



En 2008, la société CFF SA a affiché un résultat en nette augmentation à la faveur de l'évolution satisfaisante des segments. CFF Voyageurs a de nouveau battu des records, notamment en termes de fréquentation. Malgré le recul des prestations de transport, CFF Cargo a, pour sa part, affiché un résultat en nette amélioration. Au cours de l'exercice sous revue, CFF Immobilier a pu une nouvelle fois verser des indemnités compensatoires substantielles à CFF Infrastructure et participer davantage à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. En dépit de ces résultats satisfaisants, les fonds propres n'ont pas suffi à couvrir l'ensemble des investissements et l'endettement des CFF s'est creusé. Le réseau CFF étant de plus en plus saturé, il est nécessaire de multiplier les efforts pour que les voyages en train restent un moment de plaisir.

Groupe CFF

En millions de francs	2008	2007
Produits du trafic voyageurs	2 535,7	2 321,0
Produits du trafic marchandises	1 013,1	1 033,9
Résultat d'exploitation/EBIT	476,0	226,0
Bénéfice du groupe	345,0	80,4
Total du bilan	31 418,1	30 592,7
Fonds propres	9 312,3	8 966,8

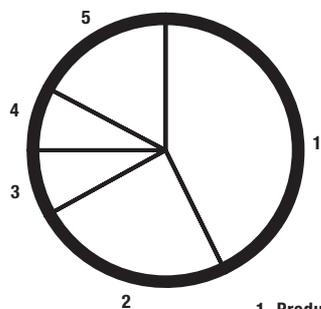
Prestations

	2008	2007
Voyageurs (millions)	322,6	306,7
Voyageurs-kilomètres (millions)	16 144,3	15 134,0
Abonnements généraux ¹	374 769	344 542
Abonnements demi-tarif ¹	2 206 712	2 124 650
Tonnes-kilomètres (millions)	12 530,9	13 368,1
Sillons-kilomètres (millions) ²	158,7	154,7
Effectif moyen	27 822	27 438

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

Le franc des CFF

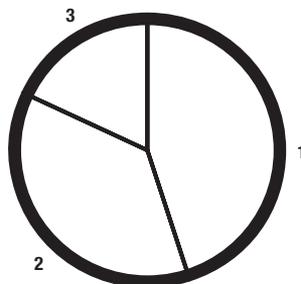
Franc gagné (produits d'exploitation)



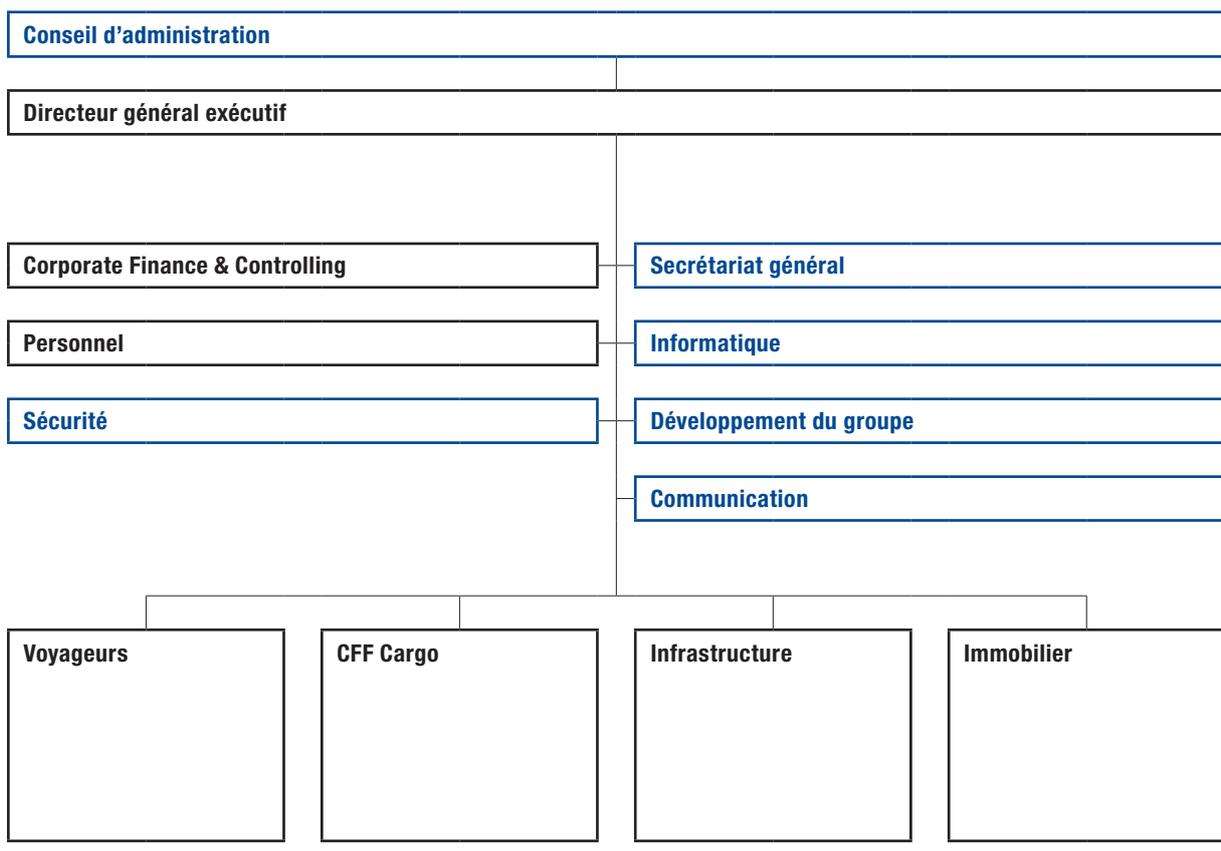
- 1 Produits du trafic 43 c.
- 2 Autres produits 24 c.
- 3 Prestations propres 8 c.
- 4 Indemnités compensatoires 8 c.
- 5 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure 17 c.

