BSC) représente le principal instrument de gestion pour réaliser les objectifs. L'unité centrale Corporate Finance and Controlling (CFC) rédige chaque mois un rapport financier soumis à la Direction de l'entreprise.

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 2,1 milliards de francs, contribuant ainsi de façon considérable au soutien et à l'évolution positive de l'économie suisse. En diminution de 0,4 milliard de francs par rapport à 2005 (2,5 milliards de francs), le volume des investissements des CFF a été principalement consacré aux installations d'infrastructure et au matériel roulant.

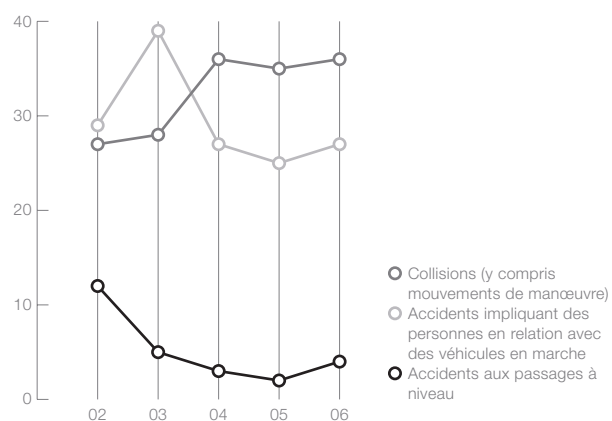
Charges d'exploitation par train-kilomètre en trafic voyageurs

En francs



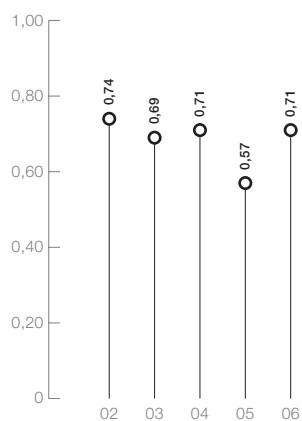
Evolution des accidents par cause

Nombre d'accidents



Evolution des dérangements d'exploitation

Dérangements par million de sillons-kilomètres



Pouvoirs publics: contraction des fonds pour l'infrastructure.

Les prestations des CFF constituent un élément structurant des transports publics en Suisse. Là où le train n'est pas économiquement viable, la Confédération, les cantons et les communes interviennent en tant que commanditaires. Les prestations des pouvoirs publics sont consacrées au maintien et à l'extension de l'infrastructure ainsi qu'au trafic régional. Un trafic régional performant, en tant que réseau d'apport, profite également au trafic grandes lignes des CFF. Dans l'ensemble, les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat ont diminué de 4,3 millions, à 1842,7 millions de francs suisses.

L'infrastructure des CFF est essentiellement financée par les prestations de la Confédération. Les cantons et, pour partie, les communes sont fortement impliqués dans le financement du trafic voyageurs régional. En échange des fonds versés, la Confédération exige des prestations clairement définies: tout d'abord, les CFF doivent proposer des installations d'infrastructure parfaitement conformes aux critères de qualité fixés. En trafic marchandises, l'entreprise doit par ailleurs mettre son réseau à la disposition d'autres sociétés de transport ferroviaire aux mêmes conditions que celles offertes à CFF Cargo. Aussi les CFF ont-ils créé le 1^{er} avril 2006, en collaboration avec le BLS, le Südostbahn et l'Union des transports publics, un service d'attribution des sillons autonome sous le nom de Sillon Suisse SA. Ainsi, l'obligation d'une allocation non discriminatoire des sillons est également remplie sur le plan formel.

La Confédération, les cantons et les communes indemnisent les CFF de plusieurs façons pour les prestations publiques commandées.

Prestations liées à l'infrastructure. En 2006, 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 au compte de résultat, ont atteint 1211,4 millions de francs suisses, soit 12,1 millions de plus que l'année précédente. Les prestations effectives liées à l'infrastructure sont en recul de 104,1 millions de francs

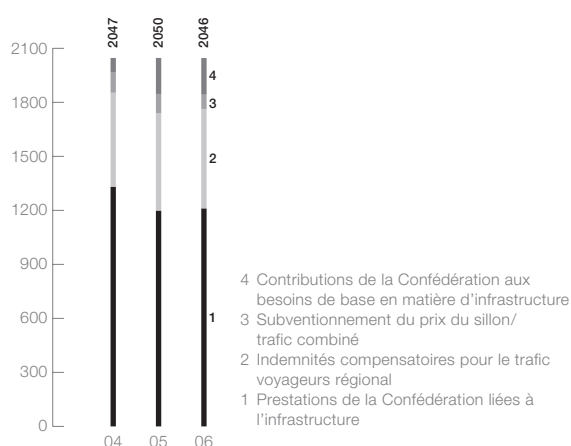
par rapport au montant initialement prévu, ce qui est directement imputable aux différents plans d'austérité de la Confédération.

Réseau toujours très sollicité. L'utilisation du réseau ferroviaire des CFF se mesure en sillons-kilomètres. Le volume moyen du trafic, c'est-à-dire la demande effective, est évalué au nombre de trains circulant quotidiennement sur chaque ligne. Après avoir progressé de 131 à 141 trains en 2005 sous l'effet du vaste changement d'horaire lié au projet Rail 2000 dans le trafic voyageurs, ce chiffre s'inscrit en léger recul avec une moyenne de 138 trains. La tendance au regroupement des convois dans le trafic marchandises explique largement cette baisse. Néanmoins, le réseau ferroviaire des CFF est toujours très sollicité, même en comparaison internationale.

Prestations d'intérêt général. L'indemnisation des prestations d'intérêt général par les pouvoirs publics permet de proposer en trafic voyageurs régional des prestations de transport répondant au volume et au cadre voulus par la politique des transports, et ce à des prix ne couvrant pas entièrement les coûts. Les cantons jouent un rôle déterminant dans la définition de l'offre en trafic régional et confient les mandats de prestations correspondants aux CFF. De tels systèmes incitatifs se retrouvent également dans le trafic marchandises. Ainsi, la Confédération soutient le transport combiné par le biais de subventions sur le prix des

Prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF¹

En millions de CHF



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

sillons ou d'indemnités compensatoires, encourageant de fait le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail, comme l'a décidé le peuple suisse.

En 2006, le montant total des indemnités versées aux CFF par la Confédération, les cantons et les communes a reculé de 16,4 millions de francs pour atteindre 631,3 millions. 552,1 millions de francs ont été consacrés au trafic voyageurs régional, 65,4 millions au subventionnement du prix des sillons et 13,8 millions au trafic combiné. La réduction de la contribution au trafic par wagons isolés à laquelle le Parlement avait renoncé pour 2005 a pris effet en 2006. De ce fait, les subventions relatives au prix du sillon versées à Infrastructure pour le trafic marchandises ont chuté de 30,9 millions de francs pour atteindre 65,4 millions de francs; ce sont ainsi 27 millions de francs de moins qu'en 2005 qui ont été mis à la disposition de CFF Cargo au cours de l'exercice sous revue. L'indemnité versée par kilomètre parcouru en trafic régional a diminué de 1,02 pour cent par rapport à l'année précédente et s'inscrit désormais à 7,75 francs.

Dans l'ensemble, les prestations versées en 2006 par les pouvoirs publics et ayant une incidence sur le compte de résultat ont reculé de 4,3 millions de francs pour atteindre 1842,7 millions de francs. Le gonflement de la demande en trafic voyageurs et en trafic marchandises au cours de l'exercice sous revue a permis d'améliorer le rapport entre les indemnités et les prestations.

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, d'un montant de 1842,7 millions de francs, sont intégrées en tant que produits dans le compte de résultat des CFF. A cela s'ajoute la contribution fédérale versée pour la couverture des besoins de base à hauteur de 203,6 millions de francs (contre 203,4 millions en 2005), qui sert à financer les investissements d'infrastructure dépassant le cadre du maintien de la substance.

En 2006, les prestations publiques destinées aux CFF ont ainsi atteint un total de 2046,3 millions de francs. L'année précédente, ces mêmes prestations s'inscrivaient à 2050 millions de francs.

Caisse de pensions: insuffisance chronique du taux de couverture.

En 2006, la Caisse de pensions des CFF a enregistré une performance de 5,6 pour cent sur ses placements. Le taux de couverture demeure insuffisant, et s'est même légèrement détérioré, reculant de 86,8 à 86,5 pour cent. La Caisse de pensions des CFF a adopté le système de primauté des cotisations au 1^{er} janvier 2007, au moment même où les CFF initiaient des mesures décisives en faveur de son assainissement.

La Caisse de pensions des CFF a clos l'exercice 2006 sur une perte de 60 millions de francs, après avoir enregistré un excédent de 460 millions de francs en 2005. Par ricochet, le découvert s'est accentué de 1841 millions à 1901 millions de francs et le taux de couverture a reculé de 0,3 pour cent, pour s'établir à 86,5 pour cent.

La Caisse de pensions des CFF a enregistré une performance de 5,6 pour cent sur ses placements malgré une tolérance au risque limitée en raison de l'insuffisance de couverture. Cette performance est imputable à la surprenante flambée des marchés d'actions, aux placements immobiliers indirects et, dans une moindre mesure, aux investissements (avec protection du capital dans certains cas) dans les matières premières ou le private equity. En revanche, les obligations suisses largement représentées dans le portefeuille et la faiblesse de la devise américaine ont pesé sur le résultat.

Comme en 2005, la Caisse de pensions aurait dû réaliser une performance supérieure à 6 pour cent pour obtenir un résultat équilibré. Or, bien que nettement supérieure au potentiel estimé de 4,5 pour cent sur la base de la stratégie de placement, elle n'a été que de 5,6 pour cent. A la fin 2006, toutes les réserves et provisions étaient constituées conformément au règlement.

Départs à la retraite anticipés. Au cours de l'exercice sous revue, 823 assurés ont pris une retraite anticipée (retraite intégrale ou partielle) de leur plein gré, soit nettement plus qu'en 2005 (229). Cette augmentation s'explique par l'adoption du régime de primauté des cotisations.

Adoption du système de primauté des cotisations au 1^{er} janvier 2007.

Préparé dans les moindres détails, le passage du système de primauté des prestations au régime basé sur les cotisations est effectif depuis le 1^{er} janvier 2007. Le plan d'assurance sélectionné et les cotisations correspondantes sont acceptables, toutes les prestations d'assurance sont financées, les garanties liées au changement de système pour les assurés d'un certain âge sont équilibrées et ont fait l'objet de provisions. D'après les simulations, un assuré âgé de 63 ans et demi peut, dans le cadre du nouveau système, bénéficier à son départ à la retraite d'une rente représentant 60 pour cent de son dernier salaire, à condition que l'avoir de vieillesse soit rémunéré à 3,5 pour cent. Toutefois, ce taux ne peut être garanti en 2007 en raison de l'insuffisance de couverture.

Le taux technique a dû être réduit de 4,0 à 3,5 pour cent lors du passage au système de primauté des cotisations. Cette baisse s'est répercutée dans les mêmes proportions sur le taux de conversion servant

à définir la rente annuelle en fonction de l'avoir de vieillesse cumulé au moment du départ à la retraite. Ce taux se situe donc à 6,515 pour cent à l'âge de 65 ans. Pour les rentes actuelles, le capital de prévoyance correspondant doit être augmenté de 390 millions de francs, ce qui pèse une nouvelle fois sur le taux de couverture.

Premières mesures en faveur de l'assainissement de la Caisse de pensions.

En 2006, les CFF ont décidé de verser 1493 millions de francs à la Caisse de pensions pour contribuer à son assainissement. Près de la moitié de cette somme (711 millions de francs) est destinée à combler l'insuffisance de couverture enregistrée au 31 décembre 2006, alors que le reste (782 millions de francs) est utilisé pour constituer une réserve de fluctuation de 15 pour cent sur le capital de prévoyance (5,2 milliards de francs).

L'assainissement de la Caisse de pensions des CFF s'effectue dans un premier temps par un prêt garanti de 1,2 milliard de francs. Conclu sur 25 ans au 1^{er} janvier 2007, ce prêt à 4 pour cent est remboursable à compter de 2011. Dans un deuxième temps, les CFF verseront encore 293 millions de francs à la fin mars 2007.

Le passage au système de primauté des cotisations contribue également à consolider les finances, mais la charge induite pour les assurés et les entreprises affiliées s'en trouve accrue.

Deuxième train de mesures en attente.

La question de l'assainissement de la part des retraités et des bénéficiaires de l'assurance-invalidité n'a pas encore été réglée. Cet assainissement, qui ne peut être prise en charge par les CFF, relève de la responsabilité de la Confédération, propriétaire à 100 pour cent des CFF. En décembre 2006, le Conseil fédéral a approuvé le plan envisagé par les CFF pour assainir la partie «Assurés actifs» mais ne s'est pas encore prononcé sur la participation de la Confédération à l'effort d'assainissement. Maintenant qu'il est avéré que la loi sur la Caisse fédérale de pensions Publica, et partant le passage au système de primauté des cotisations, ne fera pas l'objet d'un référendum, les CFF s'attendent à ce

que le Conseil fédéral et le Parlement abordent en détails les problèmes de la Caisse de pensions, et ce dans les meilleurs délais. Nul n'ignore que ses difficultés sont étroitement liées au financement décidé le 1^{er} janvier 1999 et à sa mise en œuvre sans réserve de fluctuation, ainsi qu'à l'effondrement ultérieur des marchés des capitaux.

Transparence.

La Caisse de pensions des CFF demeure une institution commune avec des comptes annuels, un découvert et un taux de couverture. Le transfert envisagé de la Caisse de pensions des CFF en une fondation collective, avec une caisse réservée aux bénéficiaires de rentes, n'est pas réalisable, car le Parlement a déjà refusé une solution similaire pour PUBLICA. Pour préserver la transparence de l'assainissement au niveau fédéral, les trois catégories d'assurés «Actifs», «Retraités» et «Rentiers AI» seront cependant gérées séparément sur les plans organisationnel et comptable. Cette distinction est notamment possible grâce au transfert, dans un fonds institutionnel, des fonds gérés par des tiers, les différentes catégories d'assurés étant titulaires de parts de fonds en fonction de leur fortune.

Situation financière après l'instauration du système de primauté des cotisations et l'assainissement partiel par les CFF.

Au 31 décembre 2006, le découvert de la Caisse de pensions des CFF s'élevait à 1901 millions de francs, et le taux de couverture s'établissait à 86,5 pour cent.

Le 1^{er} janvier 2007, le taux technique a été réduit à 3,5 pour cent, induisant un gonflement du découvert de 390 millions de francs à 2291 millions et une baisse du taux de couverture de 2,3 points de pourcentage à 84,2 pour cent. L'assainissement par les CFF à hauteur de 1493 millions de francs permet de réduire le découvert à 798 millions de francs et d'améliorer le taux de couverture de 10,3 points de pourcentage.

A l'issue de ces transactions, le découvert de la Caisse de pensions des CFF s'élève à 798 millions de francs et le taux de couverture à 94,5 pour cent. L'insuffisance de couverture demeure importante et ne permet pas d'adapter les rentes pour l'instant.

Personnel: nouvelle convention collective de travail.

En 2006, les CFF et leurs partenaires sociaux sont parvenus à un accord sur les nouvelles conventions collectives de travail des CFF et de CFF Cargo, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Elles s'articulent essentiellement autour de la semaine de 41 heures, de la restructuration des allocations et du devoir de paix absolu. Par ailleurs, les mesures en faveur de la réorientation professionnelle des collaborateurs ainsi que les efforts en matière de protection de la santé ont continué de porter leurs fruits. En moyenne annuelle, le groupe compte 27 933 postes à plein temps, dont 25 485 auprès de la maison mère.

La recherche d'un accord sur une nouvelle convention collective de travail (CCT) pour les CFF et CFF Cargo – les CFF avaient résilié la CCT précédente pour la fin 2006 afin d'ouvrir la voie à de nouvelles négociations – a constitué le grand événement de l'année 2006 en termes de politique du personnel. En décembre, les partenaires sociaux sont finalement parvenus à un compromis au terme de 14 sessions d'après négociations. Les CFF reviennent donc à la semaine de 41 heures et, après plusieurs tentatives infructueuses, adoptent un système d'allocation mieux adapté aux conditions actuelles. Les collaborateurs bénéficient d'une augmentation salariale de 1,5 pour cent, d'un jour de vacances supplémentaire, d'un congé de paternité de cinq jours et conservent la protection contre les licenciements en cas de restructuration. En vigueur depuis janvier 2007, la nouvelle CCT sera valable pendant au moins quatre ans. Les CFF restent donc un employeur attrayant et les nouveautés de la convention permettent d'accroître la compétitivité de l'entreprise.

Au cours des négociations salariales menées simultanément, les partenaires sociaux se sont accordés sur une augmentation générale de 1,2 pour cent. De plus, les CFF ont mis à disposition 0,8 pour cent de la masse salariale pour des augmentations de salaires individuelles.

L'accord sur les salaires et les négociations de la CCT se traduisent par une augmentation totale de 3,5 pour cent de la masse salariale en 2007, soit 73,5 millions de francs. Ce montant n'inclut pas le jour de vacances supplémentaire.

Optimisation des profils professionnels. Durant les négociations de la CCT, l'entreprise et les syndicats ont travaillé main dans la main pour optimiser différents profils professionnels. Les contenus, les plans de carrière et la rémunération des catégories professionnelles évoluant dans le sillage des avancées technologiques et du développement des processus, de nouveaux profils ont été élaborés pour les collaborateurs affectés à la production du trafic marchandises et à la conduite de l'exploitation. Il en a été de même dans le domaine de la préparation des trains, à la suite du regroupement des activités de manœuvre et de nettoyage.

Le personnel fait entendre sa voix. En 2006, les commissions du personnel (CoPe) ont activement participé à la vie de l'entreprise, conformément à leur rôle, et se sont investis dans de nombreux projets. Les représentants des CoPe sont à l'origine de plusieurs initiatives destinées à améliorer la situation à tous les niveaux, par exemple la remise en état des salles de repos ou l'évaluation des émissions nocives par la médecine du travail.

Effectifs en léger recul.

Durant l'exercice 2006, les CFF ont employé 27 933 collaborateurs en moyenne annuelle (postes à temps plein, filiales incluses), ce qui représente une réduction de 397 postes ou 1,4 pour cent par rapport à 2005. La tendance observée les années précédentes s'est donc confirmée: alors que la SA CFF et CFF Cargo SA ont accusé une baisse du nombre de postes à temps plein en cours d'année, les effectifs de leurs filiales se sont inscrits en hausse avec 60 postes supplémentaires. CFF Infrastructure a également enregistré une légère augmentation du nombre de collaborateurs à la suite de la professionnalisation de la Défense d'entreprise.

Retraite anticipée avant le changement de système de primauté. Le nouveau règlement de prévoyance de la Caisse de pensions des CFF entérinant le passage au système de primauté des cotisations au 1^{er} janvier 2007 a incité 768 collaborateurs des CFF et de CFF Cargo à prendre une retraite anticipée afin de bénéficier des anciennes conditions. En tenant compte des filiales, la Caisse de pensions des CFF a enregistré au total 823 départs volontaires en retraite anticipée, un chiffre nettement supérieur à l'année précédente (229).

Renforcement de la productivité et suppression de postes. L'application de mesures visant à renforcer la productivité s'est soldée par la suppression de postes dans différentes unités, les coupes s'avérant les plus importantes chez CFF Cargo. Un plan de réduction des coûts, dont l'incidence au niveau du personnel se manifestera en 2007, a également été mis en œuvre en 2006 dans le secteur administratif du groupe.

Recul des soldes d'heures. Les effectifs en personnel sont largement équilibrés et correspondent aux besoins. Malgré le surcroît de trafic, les soldes d'heures des collaborateurs se sont de nouveau inscrits en recul. Le nombre d'heures supplémentaires, de jours de congés non pris ou d'autres arriérés s'est élevé à 307 041 jours fin 2006, soit 6 pour cent de moins qu'en 2005.