Le franc des CFF

Franc dépensé (charges d'exploitation)



- 1 Charges de personnel 45 c.
 - 2 Autres charges 37 c.
 - 3 Amortissements 18 c.
-



Membre de la Direction du groupe

2008

Rapport de gestion des CFF.

Sommaire

Introduction	U2
Avant-propos	5
Rapport du groupe	18
Stratégie/Objectifs	36
Prestations des pouvoirs publics	38
Personnel/Domaine social	40
Caisse de pensions	44
Environnement/Energie	46
Management du risque	48
Sécurité	49
Informatique	52
Trafic voyageurs	54
Trafic marchandises	60
Infrastructure	66
Immobilier	72
Corporate Governance	78
Chronique annuelle 2008	89
Rapport financier	93

Avant-propos

Bien servis, bien arrivés.

Au cœur d'une société en perpétuelle mutation et, plus particulièrement, en temps de crise et d'incertitude, les valeurs sûres et les constantes sont les bienvenues. Les institutions pérennes, les modèles incarnant la fiabilité et les repères fondamentaux ont le vent en poupe. Bien plus que l'une de ces valeurs sûres, les CFF représentent la Suisse et son multiculturalisme ou son multilinguisme ainsi que toutes les qualités essentielles à l'origine de la réussite économique de ce pays. En effet, la Suisse et les CFF partagent des valeurs communes telles que la sécurité, la propreté, la ponctualité, la performance et l'innovation. Les CFF incarnent, en conséquence, un symbole d'identité nationale. C'est une véritable force qu'il convient d'utiliser au quotidien au service de notre clientèle, de notre entreprise et, plus généralement, de notre pays.

En 2008, le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a encore augmenté de 5,2 pour cent, à 322,6 millions. Privilégiant le confort et la simplicité, près de 900 000 personnes empruntent quotidiennement le train pour se rendre au travail, à l'école ou encore chez des amis. Le réseau ferroviaire suisse est le plus fréquenté au monde, une distinction prestigieuse, s'il en est, pour les 27 822 collaborateurs et les clients des CFF.

Les CFF ainsi que l'ensemble du réseau des transports publics contribuent largement à faire de la Suisse un haut lieu des affaires, une région de loisirs attrayante et une destination touristique tout bonnement incontournable.

La grande confiance accordée aux CFF est fondée sur des exigences de qualité strictes à l'égard de leur offre. L'un des grands défis des CFF consiste précisément à garantir et à améliorer, jour après jour, la qualité de leurs prestations sur un réseau ferroviaire qui, en de nombreux endroits, atteint la limite de ses capacités, du fait de la hausse continue du nombre de passagers au cours des dernières années. Pour satisfaire leurs clients, les CFF s'engagent au quotidien sur plusieurs fronts, assurant à la fois la sécurité, la propreté et la ponctualité de leurs trains. Néanmoins, le nombre de places assises et l'information à la clientèle

en cas de dérangement sont encore trop souvent source de mécontentement. N'ayant pas encore atteint leurs objectifs, les CFF multiplient leurs efforts pour optimiser aussi ces deux aspects.