Augmentation du nombre de collaboratrices. Avec une part de collaboratrices de 12,68 pour cent (moyenne annuelle), les CFF affichent le niveau le plus élevé de leur histoire (12,5 pour cent en 2005). Malgré une aug-

mentation continue au fil des dernières années, les femmes restent insuffisamment représentées au sein de l'entreprise. Ce constat concerne tout particulièrement l'échelon des cadres dirigeants, qui ne comptaient que 6,12 pour cent de femmes en 2006. Afin de pallier ce déficit, les CFF proposent notamment un programme de mentoring dans toute l'entreprise depuis 2004. Face au succès de cette initiative, deux groupes totalisant 24 participantes ont pour la première fois été constitués en 2006. Le programme lancé en octobre 2006 se poursuivra jusqu'en septembre 2007.

Réorientation professionnelle: une initiative fructueuse.

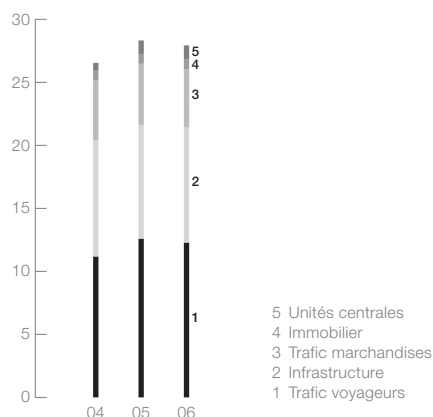
Réorientation de 388 collaborateurs. En 2006, les CFF ont soutenu 388 personnes ayant perdu leur emploi dans leur réorientation professionnelle. A la suite des restructurations, 180 collaborateurs ont pris part au programme de qualification NOA. Par ailleurs, 266 collaborateurs ont quitté ce programme après avoir retrouvé un emploi, soit 80 pour cent de plus qu'en 2005. Ce résultat encourageant est dû notamment à la mise en place de nouveaux processus de conseil et de placement. De surcroît, les efforts déployés par les CFF pour soutenir leurs collaborateurs dans leur réorientation professionnelle avant même la perte de leur emploi ont porté leurs fruits. Au cours de l'exercice 2006, les mesures préventives ont permis à près de la moitié des collaborateurs concernés (44 pour cent) de trouver un nouveau poste ou une autre solution avant la suppression effective de leur emploi.

Remplacement interne. En 2006, le service de placement du personnel des CFF a permis à 176 collaborateurs d'acquérir une expérience professionnelle supplémentaire dans le cadre de missions temporaires. Par ailleurs, 41 membres du personnel ont profité de l'une des variantes de réorientation proposées par les CFF aux collaborateurs plus âgés. Les mandats de prestations en vigueur depuis 2006 et le mode de financement selon le principe de causalité ont fait leurs preuves, les secteurs en restructuration constituant désormais des provisions pour les honoraires de remplacement. La durée moyenne de séjour au sein du programme de qualification a été de 265 jours, contre 264 en 2005.

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/
	Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

Evolution du personnel

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



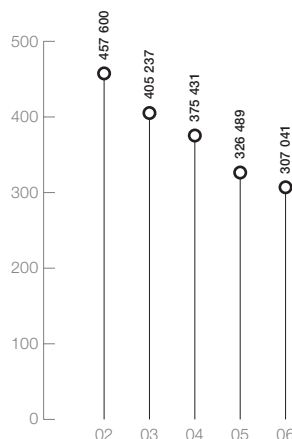
La politique du personnel, clé du succès de l'entreprise.

La politique du personnel des CFF repose sur des valeurs et des principes induisant des droits et des devoirs pour les collaborateurs et l'entreprise. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont reformulé et complété leurs principes de conduite et de collaboration. L'entreprise s'engage notamment à respecter ses collaborateurs, à promouvoir leur formation ainsi que leur perfectionnement et à proposer des conditions d'engagement flexibles et adaptées au marché. En contrepartie, elle attend de son personnel qu'il soit motivé, performant, coopératif, à l'écoute de la clientèle et ouvert à d'autres cultures.

Les collaboratrices et les collaborateurs contribuent de manière déterminante au succès des CFF. Des qualifications toujours plus pointues sont requises afin de satisfaire aux exigences du marché, des clients et de la Confédération. Les modèles de compétences définis pour les collaborateurs et les cadres dirigeants – qui viennent parfaire la politique du personnel des CFF – servent de référence pour la sélection et le développement des collaborateurs.

Evolution des crédits d'heures au sein des CFF¹

En jours



¹ SA CFF et CFF Cargo SA.

Formations et orientation professionnelle à tous les niveaux.

Augmentation du nombre d'apprentis. En moyenne annuelle, la communauté de formation login a formé 1199 apprentis pour le compte des CFF, soit 66 de plus qu'en 2005. En outre, 49 places de stage ont été proposées (contre 34 en 2005). A l'avenir, les CFF entendent renforcer encore leur engagement en faveur de la formation des jeunes. Après avoir relevé l'objectif de formation pour les apprentis de 1000 à 1200 places il y a quatre ans – et ce malgré un léger recul des effectifs globaux – login formera 1300 apprentis en moyenne par an d'ici 2010. Il sera ainsi possible de développer de nouveaux «Junior Business Teams» qui permettront aux apprentis de se préparer au marché du travail via des formations novatrices. Aujourd'hui déjà, 23 équipes, totalisant 111 places de formation, sont opérationnelles aux CFF.

Depuis 2006, login assure également la formation du personnel des locomotives sur mandat des CFF.

Investissement dans la formation et le perfectionnement. Les CFF encouragent la formation et le perfectionnement de leurs collaborateurs. Ils soutiennent les apprentissages, les formations spécialisées ainsi que les cours ou les perfectionnements auprès d'écoles supérieures grâce à des aménagements horaires et un

soutien financier. En 2006, plus de 300 séminaires et formations intersectoriels ont été organisés dans le cadre du programme de cours interne et une bonne centaine de collaborateurs se sont préparés à de futures fonctions d'encadrement via les trois programmes de relève des cadres proposés dans toute l'entreprise. Par ailleurs, les supérieurs ont eu largement recours au conseil en management interne. Pour preuve, plus de 5600 heures ont été consacrées au coaching individualisé, à l'accompagnement des processus de changement ainsi qu'à l'animation d'ateliers. L'institut de formation des CFF – le Centre Loewenberg – a enregistré une augmentation de 6 pour cent de sa clientèle externe (32 pour cent) et compte désormais parmi les centres de formation les plus appréciés de Suisse.

Responsabilité pour les collaborateurs.

Défis démographiques. A long terme, l'évolution démographique posera également de nouveaux défis aux CFF. L'entreprise doit prendre les dispositions nécessaires pour surmonter la probable pénurie de collaborateurs spécialisés et parer aux risques potentiels liés à l'évolution démographique, notamment à l'augmentation de la moyenne d'âge dans les secteurs à fort risque de morbidité et à la situation tendue sur le plan des assurances sociales.

Management des absences. Les CFF établissent régulièrement des rapports sur la santé. L'entreprise mise sur la prévention et la promotion de la santé ainsi que sur le management des absences et les nouvelles formes de réintégration. Grâce à une gestion systématique des absences, les CFF enregistrent une baisse constante de l'absentéisme pour cause de maladie et d'accident. Les absences prolongées ont une forte incidence statistique. Ayant créé la transparence sur les causes et les coûts des absences prolongées durant la période sous revue, les CFF sont désormais en mesure de redéfinir systématiquement les bases de réintégration professionnelle en 2007, notamment dans le but d'améliorer les procédures, d'éviter toute démarche isolée et d'optimiser l'affectation des personnes malades en fonction de leurs capacités.

Prestations sociales. En 2006, le Service social des CFF a assuré le suivi de 1395 collaborateurs (contre 1557 en 2005). Les soucis financiers restent le premier motif de consultation devant les problèmes de santé et les difficultés sur le lieu de travail. Pour permettre à son personnel de mieux concilier vie professionnelle et vie privée, les CFF ont pris en charge jusqu'à 90 pour cent des frais de garde de 238 collaborateurs. De surcroît, 54 enfants ont bénéficié de places de crèche réservées au personnel. Les CFF ont en outre intégré différents fonds de personnel à la fondation Fonds du personnel CFF, dont la fortune s'élevait à 44,3 millions de francs fin 2006. Cette fondation a débloqué environ un million de francs à des fins sociales, en vue notamment de stabiliser des situations financières fragiles.

Environnement: faibles émissions nocives.

Dans le cadre de leur politique de protection environnementale, les CFF ont pour objectif majeur le maintien et le développement de l'avantage environnemental du rail sur les autres modes de transport. Aussi l'entreprise mise-t-elle sur une amélioration continue de son rendement énergétique. En 2006, les CFF ont réalisé des progrès considérables dans le domaine des nuisances sonores, de la consommation d'énergie et des rejets polluants dans l'atmosphère. Par ailleurs, l'entreprise se penche également sur d'autres problématiques telles que la protection du climat ou les risques naturels.

Protection du climat: au cœur des préoccupations des CFF.

Les CFF rejettent peu de substances nocives dans l'atmosphère et assurent un trafic quasiment exempt de CO₂, ce grâce à l'électrification complète de leur réseau qui garantit une production neutre pour le climat et un rendement énergétique élevé. Par ailleurs, l'exploitation ferroviaire a toujours été exposée aux caprices climatiques et les risques naturels constituent des éléments indissociables de l'exploitation. La probable corrélation entre le réchauffement climatique global et les conditions météorologiques extrêmes accroît la nécessité de mesures de protection ciblées.

Les CFF génèrent une faible quantité d'émissions nuisibles pour l'environnement. La majeure partie des gaz libérés dans l'atmosphère est imputable au chauffage des bâtiments. En 2006, les CFF ont produit environ 54 100 tonnes de CO₂ en raison de la combustion de mazout et de gaz naturel. Les véhicules de service à moteur diesel utilisés pour la manœuvre, la desserte locale des marchandises et l'entretien des voies produisent dans l'ensemble quelque 32 260 tonnes de CO₂ par an.

Rendement énergétique élevé.

La consommation énergétique relativement faible reste l'atout écologique majeur des CFF: l'entreprise, qui as-

sure 28 pour cent du trafic marchandises et 16 pour cent du trafic voyageurs en Suisse, ne consomme que 3,4 pour cent de l'énergie requise par l'ensemble des modes de transport. Pour véhiculer une personne sur une distance de 100 kilomètres, les CFF ont consommé en 2006 quelque 9,6 kWh d'énergie finale, ce qui équivaut à environ 1,1 litre d'essence. Le transport d'une tonne de marchandises requiert 6,7 kWh pour 100 kilomètres, soit 0,7 litre de diesel.

Les CFF ont amélioré leur rendement énergétique de 3 pour cent, tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises. Cette amélioration est due au recul de la consommation d'énergie du trafic ferroviaire de 1862 GWh à 1827 GWh, conjugué à une augmentation simultanée des prestations de transport.

Production propre élevée. Les CFF produisent 70 pour cent de l'énergie électrique qu'ils utilisent dans leurs propres centrales hydro-électriques et usines partenaires. L'entreprise couvre ses besoins restants via des participations dans des usines nucléaires françaises et des achats sur le marché libre.

Débits résiduels. A l'avenir, les CFF anticipent un léger recul de la production énergétique parallèlement à une hausse des prestations de transport en raison de l'augmentation des débits résiduels fixés par la loi. Afin de garantir l'alimentation et la fourniture de prestations, les CFF collaborent au projet de construction de l'usine de pompage-turbine de Nant de Drance avec Atel.

Trois quarts de l'énergie pour les trains.

La consommation énergétique totale des CFF se répartit comme suit: 80 pour cent pour le trafic ferroviaire, 11 pour cent pour le chauffage, 8 pour cent pour le courant 50 Hz et 1 pour cent pour les carburants. En collaboration avec l'Agence de l'énergie pour l'économie (AenEC), les CFF analysent actuellement les économies pouvant être réalisées dans leurs bâtiments et ateliers.

Bénéfices climatiques dus au transfert du trafic de la route vers le rail.

Par ses activités, CFF Cargo déleste le réseau routier du passage de plus de 25 000 camions par jour. La préférence du rail aux transports routiers et aériens pour les marchandises et les personnes permet de limiter la consommation énergétique, de réduire les émissions de CO₂ et de préserver l'atmosphère par une libération moins importante de substances nocives telles que les oxydes d'azote et les particules de suie des moteurs diesel.

Risques naturels.

Les voies des CFF sont exposées à divers risques naturels tels que les inondations, les tempêtes et les glissements de terrain. Le changement climatique pourrait entraîner une accélération de la fréquence des sinistres et leur aggravation. Afin de faire face à ces dangers, les CFF ont développé un programme de gestion intégrale des risques naturels qu'ils ont, l'année dernière, fortement axé sur la prévention et les risques susceptibles d'entraver l'exploitation.

Moins de bruit.

Après avoir rééquipé ces dernières années la totalité des voitures de systèmes de freinage antibruit, les CFF ont initié des mesures équivalentes pour le parc de wagons et ont déjà assaini 33,8 pour cent des wagons à la fin 2006. Ces travaux seront terminés d'ici 2009. Dans le cadre du projet de réduction des émissions sonores financé par le fonds FTP, les CFF ont également

procédé en 2006 à l'installation de 11 kilomètres de parois antibruit. Ces dernières représentent désormais une longueur totale de 128,9 kilomètres.

Odeurs sans conséquence.

Après le remplacement des bruyantes semelles de frein en fonte grise par des semelles en matériau composite, il s'est avéré que les freinages à fond provoquaient la formation d'odeurs désagréables. Des mesures ont démontré que les gaz de carbonisation dégagés ne nuisaient pas à la santé. Avec l'appui d'autres compagnies ferroviaires, les CFF encouragent cependant les fabricants à optimiser la composition des semelles de frein afin qu'elles génèrent moins d'odeurs.

Recherches sur les champs électromagnétiques.

Les voitures CFF ont été équipées de répéteurs pour satisfaire les besoins des voyageurs souhaitant pouvoir téléphoner sans interruption lors de leurs déplacements. Des mesures exhaustives ont démontré que les valeurs d'intensité de champ dans les voitures étaient comparables à celles des zones d'habitation urbaine. Le réseau de téléphonie mobile GSM-R mis en place par les CFF respecte toutes les valeurs limites légales.

Concernant l'exposition des collaborateurs, les CFF ont procédé à une analyse des risques aux différents postes de travail. L'unique risque potentiel affecte les porteurs d'implants médicaux. Des recherches plus approfondies ont été réalisées dans ce domaine et des mesures engagées en conséquence.

Autres succès environnementaux.

En 2006, les CFF ont engagé un train de mesures visant à limiter les nuisances pour l'environnement: montage de filtres à particules sur les véhicules diesel, élimination de certaines substances dangereuses pour l'environnement (p. ex. CFC dans les groupes frigorifiques et amiante), installation de toilettes en circuit fermé, etc. A la faveur des mesures engagées, les CFF assoient à long terme leur politique portant sur une offre de mobilité à la fois attrayante et respectueuse de l'environnement.

Sécurité: progression du nombre d'accidents de moindre gravité.

La sécurité des clients et du personnel, un objectif essentiel aux yeux des CFF, influe dans une large mesure sur les activités quotidiennes. Les CFF ont opté pour une gestion globale de la sécurité, afin de maintenir cette dernière à un niveau élevé, voire l'améliorer. Telle est la finalité de la politique de sécurité, qui s'applique à l'ensemble de l'entreprise.

En 2006, les CFF n'ont déploré aucune collision et aucun déraillement de trains voyageurs ou marchandises occasionnant des blessures, mortelles ou non. En revanche, un accident s'est produit lors d'opérations de manœuvre, entraînant malheureusement le décès de l'un des collaborateurs des CFF.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont recensé 109 accidents d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), soit 0,71 accident par million de sillons-kilomètres. Ce résultat se situe globalement dans la moyenne des quatre dernières années (0,68 accident par million de sillons-kilomètres), mais est nettement supérieur à celui de 2005 en comparaison annuelle: seuls 87 accidents avaient été répertoriés en 2005, ou 0,57 accident par million de sillons-kilomètres.

L'année 2006 aura été marquée non seulement par des déraillements et des collisions, mais aussi par des accidents non imputables aux CFF, tels les franchissements de voies par des tiers et les collisions avec des véhicules routiers. Sont également pris en compte les accidents (18 en tout) affectant les CFF et provoqués, ne fût-ce qu'en partie, par d'autres entreprises de transport ferroviaire.

Détail des résultats. Les collisions et les chocs représentent à eux seuls 36 accidents (35 en 2005). Sur l'ensemble des incidents répertoriés, 55 pour cent ont eu lieu lors d'opérations de manœuvre. Au cours de l'année 2006, aucun dommage corporel ou matériel

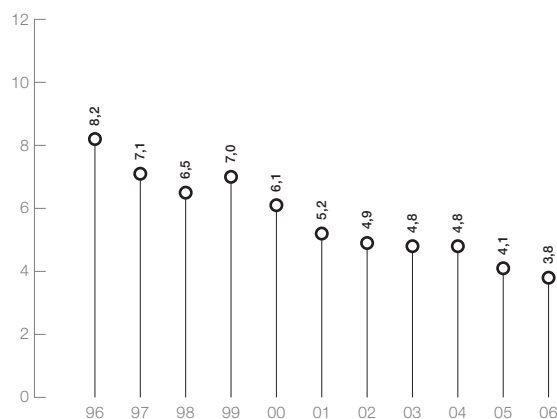
grave n'a été constaté à la suite d'une collision de trains sur le réseau CFF.

Le nombre de déraillements s'est élevé à 30, un bilan en hausse par rapport aux années précédentes (21 accidents de ce type en moyenne) et à l'exercice 2005 en particulier (17). Sur les 30 déraillements enregistrés en 2006, 21 (soit 70 pour cent) se sont produits dans la zone de manœuvre. Ces accidents sont généralement moins dangereux que ceux survenant avec des trains en circulation, dans la mesure où les opérations de manœuvre sont effectuées à vitesse réduite. Néanmoins, un collaborateur de la manœuvre est décédé en 2006 du fait du déraillement d'un train, à la grande tristesse de l'entreprise.

Le nombre d'accidents impliquant des voyageurs ou des tiers en relation avec des trains en marche est passé de 25 à 27. Dans l'ensemble, les victimes avaient une grande part de responsabilité dans ce type d'accidents: traversée des voies malgré les interdictions, présence non autorisée à proximité des voies et montée ou descente de trains en marche. Ces dernières années, les CFF ont lancé plusieurs campagnes de sensibilisation auprès du public, engagé des travaux de construction et introduit des mesures organisationnelles dans les gares. En procédant de la sorte, ils entendent renforcer la sécurité dans ce domaine difficile à maîtriser.

Sécurité au travail¹

Accidents du travail pour 100 collaborateurs



¹ SA CFF et CFF Cargo SA.

Poursuite de l'assainissement des passages à niveau. En 2006, quatre accidents ont eu lieu à des passages à niveau, ne provoquant heureusement que des blessures légères. Il s'agissait exclusivement de passages à niveau protégés (trois d'entre eux étant munis de barrières, le quatrième de feux clignotants).

Les CFF maintiennent leur objectif, qui consiste à supprimer les passages à niveau non protégés sur le réseau d'ici 2012. Durant l'exercice sous revue, 55 passages à niveau ont été sécurisés. Au cours de l'année 2007, il en sera de même pour 30 autres.

Renforcement de la sécurité du personnel.

Recul du nombre d'accidents professionnels. La sécurité du personnel sur le lieu de travail est d'une importance capitale et témoigne de l'efficacité de la culture de la sécurité promue par les CFF. En 2006, les CFF ont réussi à rehausser le niveau de sécurité du personnel. En effet, le taux d'accidents professionnels enregistré pour 100 collaborateurs a été de 3,8 (4,1 en 2005), soit un recul de 7,3 pour cent.

Cette amélioration continue de la sécurité a eu des répercussions positives sur les primes d'accidents. En effet, comme en 2005, la Suva a décidé de diminuer les primes de 2 millions de francs au 1^{er} janvier 2007, de sorte que leur montant total avoisine désormais les 19 millions de francs. Selon une comparaison établie par la Suva, de toutes les compagnies ferroviaires suis-

ses, les CFF affichent les meilleurs résultats en matière de sécurité au travail.

Recul du nombre d'accidents liés aux loisirs. En 2006, les CFF ont dénombré 51 800 jours d'absence pour cause d'accident survenu pendant les loisirs, soit un repli de 6,6 pour cent (3650 jours) par rapport à l'année précédente.

Système de gestion de la sécurité. Le système de gestion globale de la sécurité définissant les responsabilités, les règles et les processus permet aux CFF de maintenir la sécurité de la clientèle et du personnel à un haut niveau. Soucieux de développer ce système conformément aux besoins futurs, les CFF collaborent activement avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA), responsable de l'élaboration de directives spécifiques destinées aux compagnies ferroviaires.

Sécurité publique. Le nombre de voies de fait et d'agressions perpétrées contre les clients ou membres du personnel des CFF s'est maintenu à un bas niveau en 2006. En effet, les CFF ont adopté diverses mesures (présence de la police ferroviaire, extension des systèmes de vidéosurveillance et programme RailFair de lutte contre la violence) qui n'ont pas tardé à porter leurs fruits. On constate une nouvelle augmentation de la satisfaction de la clientèle dans ce domaine.

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	Rapport financier

Le nombre de dommages matériels et les frais liés aux actes de vandalisme ont pu être encore réduits par rapport aux exercices précédents. Les efforts déployés en termes de sécurité se sont donc aussi avérés efficaces en la matière. En effet, 14 personnes ont été prises sur le fait par les forces de sécurité, alors qu'elles étaient en train de couvrir du matériel roulant de graffitis. De nombreux titres de transport falsifiés (près de 500) ont été saisis en 2006. Force est de constater que leur nombre ne fléchit pas au fil des années. Pour faire face à ces problèmes, les CFF ont donc engagé diverses mesures visant notamment à sensibiliser le personnel de vente et à former le personnel des trains.

La politique de sécurité au cœur de l'action.

Les efforts déployés afin de renforcer la sécurité s'appuient 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 au maintien du haut niveau de sécurité dans l'ensemble de l'entreprise. Il correspond aux prescriptions de la Confédération, propriétaire des CFF. Le standard fera l'objet de nouvelles améliorations en fonction des nécessités éthiques, sociales, juridiques ou 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'améliorer sensiblement le succès de l'entreprise.

Culture de la sécurité. Les CFF entretiennent une culture de la sécurité qui soutient durablement le standard visé. Le principe de la responsabilité de chaque membre du personnel y joue un rôle central. Tous les collaborateurs, 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 appliquent 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. Dans les divisions et les unités d'affaires, la mise en place de systèmes opérationnels de gestion des risques a été intensifiée en 2006.

Au cours de l'exercice sous revue, les risques ont été évalués dans le cadre d'un processus standardisé, placé sous la responsabilité du Secrétariat général et associant 46 cadres dirigeants. La typologie des risques aux CFF ainsi qu'une matrice d'évaluation des risques ont constitué les deux critères d'analyse. 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 le «Corporate Risk Report» destiné à l'informer des risques auxquels les CFF s'exposent, des mesures mises en œuvre et du développement des systèmes de gestion des risques au niveau du groupe.

A l'échelle des différentes divisions et unités d'affaires, la mise en place de systèmes opérationnels de gestion des risques a été intensifiée en 2006. Ces systèmes, principalement axés sur le recensement des risques d'exploitation, représentent un complément judicieux et adéquat à la gestion des risques au niveau du groupe. Afin d'assurer un échange d'informations entre le Corporate Risk Management et les nouveaux systèmes opérationnels de gestion des risques, les interfaces existantes ont été plus précisément définies et adaptées les unes aux autres.

Processus de gestion des risques aux CFF

Processus	I Analyse des risques	II Planification des risques et pilotage	III Contrôle des risques
	1. Identification des risques Entretiens avec les cadres responsables (=Risk Owners) 2. Evaluation des risques Estimation des résultats des entretiens (= assessments) et évaluation des risques actuels par la Direction des CFF	3. Stratégie de maîtrise des risques Définition des interventions nécessaires et de l'ensemble des mesures à mettre en œuvre	4. Surveillance des risques Contrôle de la mise en œuvre des mesures de pilotage 5. Reporting des risques Documentation des risques au moyen du Corporate Risk Report remis au Conseil d'administration par la Direction
Résultat	Prise de conscience des risques et recensement systématique des risques Elimination des divergences en matière de risques entre Risk Owners, Direction des CFF et membres de la Direction	Programme de mise en œuvre (objectifs et mesures visant à influencer positivement les risques)	Garantie de réalisation des objectifs et de mise en œuvre des mesures

Avant-propos	02
Chemin de fer du Gothard	06
Trafic voyageurs	08
Trafic marchandises	14
Infrastructure	20
Immobilier	26
Impressions Nord/Sud	32
Stratégie/Objectifs	46
Prest. des pouvoirs publics	50
Caisse de pensions	52
Personnel/Domaine social	54
Environnement/ Développement durable	58
Sécurité	60
Gestion des risques	63
Corporate Governance	64
Chronique annuelle	75
Rapport financier	79

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 assurés de manière responsable et transparente. 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: les clients, la Confédération en tant qu’actionnaire unique, 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.

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 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 nécessaire à l’infrastructure des CFF.

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

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 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 120 et 121. 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 des représentants 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 n'est pas dirigée directement ni 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'article 7, alinéa 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 le 1^{er} janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'article 7, alinéa 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Avant-propos 02
Chemin de fer du Gothard 06
Trafic voyageurs 08
Trafic marchandises 14
Infrastructure 20
Immobilier 26
Impressions Nord/Sud 32
Stratégie/Objectifs 46
Prest. des pouvoirs publics 50
Caisse de pensions 52
Personnel/Domaine social 54
Environnement/ Développement durable 58
Sécurité 60
Gestion des risques 63
Corporate Governance 64
Chronique annuelle 75
Rapport financier 79



Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration. La présentation suivante détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2006 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.

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) | Président de Présence Berne (association).

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.

Mandat politique: 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 Trafic marchandises et membre des groupes de travail Immobilier, Informatique et Corporate Governance.

Mandats d'administrateur: Président de Swissquote Group Holding SA, Gland | Inficon Holding SA, Bad Ragaz | Dufry Holding SA, Bâle | Hexagon, Suède | X-Rite, Etats-Unis.

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 de Swiss Finance Institute, Zurich | Membre du conseil de fondation de la Fondation du Centre d'études de Gerzensee | Membre du conseil de fondation de la Fondation Banque Cantonale Vaudoise.

8 Christiane Brunner (1947, CH, représentante du personnel)

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

Mandat politique: conseillère aux Etats PS du canton de Genève.

9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membre depuis 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 Informatique.

02	Avant-propos
06	Chemin de fer du Gothard
08	Trafic voyageurs
14	Trafic marchandises
20	Infrastructure
26	Immobilier
32	Impressions Nord/Sud
46	Stratégie/Objectifs
50	Prest. des pouvoirs publics
52	Caisse de pensions
54	Personnel/Domaine social
58	Environnement/ Développement durable
60	Sécurité
63	Gestion des risques
64	Corporate Governance
75	Chronique annuelle
79	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 (page 67). 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. Il est renouvelé de manière échelonnée depuis cette date. Les prochaines élections pour le renouvellement intégral du Conseil d'administration auront lieu en 2007. L'ensemble des membres briguera un nouveau mandat.

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. Il nomme un secrétaire, qui n'est pas membre du Conseil d'administration.

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 trois ou quatre 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 2006, le Conseil d'administration a tenu dix séances ordinaires. 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'article 12, alinéa 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:

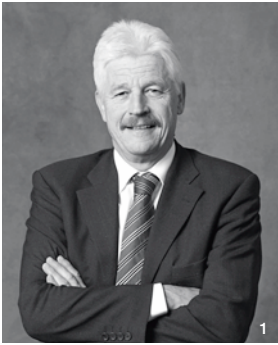
- reporting mensuel: rapports sur les résultats de l'ensemble de l'entreprise, des divisions et des unités d'affaires présentés sous forme écrite ou orale lors des séances du Conseil d'administration;
- budget et planification à moyen terme;
- prévision concernant la réalisation des objectifs budgétaires (régulièrement actualisée en cours d'exercice);
- comptes annuels;
- rapport annuel sur la réalisation des objectifs de la Confédération;
- plan annuel de révision pour la révision interne;
- rapports de révision des auditeurs 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, ce service est en fait placé sous la haute surveillance du groupe de travail Finances/Audit.

- Avant-propos 02
- Chemin de fer du Gothard 06
- Trafic voyageurs 08
- Trafic marchandises 14
- Infrastructure 20
- Immobilier 26
- Impressions Nord/Sud 32
- Stratégie/Objectifs 46
- Prest. des pouvoirs publics 50
- Caisse de pensions 52
- Personnel/Domaine social 54
- Environnement/ Développement durable 58
- Sécurité 60
- Gestion des risques 63
- Corporate Governance** 64
- Chronique annuelle 75
- Rapport financier 79



Direction de l'entreprise.

Membres de la Direction de l'entreprise. La présentation ci-après détaille la composition de la Direction de l'entreprise au 31 décembre 2006 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 de 1993 à 2006 (démission au 31 décembre 2006), 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.

Mandats: Président de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), Paris | Membre du conseil d'administration de la SNCF, Paris.

2 Andreas Meyer (1961, CH)

Responsable opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2007, avocat, MBA INSEAD Fontainebleau (France). Auparavant, Président de la direction de DB Stadtverkehr GmbH, membre de la Direction de DB Personenverkehr GmbH et membre du Comité exécutif de Deutsche Bahn AG.

3 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.

4 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).

5 Claude Alain Dulex (1949, CH)

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

6 Hannes Wittwer (1958, CH)

Chef du personnel (depuis 2002; démission au 28 février 2007), 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.

Mandat: membre du conseil de fondation de la caisse-maladie Atupri.

7 Hansjörg Hess (1951, CH)

Chef de la division Infrastructure (depuis 2004). Ingénieur en électricité diplômé EPF. 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.

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.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objectifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

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 fédérale sur les salaires des cadres entrée en vigueur le 1^{er} février 2004.

Les membres du Conseil d'administration (y compris le Président du Conseil d'administration) ont perçu au total une rémunération de 850 400 francs pour l'exercice 2006 (861 600 francs en 2005), dont une part fixe de 760 000 francs (770 000 francs en 2005) et une indemnité forfaitaire de 90 400 francs (91 600 francs en 2005). La rémunération fixe du Président du Conseil d'administration s'est élevée à 250 000 francs (250 000 francs en 2005) et son indemnité forfaitaire à 30 000 francs (30 000 francs en 2005).

L'ensemble des rémunérations versées aux membres de la Direction de l'entreprise (y compris à son Président) s'est monté à 3 162 800 francs (2 824 560 francs en 2005), dont une part fixe de 2 100 000 francs (2 100 000 francs en 2005), une part variable de 1 062 800 francs (724 560 francs en 2005), une indemnité forfaitaire de 109 000 francs (109 000 francs en 2005) et un versement unique annuel de 225 000 francs (125 000 francs en 2005) sur l'avoir en caisse de pensions.

Le Président de la Direction de l'entreprise a perçu une somme de 600 000 francs (520 000 francs en 2005), dont une part fixe de 400 000 francs (400 000 francs en 2005) et une part variable de 200 000 francs (120 000 francs en 2005), ainsi qu'une indemnité forfaitaire de 24 000 francs (24 000 francs en 2005). En outre, il a bénéficié d'un versement exceptionnel de 75 000 francs sur son avoir en caisse de pensions, qui s'ajoute au versement annuel de 25 000 francs (25 000 francs en 2005).

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 (comme en 2005).

Aucune indemnité n'a non plus été versée aux membres du Conseil d'administration ou de la Direction de l'entreprise ayant quitté leur poste avant 2006.

Attribution d'actions, détention d'actions, options. L'ensemble des actions se trouve en possession de la Confédération. Aucun plan d'option 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, information aux actionnaires.

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

Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10 al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de

l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi que le Département fédéral des finances (DFF) d'exercer ses droits d'actionnaire. 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 directives 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.

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.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objectifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

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 50 et suivantes). Conformément à la loi sur le contrôle des finances, le Contrôle fédéral des finances est habilité à réaliser des contrôles au sein des CFF, et notamment à surveiller l'emploi des ressources. En tant qu'autorité de surveillance, l'OFT examine si les comptes annuels et le bilan des CFF sont conformes aux dispositions de la législation ferroviaire (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 2006, des honoraires à hauteur de 1 867 000 francs (contre 1 574 000 en 2005) 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 176 000 francs (contre 1 087 000 en 2005).

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 2006.

Janvier

20 janvier — Les CFF et la Deutsche Bahn (DB) regroupent leurs activités de marketing en trafic voyageurs transfrontalier sous l'appellation «Rheinalp». L'Allemagne est le premier marché étranger de CFF Voyageurs.

26 janvier — Les CFF et les deux cantons traversés par la ligne du St-Gothard, Uri et le Tessin, créent sous le nom «Gottardo» l'association responsable des festivités du 125^e anniversaire de la ligne du St-Gothard organisées en 2007.

27 janvier — Les chutes de neige les plus importantes depuis 20 ans qui s'abattent sur le Tessin et le nord de l'Italie paralysent fin janvier le trafic Nord-Sud via le St-Gothard et le Simplon.

Février

5 février — «Dimanche, un aller et retour pour le prix d'une simple course»: sur l'initiative des CFF, les entreprises de transports publics choisissent ce slogan pour lancer une journée d'action contre le taux élevé de particules fines dans l'atmosphère. Durant tout le dimanche, les usagers des transports publics peuvent effectuer un aller-retour avec un billet simple.

15 février — L'expertise du cabinet Fichtner Consulting und IT AG de Stuttgart clôture les activités engagées après la panne de courant du 22 juin 2005. Cette seconde opinion confirme les principaux résultats des analyses internes et propose un complément de mesures dans le domaine de la gestion des risques au sein des CFF.

24 février — Benedikt Weibel annonce son départ pour la fin 2006. Il prend sa retraite après 28 années passées aux CFF, dont 14 en qualité de Président de la Direction de l'entreprise.

28 février — Les CFF annoncent leur intention de ne plus utiliser que du bois issu de forêts exploitées selon les principes du développement durable. Chaque année, l'entreprise commande près de 10 000 mètres cubes de bois pour ses traverses, dont 70 pour cent proviennent de forêts suisses.

Mars

10 mars — Le conflit sur les salaires est réglé par le tribunal arbitral paritaire: chaque collaborateur des CFF bénéficiera d'une prime unique de 1000 francs et les CFF doivent mettre à disposition 0,8 pour cent de la masse salariale, soit 17 millions de francs, pour des augmentations individuelles de salaire.

15 mars — Une alerte à la bombe à Zurich Stadelhofen paralyse le trafic du RER pendant près de trois heures dans l'après-midi. Plusieurs centaines de trains sont supprimés jusqu'en soirée.

17 mars — Sur fond de pression concurrentielle accrue et d'une contraction de la demande en prestations d'entretien, CFF Cargo repositionne l'unité «Entretien du matériel roulant». D'ici fin 2008, quelque 220 postes seront supprimés sans licenciements. L'effectif des Ateliers industriels de Bellinzzone sera renforcé. Sur le site de Bienne, CFF Cargo recherche un partenaire industriel pour l'entretien des locomotives de manœuvre, des véhicules de service à moteur diesel et des wagons citernes.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objectifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

20 mars — Les CFF publient les résultats de l'exercice 2005. Malgré la hausse du nombre de voyageurs et l'augmentation sensible des prestations en trafic marchandises, le groupe accuse une perte de 166,3 millions de francs due essentiellement aux provisions constituées pour CFF Cargo et pour la Caisse de pensions, à la perte opérationnelle du trafic marchandises et aux lourds dommages liés aux intempéries. L'année 2005 aura également été marquée par d'importantes interruptions de l'exploitation.

28 mars — Au petit matin, le trafic routier et le trafic ferroviaire sont bloqués entre Wynigen et Riedtwil à la suite d'un glissement de terrain. Un InterRegio assurant la liaison Zurich–Berne ne peut éviter l'obstacle, la voiture de commande déraile sur un essieu, mais aucun blessé n'est à déplorer.

31 mars — Les syndicats n'étant pas prêts à négocier des changements dans l'actuelle convention collective de travail (CCT), les CFF résilient les deux conventions CFF et CFF Cargo. L'entreprise entend négocier de nouvelles conventions s'alignant sur les conditions en vigueur dans des branches similaires afin de lutter à armes égales sur le marché et d'affirmer sa compétitivité en qualité d'employeur socialement responsable.

Avril

4 avril — Les compagnies de fret CFF Cargo, B-Cargo (Belgique), SNCF Fret (France) et CFL (Luxembourg) annoncent la création de la société de coopération Sibelit, qui vise une amélioration de la qualité de production sur l'axe Anvers–Bâle–Milan et une croissance de la part de marché du chemin de fer.

11 avril — A l'occasion de la conférence de presse du bilan à Zurich, les CFF se montrent satisfaits des prestations de transport enregistrées en 2005: le nombre d'usagers atteint des records, tout comme le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par CFF Cargo. Thierry Lalive d'Epinay, Président du Conseil d'administration, qualifie cependant les résultats du groupe de «pas satisfaisants du tout» au regard de la perte financière de 166,3 millions de francs.

12 avril — Peu avant 20 heures, une défaillance technique et un feu couvant immobilisent, dans le tunnel de base du Zimmerberg, un Cisalpino assurant la liaison Zurich–Milan. Les quelque 120 voyageurs sont contraints d'évacuer les lieux par les sorties de secours. L'incident génère une discussion publique sur la sécurité et la qualité du Pendolino.

27 avril — CFF Cargo annonce une extension de son offre en Allemagne ainsi qu'en Italie et entend dès lors devenir un modèle de flexibilité, de fiabilité et de qualité sur le marché libéralisé du transport de marchandises par le rail.

28 avril — CFF Immobilier lance à Neuchâtel le concept «Gare et plus», qui prévoit l'élargissement des services et de l'offre dans 23 grandes gares.

28 avril — A l'aube, un train de locomotives du BLS entre en collision avec une composition ICE en gare de Thoune. Huit personnes, dont le mécanicien de l'ICE, sont légèrement blessées. La ligne Thoune–Spiez doit être fermée toute la journée pour permettre de dégager la voie.

Mai

3 mai — Les CFF présentent les prochains développements de leur offre horaire pour la période 2007-2009. Associée aux autres projets envisagés en la matière, l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg générera un nouvel élargissement de l'offre et une réduction des temps de parcours.

18 mai — La Fondation Nature et Economie décerne le label «Parc naturel» au faisceau de voies Zurich HB–Zurich Altstetten et reconnaît ainsi la conception écologique du site, qui offre un biotope naturel à une faune rare.

20 mai — Plus de 30 000 passionnés du rail et leur famille célèbrent le centenaire du tunnel du Simplon, l'un des plus longs ouvrages ferroviaires du monde.

29 mai — CFF Cargo introduit le nouveau réseau de desserte du trafic par wagons isolés en Suisse. Ce réseau se concentre sur les besoins des transporteurs et compte 323 points de chargement. Par ailleurs, 200 solutions individuelles sont également proposées aux clients non raccordés au réseau de base. Ainsi, le trafic suisse par wagons isolés prend une nouvelle dimension et devient plus compétitif.

31 mai — Les CFF et le Südostbahn élaborent une convention-cadre simplifiant les limites de propriété pour les gares et les lignes de Suisse orientale. Son entrée en vigueur est prévue le 10 décembre 2006.

Juin

10 juin — Les CFF mettent en service la première nouvelle rame automotrice à deux niveaux affectée au RER zurichois.

17 juin — Des représentants des CFF, des villes et des communes célèbrent les 150 ans de la ligne Aarau–Olten–Emmenbrücke avec un authentique train à vapeur. A Olten, de nombreuses manifestations entoureront l'événement jusqu'en fin d'année.

23 juin — Le Conseil d'administration des CFF nomme Andreas Meyer au poste de Président de la Direction des CFF au 1^{er} janvier 2007. Ce juriste bâlois de 45 ans est président de la direction de DB Stadtverkehr GmbH, membre de la direction de DB Personenverkehr GmbH et membre du Comité exécutif de Deutsche Bahn AG.

Juillet

2 juillet — Les CFF introduisent le système européen de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. Tous les trains circulant après 22h30 sont équipés de ce nouveau système. Son exploitation sera ensuite étendue progressivement.

24 juillet — Les CFF testent, dans les gares de Zurich HB et de Zoug, de nouveaux écrans informant de la situation de l'exploitation (p. ex. dérangements et itinéraires possibles). Le test s'avère un succès et de nouvelles gares CFF seront équipées de ce dispositif d'ici la fin de l'année.

Août

3 août — Pour la première fois, le nombre d'abonnements généraux en circulation passe la barre des 300 000.

25 août — Les CFF adoptent une nouvelle structure pour gérer l'exploitation ferroviaire. Conformément à ce concept s'étendant jusqu'en 2015, la disposition et la conduite opérationnelle du trafic ferroviaire de Suisse alémanique seront réunies dans deux centres de gestion à Olten et Zurich. Les frais d'investissement s'élèvent à 160 millions de francs. Un troisième centre couvrant la Suisse romande est en cours de réalisation à Lausanne, et un quatrième est en service depuis 2003 au Tessin.

29 août — Le résultat semestriel de la SA CFF affiche une progression des prestations de transport de 3,8 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus augmente à 7018 millions et les tonnes-kilomètres à 6026 millions. Par ricochet, le produit du trafic s'inscrit en hausse de 3,5 pour cent à 1604,1 millions de francs. Le résultat financier du groupe pour le premier semestre croît de 30 millions de francs, à 59,4 millions de francs.

Septembre

1^{er} septembre — La Défense d'entreprise des CFF débute son activité dans la nouvelle organisation professionnelle BW 21. Des forces d'intervention des corps des sapeurs-pompiers locaux viennent compléter les équipes à bord des 15 trains d'extinction et de sauvetage, permettant de réduire sensiblement les temps d'intervention.

18 septembre — CFF Cargo acquiert 150 wagons à parois coulissantes à quatre essieux et les intègre au pool de wagons de Transwaggon (TWA). Les clients de CFF Cargo ont ainsi accès à l'ensemble du parc de wagons de TWA, qui comprend environ 5000 wagons à parois coulissantes dotés de diverses spécifications.

20 septembre — A Morges, la 2000^e classe visite le train-écoles des CFF. Depuis le lancement de la campagne «Fair-play, c'est sûr» en 2003, plus de 40 000 élèves ont ainsi été sensibilisés à la sécurité et aux règles de bonne conduite dans les trains.

24 septembre — A l'occasion d'une votation sur le projet d'aménagement de la gare centrale de Zurich, les électeurs zurichois approuvent les projets de la Poste et des CFF visant à développer la zone de la Sihlpost en une aire de vie et de travail moderne et attrayante.

Octobre

10 octobre — CFF Cargo élargit son rayon d'action international en trafic combiné. Elle achemine des trains-blocs de conteneurs sur la ligne Lübeck–Novare pour le compte de l'opérateur Hupac AG. En sa qualité de transporteur contractuel, elle emprunte pour la première fois le tunnel du Brenner sur le parcours Anvers–Padoue. Les entreprises ferroviaires B Cargo, Wiener Lokalbahn et Trenitalia opèrent comme sous-traitants de CFF Cargo.

17 octobre — Les CFF informent la Confédération de leur contribution à l'assainissement de la Caisse de pensions: l'entreprise souhaite assainir durablement la part des actifs assurés dans la Caisse de pensions et octroie à cette dernière un prêt d'environ 1,5 milliard de francs.

18 octobre — Dans la perspective de l'anniversaire de la ligne du St-Gothard en 2007, les CFF inaugurent la «Gare d'autoroute Gottardo» d'Erstfeld en collaboration avec les cantons d'Uri et du Tessin.

27 octobre — Les CFF posent les premières traverses anti-vibrations sur une partie du tronçon située à l'entrée du tunnel de Loèche.

30 octobre — Le premier site de voyages des CFF www.cff.ch/travel est mis en ligne.

Novembre

8 novembre — Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication désigne les CFF comme futur exploitant de l'axe NLFA du St-Gothard.

02	06	08	14	20	26	32	46	50	52	54	58	60	63	64	75	79
Avant-propos	Chemin de fer du Gothard	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Infrastructure	Immobilier	Impressions Nord/Sud	Stratégie/Objectifs	Prest. des pouvoirs publics	Caisse de pensions	Personnel/Domaine social	Environnement/Développement durable	Sécurité	Gestion des risques	Corporate Governance	Chronique annuelle	Rapport financier

9 novembre — Securitrans fête son cinquième anniversaire. Cette société affiliée des CFF et de Securitas propose diverses prestations de service dans les transports publics, allant de la police ferroviaire à la surveillance des chantiers en passant par la protection des objets.

14 novembre — Les CFF approuvent le projet Vera prévoyant la suppression d'une centaine de postes administratifs d'ici fin 2007. Les frais d'administration seront sensiblement réduits.

29 novembre — Les CFF ouvrent leur troisième point de vente dans un centre commercial, le Shoppyländ de Schönbühl.

30 novembre — Le canton de Zurich et les CFF inaugurent la nouvelle double voie entre Bubikon et Rüti, qui permet d'introduire la cadence au quart d'heure sur la ligne Zurich–Rapperswil via Uster.

Décembre

9 décembre — Au terme d'une année de travaux, la nouvelle troisième voie de Sursee autorise une cadence semi-horaire sur la ligne RER Lucerne–Sursee.

10 décembre — Le changement d'horaire entraîne notamment une amélioration de l'offre dans le trafic international vers l'Allemagne et l'Italie. Les navetteurs profitent également d'un étoffement de l'offre en trafic régional.

15 décembre — Les CFF et les syndicats s'accordent sur une nouvelle convention collective de travail de quatre ans pour les CFF et pour CFF Cargo. A compter du 1^{er} janvier 2007, la semaine de travail sera de 41 heures; à titre de compensation, les collaborateurs bénéficient d'une hausse salariale de 1,5 pour cent et d'un jour de vacances supplémentaire. La protection contre les licenciements est maintenue dans son intégralité.

15 décembre — Les CFF cèdent leur participation de 97,5 pour cent dans la société Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG au groupement d'intérêts IG-Bodensee/Walter Klaus. Ce dernier exploite d'ores et déjà la flotte autrichienne sur le lac de Constance et s'engage à poursuivre l'exploitation de SBS AG.

19 décembre — Les CFF inaugurent en gare de Berne une nouvelle salle d'attente qui servira de modèle aux autres gares RailCity.

22 décembre — L'Office fédéral des transports approuve les plans de construction de la ligne diamétrale Altstetten–Zurich HB–Oerlikon. Ce projet permettra de résoudre à long terme le problème d'encombrement du point nodal de Zurich et de renforcer les capacités des trafics RER et grandes lignes vers le nord de Zurich, Schaffhouse et la Suisse orientale.

28 décembre — Thierry Lalive d'Epinay, Président du Conseil d'administration, et Benedikt Weibel accueillent à Bâle le nouveau Président de la Direction des CFF, Andreas Meyer. Après 28 années aux CFF, Benedikt Weibel quitte son poste et fait ses adieux à l'entreprise.

Rapport financier.

Rapport du groupe CFF

Rapport financier	80
Le groupe CFF clôture l'exercice 2006 sur un bénéfice de 259,4 millions de francs. La conjoncture et la propension à la consommation ont eu un effet positif sur le résultat annuel.	
Compte de résultat du groupe	89
Bilan du groupe	90
Tableau de financement du groupe	92
Tableau des fonds propres du groupe	93
Annexe aux comptes du groupe	94
Remarques concernant les comptes du groupe	97
Information sur les segments:	114
Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales	
Liste des participations du groupe	120
Rapport du réviseur des comptes consolidés	122

SA CFF

Compte de résultat	123
Bilan	124
Annexe aux comptes annuels	126
Proposition d'utilisation du résultat	134
Rapport de l'organe de révision	135

Rapport financier.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2006 sur un bénéfice consolidé de 259,4 millions de francs. La conjoncture favorable et la propension à la consommation ont eu un effet positif sur le résultat annuel. Une forte hausse des prestations de transport a été enregistrée tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises. Cette belle progression a également été bénéfique à l'infrastructure et aux activités annexes telles que RailCity. La dissolution de provisions devenues inutiles et de provisions pour impôts différés a aussi largement contribué au redressement du résultat. L'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF s'est traduite par une augmentation de l'engagement économique de prévoyance et par une contraction des capitaux propres à hauteur de quelque 3 milliards de francs.

La recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Lors de la première application de cette recommandation selon la méthode statique, la différence entre l'engagement économique et la provision comptabilisée dans les comptes consolidés a dû être saisie par le biais des capitaux propres. Par ricochet, ces derniers se sont contractés de quelque 3 milliards de francs le 1^{er} janvier 2006.

Au cours de l'exercice sous revue, les provisions devenues inutiles et initialement constituées au titre des restructurations, de l'assainissement du parc de véhicules, des risques d'activité et de procès ou des impôts différés, ont été dissoutes pour un montant de 131,0 millions de francs. Cette opération, conjuguée à la bonne tenue des activités opérationnelles, a permis au groupe de dégager un bénéfice consolidé de 259,4 millions de francs. La perte de 166,3 millions de francs enregistrée en 2005 était liée aux provisions nécessaires pour les programmes de restructuration, aux lourds dommages causés par les intempéries ainsi qu'à l'augmentation des provisions pour les besoins de la Caisse de pensions dans le cadre de l'ancienne recommandation RPC 16.

Le résultat du groupe par segment se présente comme suit:

Résultat du groupe par segment

M CHF	2006	2005	Variation
Trafic voyageurs	193,7	78,6	115,1
Trafic marchandises	-37,3	-165,7	128,4
Infrastructure	91,8	17,4	74,4
Immobilier	27,8	21,0	6,8
Unités centrales	-20,5	-123,2	102,7
Eliminations intersociétés	4,0	5,6	-1,6
Bénéfice/perte du groupe	259,4	-166,3	425,7

Le segment Trafic voyageurs a plus que doublé son résultat par rapport à 2005. Cette forte progression s'explique pour l'essentiel par la hausse du produit du trafic induite par le succès de l'offre Rail 2000 et par l'intensification des transports transfrontaliers. La multiplication des prestations de transport sollicite davantage les véhicules et entraîne logiquement un gonflement des dépenses d'entretien. La dissolution des provisions devenues inutiles à l'exploitation a influé positivement sur le résultat du trafic voyageurs.

Le segment Trafic marchandises a amélioré son résultat de 128,4 millions de francs. Le résultat de l'exercice 2005 avait été grevé par les provisions constituées (pour un montant total de 110 millions de francs) au titre de la restructuration du trafic par wagons isolés et de l'apurement d'anciennes charges datant de la période précédant la réforme des chemins de fer. Les coûts liés aux programmes de restructuration dans le trafic par wagons isolés se sont révélés plus faibles que prévu, si bien qu'une grande partie des provisions constituées a pu être dissoute en 2006. En revanche, le repositionnement de l'unité «Entretien du matériel roulant» a imposé la constitution de provisions dans des proportions similaires. Autrement dit, ces deux opérations se neutralisent pratiquement. Les prestations de transport ont une nouvelle fois affiché une belle progression (+7,5 pour cent). Par contre, le produit du trafic marchandises a enregistré une croissance plus modérée (+1,6 pour cent) en raison de l'allongement des distances parcourues, de la persistance d'une situation d'âpre concurrence et des pressions tarifaires qui en découlent. Les mesures liées aux programmes de restructuration, conjuguées à la conjoncture favorable, ont permis l'amélioration du résultat d'exploitation.

Le segment Infrastructure a une nouvelle fois réussi à augmenter ses ventes de sillons à des tiers. Le recours à des mesures ciblées a permis d'améliorer encore la disponibilité du réseau ferroviaire CFF, comme l'attestent les données sur la ponctualité. Les gains d'efficacité et le fléchissement des investissements ont eu un effet positif sur le résultat. Les provisions pour impôts différés constituées en 2003 conformément à l'arrêt du Tribunal fédéral relatif à l'assujettissement des immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire ont à nouveau pu être partiellement dissoutes à la suite de l'établissement de l'assiette d'imposition définitive.

Le segment Immobilier a réussi à accroître son résultat de 6,8 millions de francs malgré la hausse des indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructure et le fléchissement du produit issu de la vente d'immobilisations corporelles. Le chiffre d'affaires lié aux sept gares RailCity s'est de nouveau inscrit en hausse, ce qui a dopé les produits résultant de la location d'immeubles. En 2006, le volume d'investissement lié à des projets a été élevé. La part réellement inscrite à l'actif est supérieure au forfait appliqué auparavant, ce qui contribue également à l'amélioration du résultat.

Les unités centrales affichent un résultat en nette progression, en raison notamment de la disparition de la dotation à la provision RPC 16. Lors de la première application de la recommandation RPC 16 dans sa version remaniée, l'augmentation des passifs résultant d'institutions de prévoyance (3 milliards de francs environ) a dû être enregistrée par le biais des capitaux propres. Au cours de l'exercice précédent, une provision RPC 16 de 94 millions de francs avait pesé sur le compte de résultat. Depuis le 1^{er} janvier 2006, les différents segments supportent les coûts liés au financement du projet «Chance» (NOA: nouvelle orientation et activité professionnelle), lesquels sont comptabilisés dans les charges de personnel.

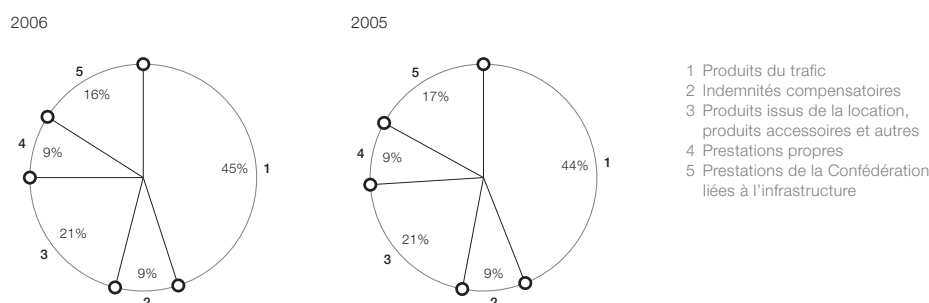
Chiffres-clés du compte de résultat

M CHF	2006	2005	Variation
Produits d'exploitation	7 216,8	7 087,8	129,0
Charges d'exploitation	6 922,2	7 107,0	-184,8
Résultat d'exploitation avant provision RPC 16	294,6	-19,2	313,8
Résultat d'exploitation après provision RPC 16	294,6	-113,2	407,8
EBIT	343,8	-79,2	423,0
Bénéfice/perte avant impôts	262,9	-156,2	419,1
Bénéfice/perte du groupe	259,4	-166,3	425,7

Produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation ont progressé de 129,0 millions de francs par rapport à 2005 pour s'établir à 7216,8 millions de francs. Cette amélioration est étroitement liée à l'augmentation de 108,0 millions de francs des produits du trafic. Les produits résultant de la location d'immeubles, les produits accessoires ou autres ont crû de 29,1 millions de francs et les prestations propres de 10,3 millions de francs. Les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat ont fléchi de 4,3 millions de francs, tandis que les déductions sur les produits ont augmenté de 14,3 millions de francs.

Structure des produits d'exploitation



Evolution des produits du trafic

M CHF	2006	2005	Variation
Trafic voyageurs	2 159,7	2 076,2	83,5
Trafic marchandises	972,7	957,2	15,5
Prestations ferroviaires	89,2	89,1	0,1
Infrastructure	57,2	48,3	8,9
Produits du trafic	3 278,8	3 170,8	108,0

Les produits du trafic consolidés ont augmenté de 3,4 pour cent en 2006. La meilleure progression revient aux produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure, qui ont crû de 18,5 pour cent en raison de l'accroissement des ventes de sillons aux tiers. Ils sont suivis des produits du trafic voyageurs, en hausse de 4 pour cent.

La composition des produits du trafic par type de trafic n'a que faiblement évolué par rapport à l'exercice précédent. La part des produits du trafic voyageurs s'est légèrement renforcée à 65,9 pour cent (65,5 pour cent en 2005).

Structure des produits du trafic



Produits résultant du trafic voyageurs. Les produits résultant du trafic voyageurs ont progressé de 4,0 pour cent ou 83,5 millions de francs. Cette évolution est largement due à l'extension de l'offre Rail 2000, qui s'est traduite par un accroissement des ventes d'abonnements généraux, des cartes journalières, des cartes de loisirs ainsi que des billets au tarif normal. L'intensification du trafic international grâce à Cisalpino (Suisse–Italie) et Lyria (trafic de coopération TGV Suisse–Paris) ainsi que l'étoffement de l'offre et la reprise de lignes supplémentaires en trafic régional ont également contribué à cette augmentation.

Produits résultant du trafic marchandises. Le trafic intérieur et le trafic international ont connu une forte croissance. CFF Cargo a profité en 2006 de la conjoncture favorable en Suisse ainsi que de l'élargissement des prestations sur l'axe international Nord-Sud. Si les prestations de transport ont progressé de 7,5 pour cent pour s'établir à 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes, les produits résultant du trafic marchandises affichent une hausse limitée de 1,6 pour cent, imputable notamment à l'allongement de la distance parcourue, à la persistance d'une âpre concurrence et aux fortes pressions tarifaires qui en découlent.

Produits résultant des prestations ferroviaires. Au cours de l'exercice sous revue, les produits résultant des prestations ferroviaires sont restés stables. Les prestations ferroviaires englobent notamment la conduite de locomotives, les opérations de manœuvre et de distribution, l'accompagnement des trains et les interventions de la police ferroviaire.

Produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure. La demande de sillons a poursuivi sa hausse au cours de l'année 2006. L'embellie conjoncturelle s'est traduite dans le trafic marchandises par une augmentation de l'utilisation de l'infrastructure par des tiers dans le cadre de l'accès libre au réseau.

Prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat ont diminué de 4,3 millions, à 1 842,7 millions de francs. Ce léger repli reflète l'évolution contraire des indemnités compensatoires et des prestations de la Confédération liées à l'infrastructure.

Le montant total des indemnités compensatoires a reculé de 16,4 millions de francs. Les subventions relatives au prix du sillon en trafic marchandises ont été victimes d'une coupe drastique de 30,9 millions de francs. Dans le même temps, les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional ont augmenté de 11,8 millions de francs, notamment à la faveur de l'extension de l'offre sur le réseau existant et de la reprise de lignes supplémentaires à l'étranger. Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont crû de 12,1 millions de francs en raison de la hausse des amortissements sur les installations d'infrastructure dans le cadre du plafond de dépenses pour la période 2003–2006.

Les prestations des pouvoirs publics se présentent comme suit:

M CHF	2006	2005	Variation
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional			
Confédération	337,0	336,9	0,1
Cantons	177,4	181,1	-3,7
Contributions de tiers	37,7	22,3	15,4
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	552,1	540,3	11,8
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	46,8	43,5	3,3
pour les autres trafics marchandises	18,6	52,7	-34,1
Total des subventions concernant le prix des sillons	65,4	96,3	-30,9
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,8	11,1	2,7
Montant total des indemnités compensatoires	631,3	647,7	-16,4
Amortissement lié à l'infrastructure	855,5	844,2	11,3
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,9	355,1	0,8
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 211,4	1 199,3	12,1
Total des prestations versées par les pouvoirs publics	1 842,7	1 847,0	-4,3

La part des prestations des pouvoirs publics dans les produits d'exploitation s'est élevée à 25,5 pour cent (contre 26,1 pour cent en 2005).

Au total, les pouvoirs publics ont participé au financement des investissements d'extension de l'infrastructure et des grands projets ferroviaires à hauteur de 347,7 millions de francs.

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 2006, les indemnités compensatoires ont reculé de 16,4 millions de francs, pour atteindre 631,3 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 11,8 millions de francs, à 552,1 millions de francs par rapport à l'année précédente. Un montant de 25,0 millions de francs a été reversé aux filiales du trafic régional à titre d'indemnités pour l'infrastructure. Les indemnités compensatoires liées au trafic ont progressé de 12,2 millions de francs, à 527,1 millions de francs. Cette augmentation provient notamment de l'extension de l'offre du réseau existant, de la reprise d'une ligne supplémentaire par Turbo AG et de l'exploitation de la ligne du Seehas par SBB GmbH.

Subventions concernant le prix des sillons. Ces subventions visent à promouvoir le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Les subventions accordées à CFF Infrastructure sur le prix des sillons ont diminué de 30,9 millions de francs par rapport à 2005, pour s'établir à 65,4 millions de francs, ce qui a provoqué une augmentation du prix des sillons en trafic marchandises. 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 entreprises de transport ferroviaire qui achètent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure. Ainsi, sur un total de 65,4 millions de francs, 19,2 millions de francs (soit 29,3 pour cent) ont été versés à d'autres entreprises ferroviaires. CFF Cargo a perçu environ 27 millions de francs de moins qu'en 2005.

Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont légèrement augmenté en raison du surcroît de prestations. Par rapport à 2005, le supplément encaissé s'élève à 1,5 million de francs.

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. A ce titre, ils perçoivent une indemnisation de la part de la Confédération.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont progressé de 12,1 millions de francs par rapport à 2005. La contribution pour amortissements versée à CFF Infrastructure a augmenté de 11,3 millions de francs en raison du gonflement de l'encours des immobilisations (Rail 2000), tandis que la contribution à l'exploitation est restée quasiment inchangée (+0,8 million de francs).

Charges d'exploitation.

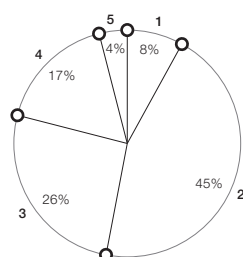
Au cours de l'exercice sous revue, les charges d'exploitation ont diminué de 184,8 millions de francs ou 2,6 pour cent pour s'établir à 6922,2 millions de francs. Ce recul résulte, d'une part, de la baisse des charges de personnel et, d'autre part, de la dissolution des provisions devenues inutiles et initialement constituées au titre des restructurations, de l'assainissement du parc de véhicules, des risques d'activité et de procès ou des impôts différés pour un montant de 131,0 millions de francs.

Les charges de personnel ont reculé de 69,4 millions de francs par rapport à 2005. Pourtant, elles avaient été grevées en 2005 à hauteur de 105,1 millions de francs par des provisions constituées pour les programmes de restructuration et pour l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions. Au cours de l'exercice sous revue, des provisions ont pu être dissoutes pour un montant net de 48,7 millions de francs. En outre, les dépenses liées au financement du projet «Chance» (44,0 millions de francs) sont désormais comptabilisées à la rubrique des charges de personnel. Ce projet permet la réintégration de collaboratrices et collaborateurs dont le poste a été supprimé dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration. En données corrigées des effets précités, les charges de personnel ont crû de 40,4 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Les effectifs moyens ont diminué de 397 postes par rapport à 2005, pour s'établir à 27 933 postes à plein temps (28 330 postes à plein temps en 2005). Ce fléchissement est dû aux plans de restructuration dans les trafics voyageurs et marchandises ainsi qu'à la vague de départs à la retraite à la fin de l'année 2006 sous l'effet de l'adoption du système de primauté des cotisations par la Caisse de pensions des CFF en lieu et place du régime basé sur les prestations (en vue d'assainir les comptes de la Caisse de pensions des CFF).

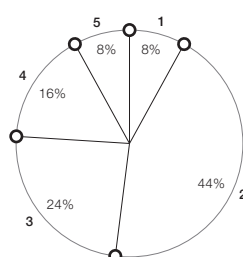
Une nouvelle méthode de gestion financière des projets et des infrastructures en construction a été introduite le 1^{er} août 2006. Les charges d'investissement non activées, estimées à 283,2 millions de francs au 31 décembre 2006 (contre 572,7 millions de francs en 2005) ne couvrent logiquement que sept mois et ne sont donc pas comparables à l'exercice précédent. Depuis cette date, les charges non activées sont comptabilisées en fonction du type de charges dans les postes «Charges de matières» et «Autres charges d'exploitation» ou viennent en réduction des prestations propres. Parallèlement, la nouvelle méthode s'est accompagnée d'un abandon de la correction de valeur forfaitaire sur les infrastructures en construction au profit d'une évaluation individuelle des projets d'investissement. Conformément à la nouvelle évaluation, les infrastructures en construction ont été estimées à un montant brut de quelque 4,9 milliards de francs. Il en ressort un effet positif sur le compte de résultat, limité à 21,0 millions de francs.

Chiffres-clés des charges d'exploitation

2006



2005



- 1 Charges de matières
- 2 Charges de personnel
- 3 Autres charges d'exploitation
- 4 Amortissements
- 5 Investissements non activés

Bilan.

Chiffres-clés du bilan

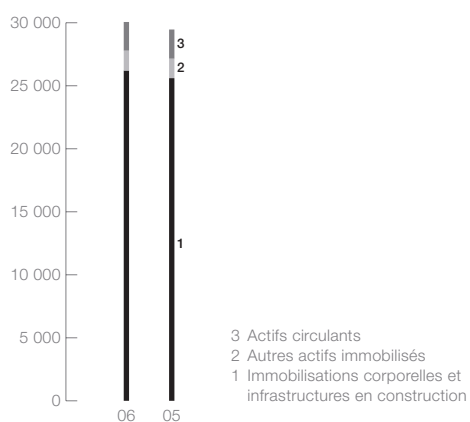
M CHF	31.12.2006	31.12.2005	Variation
Actifs circulants	2 277,9	2 292,3	-14,4
<i>dont liquidités</i>	717,2	862,4	-145,2
Actifs immobilisés	27 790,0	27 148,8	641,2
<i>dont immobilisations corporelles et infrastructures en construction</i>	26 210,5	25 601,1	609,4
Total des actifs	30 067,9	29 441,1	626,8
Dettes financières	13 873,9	13 431,9	442,0
Autres dettes	7 307,9	4 399,6	2 908,3
Capitaux propres	8 886,1	11 609,6	-2 723,5
Total des passifs	30 067,9	29 441,1	626,8

Le total du bilan a augmenté de 626,8 millions de francs en 2006, passant ainsi pour la première fois au-dessus de la barre des 30 milliards. Cette augmentation résulte des investissements en immobilisations corporelles et en infrastructures en construction, qui ont progressé de 609,4 millions de francs. A l'inverse, les dettes financières ont augmenté de 442,0 millions de francs, dont 347,7 millions de francs sont imputables au gonflement des dettes vis-à-vis de la Confédération.

L'application de la recommandation RPC 16 dans sa version remaniée a bouleversé la structure du passif. La comptabilisation de la différence (3,0 milliards de francs) entre l'engagement économique et les provisions disponibles par le biais des capitaux propres a entraîné un gonflement des autres dettes et une contraction des capitaux propres. La part de fonds propres s'est ainsi contractée de 10 pour cent, pour s'établir à 29,6 pour cent (contre 39,4 pour cent en 2005).

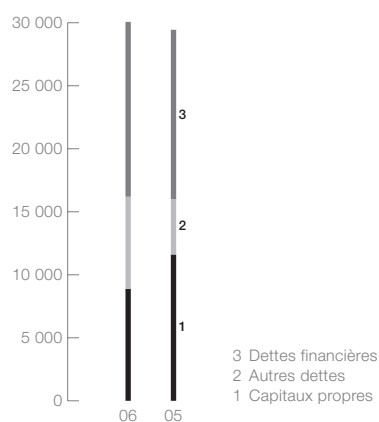
Actifs

M CHF



Passifs

M CHF



Origine des fonds

M CHF	2006	2005
Cash flow	1 193,8	964,6
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	963,5	982,8
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 464,6	-1 582,1
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	355,4	656,2
Variation des flux	-145,7	56,8

Le cash flow s'est accru de 229,2 millions de francs ou 23,8 pour cent au cours de l'exercice sous revue. Après prise en compte des variations du fonds de roulement net ayant une incidence sur le cash flow, les flux de fonds relatifs à l'exploitation présentent un léger tassement et s'établissent à 963,5 millions de francs. Les flux de fonds relatifs aux investissements ont fléchi de 117,5 millions de francs. Ces opérations induisent une sortie nette de 501,1 millions de francs, qui n'a que partiellement été couverte par l'apport de nouveaux fonds (355,4 millions de francs). Par ricochet, les liquidités se compriment de 145,7 millions de francs.

Endettement net

M CHF	2006	2005
Dettes financières à court terme	136,4	236,1
Dettes financières à long terme	5 427,6	5 240,1
Autres dettes à long terme	12 770,0	8 091,3
<i>envers des tiers</i>	<i>224,3</i>	<i>213,2</i>
<i>envers la Confédération</i>	<i>8 225,8</i>	<i>7 878,1</i>
<i>passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16</i>	<i>4 319,9</i>	<i>0,0</i>
<i>./. Recettes imputées à long terme</i>	<i>-140,1</i>	<i>-135,6</i>
<i>./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16</i>	<i>-4 319,9</i>	<i>0,0</i>
Total des dettes financières	13 873,9	13 431,9
<i>./. Liquidités et titres</i>	<i>-1 364,0</i>	<i>-1 499,6</i>
Endettement net	12 509,9	11 932,3
Augmentation de l'endettement net	577,6	681,5
Variation des dettes envers la Confédération	347,7	374,6
Augmentation de l'endettement net hormis Confédération	229,9	306,9

En 2006, l'endettement net a augmenté de 577,6 millions de francs supplémentaires. Déduction faite des capitaux de 347,7 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 a progressé de 229,9 millions de francs. Cette augmentation s'explique essentiellement par la baisse des liquidités et par le gonflement des dettes bancaires.

Compte de résultat du groupe CFF.

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

M CHF	Remarque	2006	2005
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 278,8	3 170,8
Indemnités compensatoires	2	631,3	647,7
Produits résultant de la location d'immeubles	3	317,4	308,6
Produits accessoires	4	1 190,3	1 184,6
Autres produits	5	31,7	17,0
Prestations propres	6	684,2	673,9
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	7	1 211,4	1 199,3
Déductions sur les produits	8	-128,4	-114,1
Total des produits d'exploitation		7 216,8	7 087,8
Charges d'exploitation			
Charges de matières	9	-583,4	-542,6
Charges de personnel	10	-3 120,0	-3 189,4
Autres charges d'exploitation	11	-1 783,6	-1 690,1
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	12	-1 152,0	-1 112,1
Charges d'investissement non activées	13	-283,2	-572,7
Total des charges d'exploitation		-6 922,2	-7 107,0
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16		294,6	-19,2
Engagements de prévoyance RPC 16 ¹	14	0,0	-94,0
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16		294,6	-113,2
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	15	49,2	61,3
Projet «Chance» ²	16	0,0	-27,4
EBIT		343,8	-79,2
Produits financiers	17	85,9	84,7
Charges financières	18	-166,8	-161,6
Bénéfice/perte avant impôts		262,9	-156,2
Charges d'impôts	19	-0,5	-7,7
Intérêts minoritaires		-3,0	-2,4
Bénéfice/perte du groupe		259,4	-166,3

1 Voir commentaire à la remarque 0.2 «Engagements de prévoyance selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16».

2 Les dépenses liées au projet «Chance» sont enregistrées au poste «Charges de personnel» à compter de l'exercice sous revue.

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

Bilan du groupe CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2006	31.12.2005
Actifs circulants			
Liquidités	20	717,2	862,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	21	661,5	536,1
Autres créances	22	202,6	185,7
Stocks et travaux en cours	23	311,6	312,7
Actifs de régularisation		385,0	395,4
Total des actifs circulants		2 277,9	2 292,3
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	24	1 310,1	1 290,3
Immobilisations corporelles	25	21 595,6	20 845,2
Infrastructures en construction, immobilisations corporelles	25	4 614,9	4 755,9
Immobilisations incorporelles	26	269,4	257,4
Total des actifs immobilisés		27 790,0	27 148,8
Total des actifs		30 067,9	29 441,1

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

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12.2006	31.12.2005
Dettes			
Dettes financières à court terme	27	136,4	236,1
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	28	751,5	745,7
Autres dettes à court terme	29	135,6	123,4
Passifs de régularisation	30	1 190,5	1 115,5
Provisions à court terme	31	355,7	475,6
Total des dettes à court terme		2 569,6	2 696,3
Dettes financières à long terme	32	5 427,6	5 240,1
Autres dettes à long terme	33	12 770,0	8 091,3
Provisions à long terme	31	414,6	1 803,8
Total des dettes à long terme		18 612,2	15 135,2
Total des dettes		21 181,9	17 831,5
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 bénéfice/perte du groupe		-2 517,2	633,5
Bénéfice/perte du groupe		259,4	-166,3
Capitaux propres sans intérêts minoritaires		8 811,3	11 536,3
Intérêts minoritaires		74,8	73,3
Total des capitaux propres		8 886,1	11 609,6
Total des passifs		30 067,9	29 441,1

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	2006	2005
Bénéfice/perte du groupe	259,4	-166,3
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 152,0	1 112,1
Produits et charges d'investissement non activés	204,4	498,9
Autres effets sans incidence sur les liquidités	6,2	-105,6
Variation des recettes imputées à long terme	-10,4	-11,9
Variation des provisions à long terme	29,0	101,0
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-50,6	-61,3
Prestations propres activées	-395,0	-400,2
Evaluation selon la méthode de mise en équivalence	-1,2	-2,1
Cash flow	1 193,8	964,6
Variation des créances résultant de ventes et de prestations de services	-125,5	23,8
Variation des stocks et travaux en cours	0,7	-20,4
Variation des autres actifs circulants	-18,9	-0,3
Variation des dettes à court terme	-89,6	12,8
Variation des intérêts minoritaires	3,0	2,4
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	963,5	982,8
Modification du périmètre de consolidation	0,5	31,7
Achat d'immobilisations financières	-6,6	-9,9
Vente d'immobilisations financières	13,1	32,5
Investissements en immobilisations corporelles et infrastructures en construction	-1 551,1	-1 742,2
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	86,2	176,7
Investissements en immobilisations incorporelles	-6,9	-70,9
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 464,6	-1 582,1
Variation des dettes financières à court terme	-170,2	7,1
Variation des dettes financières à long terme	153,7	155,5
Variation des autres dettes à long terme	373,2	493,9
Dividendes aux intérêts minoritaires	-1,3	-0,3
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	355,4	656,2
Variation des flux	-145,7	56,8
Liquidités au 1 ^{er} janvier	862,4	805,7
Différence de conversion des monnaies étrangères	0,5	-0,2
Liquidités au 31 décembre	717,2	862,4
Variation des liquidités	-145,7	56,8

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. 2005	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
Première application de la RPC 16	0,0	0,0	-2 984,8	0,0	-2 984,8	0,1	-2 984,7
Capitaux propres au 1.1. 2006	9 000,0	2 069,1	-2 519,3	1,7	8 551,5	73,4	8 624,9
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	259,4	0,0	259,4	2,7	262,1
Différences de conversion des monnaies étrangères	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
Capitaux propres au 31.12. 2006	9 000,0	2 069,1	-2 259,9	2,0	8 811,3	74,8	8 886,1

Le capital-actions, entièrement libéré, est réparti sur 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs chacune. La recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les CFF ont décidé d'appliquer la méthode statique conseillée pour le calcul des engagements de prévoyance. A compter du 1^{er} janvier 2006, la différence d'un montant de 2984,8 millions de francs est saisie par le biais des capitaux propres, sans incidence sur le résultat (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Engagements de prévoyance selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16»). Cette différence correspond au solde entre l'engagement économique de 4319,9 millions de francs et la provision de 1335,2 millions de francs figurant dans les comptes consolidés.

Annexe aux comptes du groupe 2006.

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 120 et 121.

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 absolument identique et un contrôle équivalent sur la société. 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 seront 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	
	2006	2005	31.12.2006	31.12.2005
EUR	1,58	1,54	1,61	1,57
GBP	2,31	2,28	2,35	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 à 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 nécessaires 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). L'évaluation est réalisée à l'aide de la méthode de suivi des coûts ou de la méthode du coût standard suivant les articles. Les risques liés à une durée de stockage particulièrement longue ou à une réduction des possibilités d'utilisation sont pris en compte par des corrections de valeur. 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 amortissements 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	
– Conduites haute pression, galeries de captage/dessableurs	40–50
– Autres ouvrages hydrauliques	70–80
Bâtiments	
– Bâtiments d'habitation, locaux administratifs ou commerciaux et bureaux	55–75
– Autres bâtiments	40–60

Les contrats de leasing qui, sur le plan économique, sont assimilés à l'achat d'un objet 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 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 sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles. Les coûts sur projets non activés sont facturés selon le type de charges au moment de l'établissement du compte de résultat. Des corrections de valeur sur les infrastructures en construction sont réalisées en cas de réelle dépréciation de valeur selon la recommandation Swiss GAAP RPC 20.

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

Les coûts sur projets activés figurent au poste «Immobilisations incorporelles en construction». Les coûts sur projets non activés sont facturés en fonction du type de charges au moment de l'établissement du compte de résultat. Des corrections de valeur sur les immobilisations en construction sont réalisées en cas de réelle dépréciation de valeur selon la recommandation Swiss GAAP RPC 20.

Dettes. Les *dettes financières à court et à long terme* 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 provisions fiscales à long terme regroupent les impôts latents. Ces derniers concernent uniquement les sociétés affiliées, car la SA CFF – à l'exception des immeubles non destinés 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. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte au taux de refinancement applicable vis-à-vis de la Confédération.

Aucun report significatif des pertes ni avoir fiscal n'est actuellement à prendre en considération.

Les affectations à la *prévoyance professionnelle* sont conformes aux prescriptions de la LPP. La Caisse de pensions des CFF a adopté le système de primauté des cotisations le 1^{er} janvier 2007. Jusqu'à la fin 2006, la plupart des institutions de prévoyance du groupe appliquaient le régime basé sur les prestations. Les prestations versées aux collaborateurs assurés étaient généralement calculées en pourcent du salaire escompté durant les dernières années qui précèdent

le départ à la retraite et étaient fonction du nombre d'années de service.

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

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

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

Les modifications de ces incidences économiques sont enregistrées dans les charges de personnel avec effet sur le résultat, sauf en 2006 en raison de l'entrée en vigueur de la recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée.

Produits dérivés. Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les produits 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 2006, le périmètre des participations consolidées a subi la modification suivante:

Sortie: Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG, Romanshorn (octobre 2006 – cession)

0.2 Changements de présentation

Infrastructures en construction

Les infrastructures en construction comprenaient l'ensemble des coûts sur projets jusqu'à la fin du mois de juillet 2006. Les parts de coûts non activées dans les infrastructures en construction faisaient l'objet d'une compensation par le biais de corrections de valeur. Lors de la facturation des projets, les parts non activées étaient sorties du compte et comptabilisées dans le poste «Charges d'investissement non activées», les corrections de valeur nécessaires étant ajustées via le compte «Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction».

Cette méthode a été modifiée à compter d'août 2006. A partir de cette date, seuls les coûts sur projets activés conformément aux directives d'inscription à l'actif sont présentés dans le poste «Infrastructures en construction». Les parts non activées accumulées sur des projets sont comptabilisées en fonction du type de charges dans le compte de résultat.

Effets sur le bilan et le compte de résultat. Le montant net des infrastructures en construction (déduction faite des corrections de valeur) reste inchangé, dans la mesure où la part des coûts qui ne peuvent être activées a été compensée avec une correction de valeur correspondante.

Les effets suivants ont été constatés dans le tableau des immobilisations corporelles brutes à la date du changement de méthode:

Sorties des parts non activées des infrastructures en construction	CHF 742 millions
Reprises sur corrections de valeur correspondantes	CHF 763 millions

A la suite de la nouvelle appréciation de la correction de valeur nécessaire à tous les projets en cours au sein du groupe, un effet positif sur le compte de résultat à hauteur de 21 millions de francs a été constaté, portant initialement sur un montant brut d'infrastructures en construction de 4924 millions de francs en juillet 2006 (0,4 pour cent).

Effets sur la comparabilité avec les données de l'exercice précédent. Le solde des «Charges d'investissement non activées» indiqué dans le compte de résultat à la fin de l'exercice 2006 correspond à la facturation de projets réalisée conformément aux principes valables jusqu'en juillet 2006. Il est confronté au solde de la variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction, calculé selon la même méthode.

Du fait du changement de présentation, les postes «Charges d'investissement non activées» et «Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction» ne sont que partiellement comparables avec les données de l'exercice précédent.

Depuis août 2006, les charges non activées sont comptabilisées dans le compte de résultat en fonction de la nature des charges correspondantes. Les premiers concernés sont les postes «Prestations externes» et «Autres charges d'exploitation» au sein des autres charges d'exploitation ainsi que des charges de matières. Les prestations propres sont réduites du montant des prestations propres qui ne sont pas activées. C'est pour cette raison que les postes mentionnés ne sont que partiellement comparables avec les données de l'exercice précédent.

Le retraitement des données de l'exercice précédent n'est pas prévu dans le cas d'un tel changement d'estimation selon le concept cadre des recommandations Swiss GAAP RPC.

Les infrastructures en construction portant sur les immobilisations incorporelles ont été présentées jusqu'en juillet 2006 dans le poste «Infrastructures en construction, immobilisation corporelles». A partir d'août 2006, les nouveaux projets qui portent sur des immobilisations incorporelles (principalement des logiciels) sont présentés dans le poste «Infrastructures en construction» sous immobilisations incorporelles.

Engagements de prévoyance selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16

La recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les CFF ont décidé d'appliquer la méthode statique pour le calcul des engagements de prévoyance, méthode considérée comme préférentielle selon la recommandation. Lors de la première application de cette recommandation, la différence a dû être saisie par le biais des capitaux propres, sans incidence sur le résultat.

Conformément à la recommandation, les engagements économiques, qui résultent au 1^{er} janvier 2006 des institutions de prévoyance auxquelles sont affiliés les CFF et leurs sociétés affiliées, s'élèvent à 4319,9 millions de francs. La différence de 2984,8 millions de francs

avec la provision RPC 16 existante au 31 décembre 2005 a été saisie via les fonds propres, sans incidence sur le résultat. Les engagements économiques se composent de l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF, de la réduction du taux technique de 4,0 à 3,5 pour cent et de la réserve de fluctuation de 15 pour cent nécessaire pour assainir durablement la Caisse de pensions des CFF.

Effets sur le bilan et le compte de résultat. Dans le bilan, les engagements économiques RPC 16 ne sont plus présentés dans les provisions RPC 16 mais dans les «Passifs résultant d'institutions de prévoyance» dans les dettes à long terme.

Contrairement aux exercices précédents, aucune dotation à la provision RPC 16 ayant un impact sur le résultat n'a été inscrite au poste «Engagements de prévoyance RPC 16» en 2006, dans la mesure où l'engagement économique a été imputé au début de l'exercice via les capitaux propres dans le cadre de la première application de la recommandation le 1^{er} janvier 2006. L'engagement RPC 16 est resté inchangé au cours de l'exercice 2006.

D'autres détails portant sur les incidences économiques au 31 décembre 2006 sont indiqués à la remarque 33 «Autres dettes à long terme».

1 Produits du trafic

M CHF	2006	2005
Trafic voyageurs	2 159,7	2 076,2
Trafic marchandises	972,7	957,2
Prestations ferroviaires	89,2	89,1
Infrastructure	57,2	48,3
Produits du trafic	3 278,8	3 170,8

Les produits du trafic ont augmenté de 3,4 pour cent en 2006.

Le produit du trafic voyageurs affiche une progression de 83,5 millions de francs ou 4,0 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse résulte, d'une part, de l'élargissement de l'offre Rail 2000 en trafic grandes lignes et de l'intensification du trafic international grâce à Cisalpino SA et à la liaison TGV Suisse–Paris (Lyria II) et, d'autre part, de l'étoffement de l'offre en trafic régional sur le réseau existant et de la reprise de lignes supplémentaires.

En trafic marchandises, les prestations de transport s'inscrivent en hausse tant pour le trafic intérieur que pour le trafic international sur l'axe Nord-Sud. La concurrence exacerbée induit une forte pression sur les prix.

Les produits liés aux prestations d'exploitation sont restés stables par rapport à l'exercice précédent.

La conjoncture ayant été favorable au cours de l'exercice sous revue, l'accès libre au réseau a, une fois de plus, permis de vendre davantage de sillons à des tiers.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2006	2005
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	337,0	336,9
Cantons	177,4	181,1
Contributions de tiers	37,7	22,3
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	552,1	540,3
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	46,8	43,5
pour les autres trafics marchandises	18,6	52,7
Total des subventions concernant le prix des sillons	65,4	96,3
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,8	11,1
Indemnités compensatoires	631,3	647,7

Les indemnités compensatoires ont chuté de 16,4 millions de francs pendant l'exercice sous revue, en raison notamment de la diminution de 30,9 millions de francs des subventions allouées par la Confédération pour le prix du sillon dans le cadre du trafic marchandises. En revanche, les indemnités compensatoires pour le trafic voyageurs régional ont progressé de 11,8 millions de francs. Cette hausse est due en premier lieu à l'élargissement de l'offre et à l'extension du réseau couvert par les sociétés affiliées Turbo AG et SBB GmbH. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont légèrement augmenté en raison du surcroît de prestations. Le décompte établi au titre de l'exercice 2005 a permis d'engranger 1,5 million de francs supplémentaires.

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 transport 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.

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.

4 Produits accessoires

M CHF	2006	2005
Prestations de services pour tiers	494,6	446,0
Travaux de maintenance et d'entretien	102,9	79,2
Produits résultant de la location	89,2	65,1
Ventes d'énergie	95,0	69,8
Opérations de change	40,0	38,3
Commissions	84,0	75,3
Matériel et imprimés	44,0	35,5
Participations financières	201,9	334,1
Autres produits accessoires	38,7	41,3
Produits accessoires	1 190,3	1 184,6

Les produits accessoires sont dans l'ensemble restés stables, mais certains postes ont subi d'amples fluctuations.

L'augmentation des prestations de services pour tiers est largement imputable à la consolidation des filiales STC (Swiss Travel Center) acquises en décembre 2005 à Zurich et Londres. La multiplication des prestations informatiques joue également un rôle.

La progression des travaux de maintenance et d'entretien est due à l'acquisition de nouveaux contrats.

La hausse des produits de la location tient à la croissance des locations de véhicules en trafics voyageurs et marchandises.

Les ventes d'énergie ont progressé en raison de la croissance de la demande, de la hausse des prix et de l'augmentation du volume d'énergie géré (approvisionnement total du BLS). En contrepartie, les charges énergétiques liées aux acquisitions (voir remarque 11) se sont également inscrites en hausse.

La forte participation aux frais engagés en 2005 résultait de l'adoption du nouveau modèle de financement relatif aux grands projets ferroviaires (FINIS) grâce à l'abandon de créances à hauteur de 105,6 millions de francs sur les intérêts inscrits à l'actif. Les dommages causés par les fortes intempéries en août 2005 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 autres produits ont crû en raison du versement d'indemnités dues pour une livraison tardive de rames et de la facturation de l'équipement des véhicules avec le système ETCS niveau 2 à d'autres compagnies ferroviaires.

6 Prestations propres

M CHF	2006	2005
Investissements	395,0	400,1
Etablissement de stocks	289,2	273,8
Prestations propres	684,2	673,9

Les prestations propres font état d'une légère augmentation par rapport à 2005. L'établissement de stocks a été réalisé principalement par le personnel au lieu d'être confié à des tiers.

7 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2006	2005
Amortissement lié à l'infrastructure	855,5	844,2
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,9	355,1
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 211,4	1 199,3

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 est en principe couverte par les contributions à l'exploitation de l'infrastructure.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont augmenté de 12,1 millions de francs pendant l'exercice sous revue. L'accroissement est dû à la hausse de la contribution pour amortissements en raison de lourds investissements en infrastructure. Les contributions à l'exploitation sont restées assez stables par rapport à 2005.

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 14,3 millions de francs en 2006. Cette croissance est due en majeure partie à l'évaluation des créances non honorées par les voyageurs sans titre de transport valable.

9 Charges de matières

L'accroissement des charges de matières résulte de l'augmentation des dépenses liées à la maintenance des locomotives et à l'entretien curatif à la suite de l'hiver rude 2005/2006, ainsi que de la hausse du prix des matériaux, notamment de l'acier.

10 Charges de personnel

M CHF	2006	2005
Charges salariales	2 619,5	2 575,2
Charges sociales	388,4	417,7
Charges de personnel NOA ¹	44,0	0,0
Autres charges de personnel	68,1	196,5
Charges de personnel	3 120,0	3 189,4

¹ Lors des exercices précédents, un poste était consacré aux dépenses liées au programme NOA dans le compte de résultat (projet «Chance»).

Les effectifs moyens ont diminué de 397 postes par rapport à l'exercice précédent, pour s'établir à 27 933 postes à plein temps (28 330 en 2005). Ce fléchissement est dû aux plans de restructuration dans les trafics voyageurs et marchandises ainsi qu'à la vague de départs à la retraite à la fin de l'année 2006 sous l'effet de l'adoption du système de primauté des cotisations par la Caisse de pensions des CFF en lieu et place du régime basé sur les prestations.

Les charges salariales ont crû de 44,3 millions de francs ou 1,7 pour cent malgré la réduction des effectifs.

Le fléchissement des charges sociales est dû à l'évolution des provisions. Dans le cas des sociétés affiliées Turbo AG et zb Zentralbahn AG, toutes deux rattachées à la Caisse de pensions ASCOOP, des provisions avaient en effet été constituées à hauteur de 10,4 millions de francs au cours de l'exercice précédent pour pallier l'insuffisance de couverture. Par ailleurs, les provisions pour invalidité professionnelle d'un montant de 11,2 millions de francs ont pu être dissoutes en 2006.

Le recul des autres charges de personnel est lié à la constitution et à la dissolution de provisions pour les mesures de restructuration de CFF Cargo et pour les projets d'optimisation prévus dans les divisions Voyageurs et Infrastructure. En 2005, une provision d'un montant de 94,7 millions de francs avait été constituée pour ces mesures, mais les coûts réels ont finalement été nettement inférieurs au budget initial. Une nouvelle provision a été constituée pour le repositionnement de l'unité «Entretien du matériel roulant» au sein de CFF Cargo. Les provisions dissoutes au cours de l'exercice sous revue représentent 38,2 millions de francs (voir remarque 31).

11 Autres charges d'exploitation

M CHF	2006	2005
Loyer pour immobilisations corporelles	36,0	35,4
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	316,4	257,3
Charges de véhicules	127,5	129,4
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	49,0	63,4
Charges d'énergie, élimination des déchets	172,3	147,2
Charges d'administration et d'informatique	302,1	289,1
Dépenses publicitaires	59,3	57,2
Autres charges d'exploitation	387,1	367,9
Charges pour prestations fournies par des tiers	279,0	277,1
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations de la Confédération	55,0	66,1
Autres charges d'exploitation	1 783,6	1 690,1

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 93,5 millions de francs ou 5,5 pour cent pendant l'exercice sous revue.

La hausse des charges liées à l'entretien, à la réparation et au remplacement d'installations est largement imputable à l'introduction de la nouvelle méthode de financement le 1^{er} août 2006, qui prévoit la comptabilisation des prestations de tiers non activées au poste «Infrastructures en construction».

Les provisions constituées pour les impôts sur les gains immobiliers dus au titre des exercices précédents ont été partiellement dissoutes à la suite de l'établissement de l'assiette d'imposition définitive, ce qui a entraîné une baisse des charges liées aux droits et taxes. En revanche, les frais de transit liés à l'énergie se sont nettement accrus par rapport aux exercices précédents en raison de la vente aux enchères quotidienne des droits de transit dans le domaine de l'électricité.

Les charges d'énergie et d'élimination des déchets ont augmenté suite à la hausse de la demande énergétique et au fléchissement de la production propre. En raison de la faible fluviométrie et de la vidange du lac du Göscheneralpsee fin 2005, les CFF ont dû acheter davantage d'énergie à des prix relativement élevés.

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 d'opérateur.

L'accroissement des autres charges d'exploitation s'explique par la consolidation des filiales STC (Swiss Travel Center) rachetées en décembre 2005 et la constitution de provisions pour le repositionnement de l'unité «Entretien du matériel roulant» au sein de CFF Cargo. Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible 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 TVA déductible 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	2006	2005
Amortissements sur immobilisations financières	-0,6	-1,2
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 212,1	1 110,3
Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction	-176,9	-223,3
Amortissements sur immobilisations incorporelles	68,9	63,7
Amortissement sur les valeurs comptables résiduelles	48,5	162,5
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 152,0	1 112,1

Les lourds investissements en infrastructure et en matériel roulant ont entraîné une nouvelle augmentation des amortissements sur immobilisations corporelles.

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 (effet de Rail 2000), les corrections de valeur requises ont été moins importantes. Par ailleurs, les parts non activées résultant de la facturation des projets étaient affectées au poste «Charges d'investissement non activées» jusqu'au 31 juillet 2006. A compter de l'introduction de la nouvelle méthode de financement le 1^{er} août 2006, ces parts sont comptabilisées en fonction du type de charges. Les corrections de valeur forfaitaires sur les infrastructures en construction disparaissent avec le changement de méthode (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Infrastructures en construction»).

Les amortissements élevés sur les valeurs comptables résiduelles en 2005 prennent en compte la contre-passation 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 relatif aux grands projets ferroviaires (FINIS).

13 Charges d'investissement non activées

Les charges d'investissement non activées sont en recul de 289,5 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse est largement imputable à l'inscription à l'actif des infrastructures en construction au terme du projet Rail 2000, peu ou prou équivalent à un volume d'investissement moyen. Par ailleurs, une nouvelle méthode de financement a été adoptée pour les installations en construction le 1^{er} août 2006. Elle prévoit la comptabilisation des charges d'investissement non activées en fonction du type de charges et de la période considérée (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Infrastructures en construction»).

14 Engagements de prévoyance RPC 16

L'application de la recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée oblige à comptabiliser les variations des engagements économiques au poste «Charges de personnel». Lors de la première application de cette recommandation, la différence a dû être saisie par le biais des capitaux propres, sans incidence sur le résultat (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Engagements de prévoyance selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16»).

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 les collaboratrices et les collaborateurs dont les postes ont été supprimés dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration. Le 1^{er} janvier 2006, le financement du projet «Chance» (NOA: nouvelle orientation et activité professionnelle) a fait l'objet d'une adaptation et d'une nouvelle réglementation à la suite d'une évolution des conditions-cadres. L'organisation et les prestations en matière de prévention et de réorientation professionnelle continueront à être assurées par les unités centrales. Toutefois, depuis le 1^{er} janvier 2006, les différents segments supportent les coûts, lesquels sont comptabilisés dans les charges de personnel.

17 Produits financiers

M CHF	2006	2005
Tiers	36,4	35,5
Sociétés associées	0,7	0,7
Actionnaire	1,6	1,0
Produits financiers et produits des participations d'autres participations	1,2	1,2
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	7,1	7,7
Autres produits financiers	38,9	38,6
Produits financiers	85,9	84,7

18 Charges financières

M CHF	2006	2005
Tiers	135,1	136,9
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	0,1	0,1
Autres charges financières	31,6	24,6
Charges financières	166,8	161,6

L'augmentation des autres charges financières est imputable aux effets de change.

19 Charges d'impôts

M CHF	2006	2005
Impôts courants sur les bénéfices et le capital	0,3	7,3
Impôts latents sur les bénéfices	0,2	0,4
Charges d'impôts	0,5	7,7

Conformément à l'article 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 toutefois assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non nécessaires à l'exploitation ferroviaire. A la suite de l'établissement de l'assiette d'imposition définitive, les provisions pour impôts ont été partiellement dissoutes, ce qui a entraîné une baisse des charges d'impôts.

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

20 Liquidités

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Caisse	47,0	43,6
Poste	118,0	126,7
Banques	474,1	413,7
Dépôts à terme	81,2	274,6
Comptes d'attente	-18,1	-10,8
Titres	15,0	14,6
Liquidités	717,2	862,4

Les dispositions obligeant la SA CFF à exécuter une grande partie de son trafic des paiements par le biais de l'Administration fédérale des finances (AFF) ont été supprimées.

21 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Créances résultant de ventes et de prestations de services envers des tiers	682,0	575,5
envers des participations non consolidées	19,6	17,3
Corrections de valeur	-40,1	-56,7
Créances résultant de ventes et de prestations de services	661,5	536,1

La croissance des créances résultant de ventes et de prestations de services envers des tiers est due au grand volume de facturation en novembre et décembre 2006, à l'augmentation de certains postes comptables et à la hausse des créances enregistrées par les sociétés affiliées.

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	31.12.2006	31.12.2005
Stocks	465,0	457,7
Travaux en cours	22,9	22,3
Corrections de valeur	-176,3	-167,3
Stocks et travaux en cours	311,6	312,7

Les stocks et les travaux en cours sont restés assez stables par rapport à l'exercice précédent. Le nombre de pièces détachées pour les véhicules moteurs a légèrement augmenté. Le relèvement des corrections de valeurs est dû au bon écoulement des pièces de rechange.

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 1.1.2006	637,2	65,8	38,9	558,9	21,7	1 322,5
Fluctuations de valeur	9,6	1,2	0,0	0,0	0,0	10,8
Augmentation	0,0	0,0	0,1	9,2	0,0	9,3
Diminution	0,0	0,0	-0,3	-11,3	-1,7	-13,2
Transferts	0,0	0,0	0,0	23,4	0,0	23,4
Etat au 31.12.2006	646,8	67,1	38,7	580,2	20,1	1 352,8
Amortissements cumulés						
Etat au 1.1.2006	0,0	0,0	-7,1	-25,2	0,0	-32,2
Diminution	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	0,9
Transferts	0,0	0,0	0,0	-11,4	0,0	-11,4
Etat au 31.12.2006	0,0	0,0	-6,8	-36,0	0,0	-42,8
Valeur comptable nette au 1.1.2006	637,2	65,8	31,8	533,7	21,7	1 290,3
Valeur comptable nette au 31.12.2006	646,8	67,1	31,9	544,2	20,1	1 310,1

Evolution des participations dans les sociétés associées

	Part de capitaux propres	Goodwill net
Valeur comptable nette au 1.1.2006	65,8	0,0
Augmentation	0,0	
Dividendes perçus	-5,8	
Part au résultat	7,0	
Amortissements		0,0
Valeur comptable nette au 31.12.2006	67,1	0,0

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots. Les augmentations et diminutions comprennent essentiellement l'octroi et le remboursement de prêts.

25 Immobilisations corporelles et infrastructures en construction

	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
M CHF								
Coût d'acquisition								
Etat au 1.1.2006	12 236,3	15 448,1	4 777,3	1 623,3	3 606,1	37 691,2	5 647,9	43 339,1
Conversion des monnaies étrangères	0,4	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5	0,0	0,5
Investissements	9,9	27,8	11,6	0,9	3,0	53,2	2 056,6	2 109,8
Modification du périmètre de consolidation	-12,0	0,0	-1,0	0,0	-7,0	-19,9	-0,1	-20,0
Transferts des infrastructures en construction vers les immobilisations corporelles	813,0	740,6	349,1	7,2	299,2	2 209,1	-2 284,5	-75,3
Créance d'investissement	-39,2	-87,9	-44,5	0,0	-54,0	-225,6	0,0	-225,6
Diminution des immobilisations	-162,6	-122,4	-71,7	-23,5	-46,4	-426,5	-789,7	-1 216,2
Transferts	3,6	6,4	-0,6	-27,3	-52,7	-70,6	-15,3	-85,9
Etat au 31.12.2006	12 849,4	16 012,7	5 020,3	1 580,7	3 748,4	39 211,5	4 614,9	43 826,4
dont contrats de leasing	2 372,4					2 372,4		2 372,4
dont objets de rendement				90,3	46,8	137,1		137,1
Amortissements cumulés								
Etat au 1.1.2006	-6 834,2	-4 905,3	-3 430,2	-55,2	-1 621,1	-16 846,0	-892,0	-17 737,9
Conversion des monnaies étrangères	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Modification du périmètre de consolidation	11,9	0,0	0,5	0,0	3,3	15,8	0,0	15,8
Augmentation	-446,4	-496,8	-183,9	-1,3	-83,7	-1 212,1	0,0	-1 212,1
Diminution	153,0	89,4	65,7	0,0	31,7	339,8	892,0	1 231,8
Transferts	0,0	-0,5	25,6	46,8	14,9	86,8	0,0	86,8
Etat au 31.12.2006	-7 115,9	-5 313,2	-3 522,2	-9,7	-1 655,0	-17 615,9	0,0	-17 615,9
dont contrats de leasing	-965,9					-965,9		-965,9
dont objets de rendement				0,0	-10,4	-10,4		-10,4
Valeur comptable nette								
au 1.1.2006	5 402,1	10 542,8	1 347,1	1 568,1	1 985,0	20 845,2	4 755,9	25 601,2
Valeur comptable nette								
au 31.12.2006	5 733,6	10 699,5	1 498,1	1 571,0	2 093,4	21 595,6	4 614,9	26 210,5
dont contrats de leasing	1 406,5					1 406,5		1 406,5
dont objets de rendement				90,3	36,4	126,7		126,7

Au cours de l'exercice sous revue, des intérêts à hauteur de 10,3 millions de francs ont été inscrits à l'actif au poste «Infrastructures en construction».

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

Les transferts résultent du projet d'assainissement du compte des immobilisations, qui consistait à répertorier et à expertiser l'ensemble des terrains et immeubles. La nouvelle évaluation n'a aucune incidence sur les comptes annuels des CFF.

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	Infrastructures en construction	Total
Coût d'acquisition					
Etat au 1.1.2006	25,9	189,6	351,8	0,0	567,3
Conversion des monnaies étrangères	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3
Augmentation	0,0	1,5	0,4	11,9	13,8
Créance d'investissement	0,0	0,0	-6,9	0,0	-6,9
Diminution	-15,0	-0,4	-14,3	0,0	-29,6
Transferts	0,0	0,6	73,0	0,0	73,6
Etat au 31.12.2006	11,2	191,3	404,0	11,9	618,5
Amortissements cumulés					
Etat au 1.1.2006	-24,3	-40,7	-245,0	0,0	-310,0
Conversion des monnaies étrangères	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,3
Augmentation	-0,6	-11,1	-57,3	0,0	-68,9
Diminution	15,0	0,1	14,2	0,0	29,3
Transferts	0,0	0,0	0,8	0,0	0,8
Etat au 31.12.2006	-10,1	-51,7	-287,2	0,0	-349,1
Valeur comptable nette au 1.1.2006	1,7	148,9	106,8	0,0	257,4
Valeur comptable nette au 31.12.2006	1,1	139,6	116,8	11,9	269,4

Depuis le 1^{er} août 2006, les infrastructures en construction portant sur des immobilisations incorporelles (notamment logiciels) sont inscrites au poste «Immobilisations incorporelles».

27 Dettes financières à court terme

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes bancaires à court terme	12,0	44,0
Dettes financières envers l'actionnaire (Confédération)	0,4	0,1
Dettes financières envers des tiers	123,9	192,0
Dettes financières à court terme	136,4	236,1

En raison des échéances, le poste «Dettes financières à court terme envers des tiers» comprend un emprunt obligataire de 50 millions de francs de Kraftwerk Amsteg AG échu en 2007. En 2005, il englobait un emprunt obligataire de 150 millions de francs émis au nom de la même société et remplacé par un nouvel emprunt début 2006 (voir remarque 32).

28 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	680,0	686,6
envers des sociétés ferroviaires	71,3	58,3
envers des sociétés associées	0,2	0,8
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	751,5	745,7

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 se rapportant au chiffre d'affaires, les charges locatives et les autres charges.

30 Passifs de régularisation

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Titres de transport	478,6	427,1
Charges financières	52,6	54,3
Autres	659,2	634,1
Passifs de régularisation	1 190,5	1 115,5

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 s'explique par la progression du nombre d'abonnements en circulation.

31 Provisions

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Provisions à court terme	355,7	475,6
Provisions à long terme	414,6	1 803,8
Provisions	770,4	2 279,5

Ventilation des provisions selon leur affectation

	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
M CHF									
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
Première application de la RPC 16	-1 333,0	-2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1 335,2
Etat au 1.1.2006	0,0	1,1	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	944,3
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-0,5	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-1,2	-2,1
Constitution	0,0	0,4	0,0	0,0	19,9	22,9	0,3	137,4	180,9
Utilisation	0,0	-0,1	-3,8	-7,5	-24,6	-30,4	-0,1	-162,6	-229,1
Dissolution	0,0	-0,2	-1,1	0,0	-0,3	-63,5	0,0	-59,6	-124,7
Transfert	0,0	1,6	0,0	0,0	0,1	-3,4	0,0	2,7	1,0
Etat au 31.12.2006	0,0	2,2	75,4	238,8	121,0	36,5	3,0	293,4	770,4

La recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les CFF ont décidé d'appliquer la méthode statique pour le calcul des engagements de prévoyance à compter de janvier 2006. Lors de la première application de cette recommandation, la provision existante de 1335,2 millions de francs a été reclassée dans les autres dettes en tant que passifs résultant d'institutions de prévoyance. La différence entre l'engagement économique de 4319,9 millions de francs et la provision transférée de 2984,7 millions a été saisie via les capitaux propres des comptes consolidés, sans incidence sur le résultat (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Engagements de prévoyance selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16»). Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393 millions de francs le 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 2006. 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 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 238,8 millions de francs. Une somme de 7,5 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2006.

Au cours de l'exercice sous revue, les avoirs dus au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits de 5,2 millions de francs. Les primes de fidélité et les gratifications pour ancienneté de service sont versées ou régularisées dès leur échéance.

Des provisions à hauteur de 39,4 millions de francs ont dû être constituées pour le repositionnement de l'unité «Entretien du matériel roulant». Ces provisions ont été comptabilisées à hauteur de 16,8 millions de francs dans les autres charges de personnel et à hauteur de 22,6 millions de francs dans les autres charges d'exploitation. En 2005, une provision de 94,7 millions avait dû être constituée pour les mesures de restructuration au sein de CFF Cargo et pour les projets d'optimisation dans la division Voyageurs. Les coûts réels liés à ces mesures étant finalement nettement inférieurs au budget initial, la provision a pu être partiellement dissoute au cours de l'exercice sous revue (-55 millions de francs).

Les autres provisions contiennent des provisions d'assurance pour les dommages ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant. La réévaluation en cours a permis de dissoudre les provisions constituées au titre de l'assainissement du parc de véhicules ainsi que des risques d'activité et de procès pour un montant de 42,9 millions de francs.

32 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes bancaires	658,5	478,6
Dettes résultant de contrats de leasing	3 069,0	3 110,5
Dettes hypothécaires	10,0	28,7
Emprunts obligataires	250,0	150,0
Caisse du personnel	1 440,1	1 472,3
Dettes financières à long terme	5 427,6	5 240,1

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

Les dettes résultant de contrats de leasing servent à financer l'acquisition de matériel roulant à long terme.

Les dettes hypothécaires proviennent d'un prêt contracté lors de l'intégration de la BLI à la SA CFF en 2004. Etant arrivé à échéance, un nouveau prêt hypothécaire à taux fixe a été remboursé au cours de l'exercice sous revue.

Les emprunts obligataires s'élèvent à 300 millions de francs. En raison des échéances, un montant de 50 millions de francs a été enregistré dans les dettes financières à court terme au cours de l'exercice sous revue (2005: 150 millions de francs) (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	31.12.2006	31.12.2005
Emprunts à long terme auprès de tiers	224,3	213,2
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 225,8	7 878,1
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	4 319,9	0,0
Autres dettes à long terme	12 770,0	8 091,3

Détails des dettes à long terme envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Prêts à taux variable	2 358,9	2 146,8
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	5 862,0	5 726,5
Autres dettes à long terme	4,8	4,8
Total	8 225,8	7 878,1

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. Conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 16 dans sa version remaniée, les engagements économiques sont inscrits au poste «Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16».

Données sur les institutions de prévoyance

Avantage économique/ engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/ Insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise				Variation par rapport à l'exercice précédent	Cotisations ajustées à la période	Première application de la RPC 16 via les capitaux propres	Charges de prévoyance dans frais de personnel	
		31.12.2006	31.12.2006	1.1.2006	31.12.2005				2006	2005
M CHF										
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,2	0,0	-3,2	-11,6
Plans de prévoyance avec excédent de couverture	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-3,5	-3,5
Plans de prévoyance avec insuffisance de couverture	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-191,4	-2 984,4	-191,4	-308,7	-308,7
Total	-1 849,7	-4 319,9	-4 319,9	-1 335,5	-2 984,4	-198,2	-2 984,4	-198,2	-323,9	-323,9

1 Aucune information n'est disponible sur le montant de l'excédent de couverture enregistré par les institutions de prévoyance concernées. Ces excédents sont sans importance. Il n'en résulte aucun avantage économique pour les sociétés.

Les engagements économiques de 4,3 milliards de francs s'expliquent par l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions des CFF, la réduction du taux technique à 3,5 pour cent et la réserve de fluctuation nécessaire pour assainir durablement la Caisse de pensions.

Endettement net

M CHF	Remarque	31.12.2006	31.12.2005
Dettes financières à court terme	27	136,4	236,1
Dettes financières à long terme	32	5 427,6	5 240,1
Autres dettes à long terme	33	12 770,0	8 091,3
./. Recettes imputées à long terme		-140,1	-135,6
./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16		-4 319,9	0,0
Total des dettes financières		13 873,9	13 431,9
./. Liquidités et titres		-1 364,0	-1 499,6
Endettement net		12 509,9	11 932,3
Variation par rapport à l'exercice précédent		577,6	681,5

L'endettement net a augmenté de 577,6 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cet accroissement est dû, à hauteur de 347,7 millions de francs, aux fonds prêtés par la Confédération pour financer les infrastructures.

34 Remarques d'ordre juridique

34.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Cautionnements et garanties	24,3	33,4
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	0,3	10,4
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Autres	13,4	27,9
Total	272,0	305,7

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	31.12.2006	31.12.2005
Valeur comptable des actifs mis en gage	90,6	4,0

Les actifs mis en gage comprennent des véhicules.

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	31.12.2006	31.12.2005
Dettes à court terme	0,3	0,1

34.5 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Payables dans les douze mois	13,0	17,0
Payables sous 1 ou 2 ans	8,5	12,5
Payables sous 2 ou 3 ans	3,9	4,5
Payables sous 3 ou 4 ans	1,2	1,1
Payables sous plus de 4 ans	0,0	4,4
Total	26,5	39,5

34.6 Emprunts obligataires

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
4,375% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1996 à 2006	0,0	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
2,375% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018	150,0	0,0
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 1592,6 millions de francs. Ce montant est ventilé comme suit:

M CHF	2006	2005
Amortissement lié à l'infrastructure	855,5	844,2
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,9	355,1
Participation à raison des avantages ZVV	-35,0	-35,0
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	337,0	336,9
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises	65,4	96,3
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,8	11,1
Total	1 592,6	1 608,6

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

36 Instruments financiers

La chute tendancielle des taux d'intérêt ayant pris fin au second semestre 2006, les contrats venant à échéance à court terme ont dû être partiellement couverts par mesure de prudence.

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

	Valeur contractuelle	31.12. 2006		Valeur contractuelle	31.12. 2005	
		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative
M CHF						
Monnaies	53,4	0,8	0,3	81,8	0,8	1,8
Taux d'intérêt	1 256,0	7,9	6,1	953,2	4,5	11,1
Total	1 309,4	8,7	6,4	1 035,0	5,3	12,9

L'augmentation des produits dérivés de taux résulte de la conclusion de nouvelles transactions effectuées principalement contre les risques de taux en rapport avec les dettes à long terme arrivant à échéance en 2007 (US-leases échus en avril 2007 pour un montant de 533 millions de francs) ainsi que pour se prémunir contre une hausse des taux variables sur le marché monétaire. Le recul des produits dérivés de change résulte quant à lui de la diminution d'acquisitions d'actifs en monnaie étrangère et des transactions pour risque de change en découlant.

37 Evénements survenus après la clôture du bilan

Aucun.

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 120 et 121 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 141,0 M
2004	CHF 160,0 M
2005	CHF 190,0 M
2006	CHF 192,0 M

L'indemnité allouée à CFF Infrastructure en 2006 est versée conjointement par CFF Immobilier (122,0 millions de francs) et les unités centrales (70,0 millions de francs). La quote-part due par les unités centrales (70,0 millions de francs) correspond aux produits 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	
	2006	2005	2006	2005
Produits d'exploitation				
Produits du trafic ¹	2 307,4	2 230,9	1 005,9	991,2
Indemnités compensatoires	552,1	540,3	13,8	11,1
Produits résultant de la location d'immeubles	5,1	5,1	3,4	3,6
Produits accessoires	706,8	702,4	152,8	166,3
Autres produits	20,6	10,2	7,8	5,9
Prestations propres	142,2	148,3	62,1	64,3
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	0,0	0,0	0,0	0,0
Déductions sur les produits	-122,8	-113,6	-17,4	-16,0
Répartition globale des unités centrales	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Produits d'exploitation	3 611,4	3 523,7	1 228,5	1 226,5
Charges d'exploitation				
Charges de matières	-246,5	-240,9	-129,5	-122,3
Charges de personnel ³	-1 299,8	-1 343,7	-495,7	-618,4
Autres charges d'exploitation ²	-1 344,3	-1 341,2	-513,3	-537,4
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-411,6	-402,3	-97,5	-88,6
Charges d'investissement non activées	-17,8	-17,3	-5,4	-7,3
Répartition globale des unités centrales	-45,3	-45,6	-16,8	-18,9
Total Charges d'exploitation	-3 365,2	-3 391,0	-1 258,2	-1 392,9
Résultat d'exploitation	246,2	132,7	-29,6	-166,4
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	3,8	0,7	0,4	8,0
Projet «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	250,0	133,4	-29,2	-158,4
Produits financiers	18,7	17,9	12,5	7,8
Charges financières	-67,2	-67,8	-17,9	-12,2
Répartition globale des unités centrales	-5,2	-4,7	-1,9	-1,9
Bénéfice/perte avant impôts	196,4	78,8	-36,5	-164,7
Charges d'impôts	-0,8	-0,4	-0,8	-1,1
Indemnités compensatoires	0,0	0,0	0,0	0,0
Intérêts minoritaires	-1,9	0,2	0,0	0,0
Bénéfice/perte du groupe	193,7	78,6	-37,3	-165,7
1 dont utilisation de l'infrastructure	2,4	2,8	0,0	0,0
2 dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-487,7	-482,5	-208,2	-180,1

3 2005: y compris dotation de la provision RPC 16 de 94 millions de francs.

	Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
	710,6	676,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-745,1	-727,5	3 278,8	3 170,8
	65,4	96,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	631,3	647,7
	2,2	2,2	421,0	443,4	1,2	1,1	-115,6	-146,8	317,4	308,6
	625,0	665,2	127,1	100,0	377,6	435,1	-799,1	-884,4	1 190,3	1 184,6
	5,9	1,8	3,7	1,1	7,0	7,7	-13,3	-9,8	31,7	17,0
	446,2	421,9	4,7	4,9	3,3	5,7	25,7	28,7	684,2	673,9
	1 211,4	1 199,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 211,4	1 199,3
	-1,2	0,2	-0,2	-1,3	-0,3	-0,2	13,5	16,8	-128,4	-114,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	108,8	112,8	-108,8	-112,8	0,0	0,0
	3 065,5	3 063,0	556,4	548,2	497,6	562,1	-1 742,7	-1 835,8	7 216,8	7 087,8
	-234,3	-209,7	-9,2	-6,4	-0,5	-0,4	36,5	37,2	-583,4	-542,6
	-1 113,1	-1 051,1	-90,6	-87,4	-209,5	-263,8	88,6	80,9	-3 120,0	-3 283,4
	-961,1	-879,9	-185,0	-168,0	-287,2	-356,1	1 507,3	1 592,4	-1 783,6	-1 690,1
	-588,3	-510,0	-58,6	-84,2	4,2	-27,1	0,0	0,1	-1 152,0	-1 112,1
	-218,0	-523,5	-23,2	-26,4	-24,6	-15,8	5,7	17,5	-283,2	-572,7
	-41,8	-43,1	-5,0	-5,2	0,0	0,0	108,8	112,8	0,0	0,0
	-3 156,5	-3 217,3	-371,6	-377,5	-517,7	-663,1	1 747,0	1 840,9	-6 922,2	-7 201,0
	-91,0	-154,2	184,8	170,7	-20,1	-101,0	4,3	5,1	294,6	-113,2
	-0,1	3,1	45,0	49,0	0,1	0,3	0,0	0,2	49,2	61,3
	0,0	-6,7	0,0	0,0	0,0	-20,7	0,0	0,0	0,0	-27,4
	-91,1	-157,9	229,8	219,6	-20,0	-121,3	4,3	5,3	343,8	-79,2
	10,9	11,1	1,4	1,1	212,5	208,2	-170,1	-161,5	85,9	84,7
	-19,5	-20,7	-77,7	-80,8	-154,5	-142,0	169,8	161,8	-166,8	-161,6
	-4,8	-4,4	-0,6	-0,5	12,4	11,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	-104,4	-171,9	153,0	139,5	50,4	-43,5	4,0	5,6	262,9	-156,2
	4,7	-0,4	-3,2	-4,5	-0,4	-1,4	0,0	0,0	-0,5	-7,7
	192,0	190,0	-122,0	-114,0	-70,0	-76,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,5	-0,4	0,0	0,0	-0,6	-2,2	0,0	0,0	-3,0	-2,4
	91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4	-166,3
	663,5	639,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-611,6	-593,5	54,2	48,3
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	611,1	593,5	-84,8	-69,2

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

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Actifs circulants				
Liquidités	271,4	207,5	53,0	96,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	327,9	292,7	184,8	204,3
Autres créances	152,0	66,1	73,4	76,9
Stocks et travaux en cours	111,4	115,2	60,7	56,9
Actifs de régularisation	276,1	275,1	49,1	51,7
Total Actifs circulants	1 138,8	956,7	421,0	486,2
Actifs immobilisés				
Immobilisations financières	5,0	4,9	13,4	12,8
Immobilisations corporelles	4 960,3	4 611,1	860,7	829,7
Infrastructures en construction, immobilisations corporelles	571,5	788,8	35,2	62,9
Immobilisations incorporelles	101,3	89,6	19,9	14,1
Total Actifs immobilisés	5 638,0	5 494,5	929,2	919,5
Total Actifs	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
19,9	15,5	30,2	20,8	342,8	522,2	0,0	0,0	717,2	862,4
268,6	189,6	25,5	53,3	95,4	119,0	-240,7	-322,7	661,5	536,1
129,2	331,1	19,3	19,8	619,3	595,8	-790,7	-904,1	202,6	185,7
140,5	141,6	4,2	4,4	0,3	0,2	-5,4	-5,6	311,6	312,7
71,1	74,1	11,6	10,7	66,8	86,4	-89,8	-102,6	385,0	395,4
629,2	751,9	90,8	109,0	1 124,6	1 323,5	-1 126,5	-1 335,0	2 277,9	2 292,3
55,4	55,2	11,0	11,0	6 497,5	6 335,3	-5 272,3	-5 129,0	1 310,1	1 290,3
12 831,3	12 610,6	2 935,3	2 788,3	8,1	5,6	0,0	0,0	21 595,6	20 845,2
3 656,2	3 519,8	330,4	366,4	21,6	18,0	0,0	0,0	4 614,9	4 755,9
118,5	119,8	4,9	3,6	24,8	30,2	0,0	0,0	269,4	257,4
16 661,5	16 305,4	3 281,6	3 169,3	6 552,0	6 389,2	-5 272,3	-5 129,0	27 790,0	27 148,8
17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9	29 441,1

Information sur les segments: bilan du groupe CFF.

Passifs.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
Dettes				
Dettes financières à court terme	11,2	50,2	160,0	175,0
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	335,8	273,3	88,5	123,5
Autres dettes à court terme	135,6	135,8	66,2	72,3
Passifs de régularisation	922,4	851,8	88,5	92,0
Provisions à court terme	70,8	95,2	44,4	116,0
Total des dettes à court terme	1 475,8	1 406,3	447,6	578,9
Dettes financières à long terme	133,4	71,1	0,0	0,4
Autres dettes à long terme	2 008,4	1 956,2	344,6	240,6
Provisions à long terme	12,7	66,8	36,8	27,6
Total des dettes à long terme	2 154,5	2 094,1	381,4	268,7
Total Dettes	3 630,2	3 500,4	829,0	847,5
Capitaux propres				
Capital social	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	575,4	575,4	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice/perte du groupe	610,5	531,5	-166,7	-1,3
Bénéfice/perte du groupe	193,7	78,6	-37,3	-165,7
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	3 089,6	2 895,5	521,2	558,2
Intérêts minoritaires	57,1	55,3	0,0	0,0
Total Capitaux propres	3 146,6	2 950,8	521,2	558,2
Total Passifs	6 776,9	6 451,2	1 350,2	1 405,7

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2005
89,3	212,8	350,2	261,0	168,3	245,1	-642,6	-708,0	136,4	236,1
413,8	522,2	54,1	64,1	56,0	55,6	-196,7	-293,1	751,5	745,7
44,9	63,2	13,6	24,4	23,6	24,2	-148,3	-196,5	135,6	123,4
130,3	144,4	38,5	43,9	150,2	121,2	-139,6	-137,9	1 190,5	1 115,5
71,3	75,3	2,1	2,1	168,8	187,0	-1,5	0,0	355,7	475,6
749,6	1 017,8	458,5	395,6	566,8	633,1	-1 128,7	-1 335,4	2 569,6	2 696,3
305,0	217,0	10,0	28,7	4 979,2	4 922,9	0,0	0,0	5 427,6	5 240,1
8 216,7	7 854,4	2 184,2	2 195,7	4 378,6	63,6	-4 362,5	-4 219,2	12 770,0	8 091,3
290,5	310,5	22,6	9,4	61,2	1 396,5	-9,2	-7,0	414,6	1 803,8
8 812,2	8 381,9	2 216,8	2 233,8	9 419,1	6 383,0	-4 371,7	-4 226,2	18 612,2	15 135,2
9 561,8	9 399,7	2 675,3	2 629,3	9 985,9	7 016,1	-5 500,3	-5 561,6	21 181,9	17 831,5
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	565,4	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1
529,2	532,3	45,7	4,3	-3 356,4	-248,3	-179,4	-185,0	-2 517,2	633,5
91,8	17,4	27,8	21,0	-20,5	-123,2	4,0	5,6	259,4	-166,3
7 716,3	7 645,2	697,1	648,9	-2 314,5	691,0	-898,4	-902,4	8 811,3	11 536,3
12,6	12,4	0,0	0,0	5,2	5,5	0,0	0,0	74,8	73,3
7 728,9	7 657,6	697,1	648,9	-2 309,3	696,6	-898,4	-902,4	8 886,1	11 609,6
17 290,7	17 057,3	3 372,3	3 278,2	7 676,6	7 712,7	-6 398,8	-6 464,0	30 067,9	29 441,1

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2006	Participation CFF % 31.12.2005	Seg
Transport et tourisme						
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management SA, Zurich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	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	86,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	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	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd, Londres	GBP	0,05	0,03	67,00	67,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
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	33,50	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00	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						
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

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2006	Participation CFF % 31.12.2005	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 SA, 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
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00	E I

Les participations au capital correspondent aux parts de droits de vote.

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 89 à 121) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2006.

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 23 mars 2007

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	2006	2005
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	2 348,3	2 285,5
Indemnités compensatoires	2	447,7	479,7
Produits résultant de la location d'immeubles		330,7	324,0
Produits accessoires	3	1 192,3	1 202,3
Autres produits		39,4	28,2
Prestations propres		609,1	594,9
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	4	1 211,4	1 199,3
Déductions sur les produits		-100,7	-92,3
Total des produits d'exploitation		6 078,2	6 021,6
Charges d'exploitation			
Charges de matières		-456,3	-418,2
Charges de personnel	5	-2 456,3	-2 389,7
Autres charges d'exploitation	6	-1 627,0	-1 561,1
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles		-1 031,6	-1 149,4
Charges d'investissement non activées		-274,7	-570,2
Total des charges d'exploitation		-5 846,0	-6 088,6
Résultat d'exploitation		232,3	-67,0
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés		46,9	53,8
Projet «Chance» ¹		0,0	-27,4
Affectation exceptionnelle aux passifs résultant d'institutions de prévoyance ²		-2 985,0	-94,0
EBIT		-2 705,8	-134,6
Produits financiers		102,4	99,2
Charges financières		-142,5	-139,6
Perte avant impôts		-2 745,9	-175,0
Charges d'impôts		1,9	-4,5
Perte de l'exercice	7	-2 744,0	-179,5

¹ Les dépenses liées au projet «Chance» sont enregistrées au poste «Charges de personnel» à compter de l'exercice sous revue.

² Voir commentaire à la remarque 0.2

Bilan de la SA CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2006	31.12.2005
Actifs circulants			
Liquidités		523,2	588,1
Créances résultant de ventes et de prestations de services	8	530,5	426,5
Autres créances		349,3	364,0
Stocks et travaux en cours		251,6	257,7
Actifs de régularisation		359,9	375,3
Total des actifs circulants		2 014,6	2 011,5
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	9	2 855,9	2 758,2
Immobilisations corporelles		19 748,5	19 213,9
Infrastructures en construction, immobilisations corporelles		4 417,3	4 388,1
Immobilisations incorporelles		241,0	236,6
Total des actifs immobilisés		27 262,7	26 596,9
Total des actifs		29 277,3	28 608,4

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12. 2006	31.12. 2005
Dettes			
Dettes financières à court terme		73,4	27,8
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	10	680,5	639,1
Autres dettes à court terme		103,3	104,8
Passifs de régularisation		1 108,1	1 039,5
Provisions à court terme	11	300,9	346,8
Total des dettes à court terme		2 266,3	2 158,0
Dettes financières à long terme	12	4 989,2	4 951,6
Autres dettes à long terme	13	12 579,4	7 911,2
Provisions à long terme	11	742,0	2 143,2
Total des dettes à long terme		18 310,6	15 006,0
Total des dettes		20 576,9	17 164,0
Capitaux propres			
Capital-actions		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves légales générales		2 000,0	2 000,0
Réserves LCdF 64		502,2	518,3
Perte résultant du bilan	14		
Perte/bénéfice reporté		-57,8	105,7
Perte de l'exercice		-2 744,0	-179,5
Total des capitaux propres		8 700,4	11 444,4
Total des passifs		29 277,3	28 608,4

Annexe aux comptes annuels de la SA CFF.

Remarques concernant les comptes annuels.

0 Remarques générales

0.1 Généralités

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes annuels de la SA CFF satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes (CO). Contrairement aux exercices précédents, les comptes ne peuvent plus répondre simultanément aux principes appliqués en matière de présentation des comptes selon les recommandations Swiss GAAP RPC, car les obligations de présentation prévues par les recommandations ne sont pas autorisées en vertu du CO.

0.2 Engagements de prévoyance

Le montant des engagements de prévoyance inscrit dans les comptes individuels de la SA CFF a été calculé conformément aux prescriptions de la recommandation Swiss GAAP RPC 16. Enregistrés au bilan en tant que «Passifs résultant d'institutions de prévoyance», les engagements économiques de 4,3 milliards envers la Caisse de pensions des CFF s'expliquent par l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions, la réduction du taux technique de 4,0 à 3,5 pour cent et la réserve de fluctuation (de 15 pour cent) nécessaire pour assainir durablement la Caisse. Conformément aux dispositions du Code des obligations, la différence de quelque 3 milliards de francs par rapport à la provision d'un montant de 1,3 milliard de francs a été saisie via le compte de résultat comme charge exceptionnelle.

0.3 Introduction de la nouvelle méthode de financement pour les infrastructures en construction

Une nouvelle méthode de financement a été adoptée pour les installations en construction le 1^{er} août 2006. Les charges d'investissement non activées inscrites dans les comptes annuels 2006 pour un montant de 274,7 millions de francs (contre 570,2 millions de francs en 2005) ne couvrent logiquement que sept mois et ne sont donc pas comparables à l'exercice précédent. Depuis le 1^{er} août 2006, les charges non activées sont comptabilisées en fonction du type de charges dans les postes «Charges de matières» et «Autres charges d'exploitation» ou viennent en réduction des prestations propres. Parallèlement, la nouvelle méthode s'est aussi accompagnée d'un abandon de la correction de valeur forfaitaire sur les infrastructures en construction au profit d'une évaluation individuelle des projets d'investissement. Conformément à la nouvelle évaluation, les infrastructures en construction ont été estimées à un montant brut de quelque 4,8 milliards de francs. Il en ressort un effet positif sur le compte de résultat, limité à 18,6 millions de francs.

0.4 Contribution à la Communauté de transport zurichoise ZVV

Les prestations de la Confédération englobent également le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport 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.

0.5 Assainissement du secteur de l'énergie

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs en avril 2001. Depuis cette 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 613,3 millions de francs. Une somme de 19,4 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2006.

0.6 Sites contaminés

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393 millions de francs le 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes liées 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 2006. Grevée à hauteur de 3,8 millions de francs par les frais liés aux mesures prises, la provision s'est inscrite à 72,8 millions de francs.

0.7 Charges d'impôts

Conformément à l'article 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 toutefois assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire. Les provisions pour impôts différés ont pu être réduites de 33,0 millions de francs à la suite de l'établissement de l'assiette d'imposition définitive.

Données détaillées sur le bilan et le compte de résultat.

1 Produits du trafic

M CHF	2006	2005
Voyageurs	1 958,5	1 917,3
Prestations ferroviaires	144,6	151,5
Infrastructure	245,1	216,7
Produits du trafic	2 348,3	2 285,5

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2006	2005
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	239,1	240,6
Cantons	143,1	142,7
Contributions de tiers	0,1	0,1
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	382,3	383,4
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises		
pour le trafic combiné	46,8	43,5
pour les autres trafics marchandises	18,6	52,7
Total des subventions concernant le prix des sillons	65,4	96,3
Indemnités compensatoires	447,7	479,7

3 Produits accessoires

M CHF	2006	2005
Prestations	454,2	422,0
Travaux de maintenance et d'entretien	94,2	61,3
Produits résultant de la location	80,0	45,5
Ventes d'énergie	97,7	71,6
Opérations de change	39,9	38,2
Commissions	83,4	73,8
Matériel et imprimés	61,2	54,2
Participations financières	219,1	372,2
Autres produits accessoires	62,7	63,5
Produits accessoires	1 192,3	1 202,3

4 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2006	2005
Amortissement lié à l'infrastructure	855,5	844,2
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	355,9	355,1
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 211,4	1 199,3

5 Charges de personnel

M CHF	2006	2005
Charges salariales	2 041,9	1 980,5
Charges sociales	298,0	313,8
Charges de personnel NOA ¹	29,5	0,0
Autres charges de personnel	87,0	95,4
Charges de personnel	2 456,3	2 389,7

1 Lors des exercices précédents, un poste était consacré aux dépenses liées au programme NOA dans le compte de résultat (projet «Chance»).

6 Autres charges d'exploitation

M CHF	2006	2005
Loyer pour immobilisations corporelles	34,8	31,9
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	339,5	277,4
Charges de véhicules	104,5	111,4
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	42,1	66,4
Charges d'énergie, élimination des déchets	212,9	188,9
Charges d'administration et d'informatique	273,8	260,7
Dépenses publicitaires	46,4	43,2
Autres charges d'exploitation	380,5	376,9
Charges pour prestations d'exploitation	143,2	143,1
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations de la Confédération	49,3	61,2
Autres charges d'exploitation	1 627,0	1 561,1

7 Perte de l'exercice

M CHF	2006	2005
Bénéfice/perte résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires selon l'art. 64 LCdF		
Infrastructure	88,2	2,0
Trafic voyageurs régional	23,9	-18,0
Perte de l'exercice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	-2 856,1	-163,5
Perte de l'exercice	-2 744,0	-179,5

8 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Créances résultant de ventes et de prestations de services		
envers des tiers	490,7	407,4
envers des sociétés du groupe	72,8	68,7
envers des sociétés associées	1,8	2,0
Corrections de valeur	-34,8	-51,6
Créances résultant de ventes et de prestations de services	530,5	426,5

9 Immobilisations financières

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Titres à long terme	646,7	637,1
Participations ¹	894,7	929,4
Créances à long terme envers des tiers	543,3	532,8
Créances à long terme envers les sociétés du groupe	751,6	639,7
Créances à long terme envers les sociétés associées	19,6	19,3
Immobilisations financières	2 855,9	2 758,2

¹ Les participations détenues par la SA CFF émanent de la liste des participations CFF (remarque 15.4).

10 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	646,8	610,9
envers des sociétés du groupe	33,6	27,6
envers des sociétés associées	0,2	0,6
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	680,5	639,1

11 Provisions**Ventilation des provisions en fonction des échéances**

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Provisions à court terme	300,9	346,8
Provisions à long terme	742,0	2 143,2
Provisions	1 042,9	2 490,1

Ventilation des provisions en fonction de l'objet d'utilisation

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Engagements de prévoyance	0,0	1 333,0
Atteintes à l'environnement	72,8	76,6
Assainissement du secteur de l'énergie	613,3	632,7
Vacances/heures supplémentaires	90,9	93,9
Restructuration	8,8	32,9
Autres provisions	257,1	320,9
Provisions	1 042,9	2 490,1

12 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Dettes bancaires	470,1	342,7
Dettes résultant de contrats de leasing	3 069,0	3 107,9
Dettes hypothécaires	10,0	28,7
Caisse du personnel	1 440,1	1 472,3
Dettes financières à long terme	4 989,2	4 951,6

13 Autres dettes à long terme

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Emprunts à long terme auprès de tiers	158,2	147,1
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 103,2	7 764,1
Passifs résultant d'engagements de prévoyance ¹	4 318,0	0,0
Autres dettes à long terme	12 579,4	7 911,2

¹ Voir commentaire à la remarque 0.2 «Engagements de prévoyance» et explications sur les passifs résultant d'institutions de prévoyance dans les comptes du groupe.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Prêts de la Confédération	1 231,1	1 231,1
Besoin de base	1 010,1	806,5
Total des prêts à taux variable	2 241,2	2 037,6
Prêt «Rail 2000»	5 742,2	5 640,0
Prêt «Lignes d'accès aux NLFA»	119,8	86,5
Total des prêts à taux variable liés au Fonds pour les grands projets ferroviaires	5 862,0	5 726,5
Total	8 103,2	7 764,1

Endettement net

M CHF	Annexes	31.12.2006	31.12.2005
Dettes financières à court terme		73,4	27,8
Dettes financières à long terme	12	4 989,2	4 951,6
Autres dettes à long terme	13	12 579,4	7 911,2
./. Recettes imputées à long terme		-140,1	-135,6
./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance		-4 318,0	0,0
Total des dettes financières		13 183,9	12 755,0
./. Liquidités et titres		-1 170,0	-1 225,2
Endettement net		12 013,9	11 529,8
Variation par rapport à l'exercice précédent		484,1	568,0

14 Perte résultant du bilan

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Perte/bénéfice reporté		
non affecté selon l'art. 64 LCdF	-57,8	105,7
Total perte/bénéfice reporté	-57,8	105,7
Bénéfice/perte de l'exercice		
affecté selon l'art. 64 LCdF	112,1	-16,0
non affecté selon l'art. 64 LCdF	-2 856,1	-163,5
Total perte de l'exercice	-2 744,0	-179,5
Total perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-2 801,8	-73,8

15 Remarques d'ordre juridique**15.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers**

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Cautionnements et garanties	217,2	226,1
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	0,0	9,5
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Autres	11,5	13,8
Total	505,9	526,6

15.2 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.

15.3 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2006	31.12.2005
Payables dans les douze mois	12,7	12,6
Payables sous 1 ou 2 ans	8,2	8,5
Payables sous 2 ou 3 ans	3,7	3,7
Payables sous 3 ou 4 ans	1,1	0,4
Payables sous plus de 4 ans	0,0	3,8
Total	25,7	29,0

15.4 Principales participations

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12. 2006	Participation CFF % 31.12. 2005
Transport et tourisme					
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	0,00	0,00	97,39
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	26,00
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	0,00
Transporteurs et transitaires					
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
Centrales électriques					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Ruppertschwil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Immeubles et parkings					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien AG, Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Divers					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
RailLink SA, Berne	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	0,00

Les participations au capital correspondent aux parts de droits de vote.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit la perte résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2006:

M CHF	31.12. 2006	31.12. 2005
Perte de l'exercice	-2 744,0	-179,5
Perte/bénéfice reporté	-57,8	105,7
Perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-2 801,8	-73,8
à la réserve prévue à l'art. 64 LCdF		
– Trafic voyageurs	-23,9	18,0
– Trafic voyageurs (complément issu de l'exercice 2005)	-0,8	0,0
– Infrastructure	-88,2	-2,0
Perte résultant du bilan	-2 914,7	-57,8
Report à compte nouveau	-2 914,7	-57,8

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 123 à 133) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2006.

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 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 2006 et les a approuvés avec rapport du 2 mars 2007.

Berne, le 23 mars 2007

Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsable du mandat)

Alessandro Miolo

Expert-comptable diplômé