En 2009, nous entendons pérenniser la compétitivité du réseau ferroviaire suisse. Dans cette perspective, les investissements considérables dans le matériel roulant ainsi que la mise à disposition rapide de fonds par les pouvoirs publics pour le développement de l'infrastructure devraient nous donner les moyens de nos ambitions.

C'est à la fois beaucoup et trop peu. Nos clients espèrent davantage. Etre bien servis et arriver à bon port, telles sont leurs attentes légitimes. Etre présents partout où le client se sent bien, telle est notre ambition aux CFF.

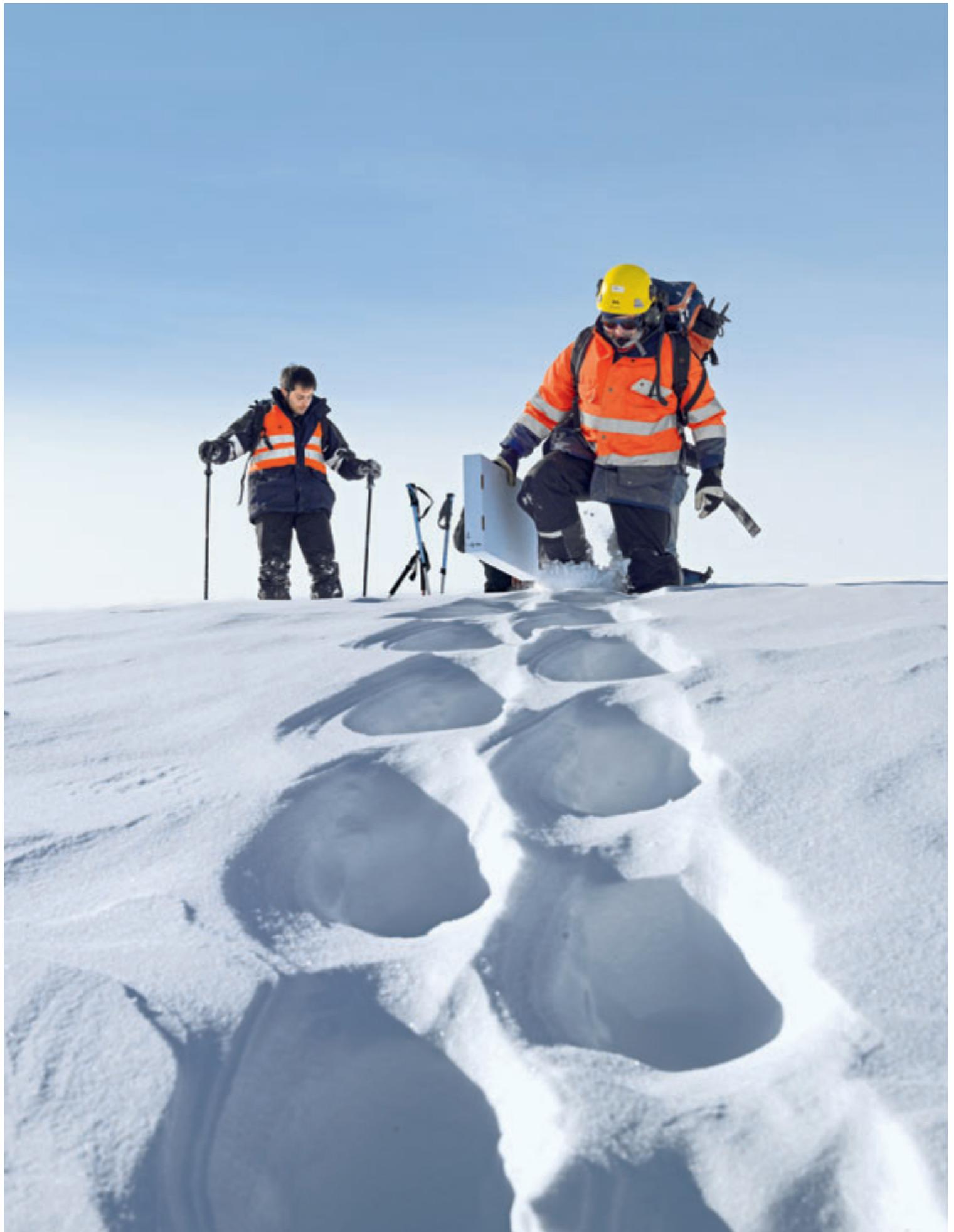
Nous vous remercions de votre confiance, sans cesse renouvelée, qui nous incite à toujours aller de l'avant et à développer nos prestations en dépit d'un contexte économique morose. C'est forts de votre confiance que nous nous engageons pour un avenir prospère, pour nos clientes et nos clients, en un mot pour vous.



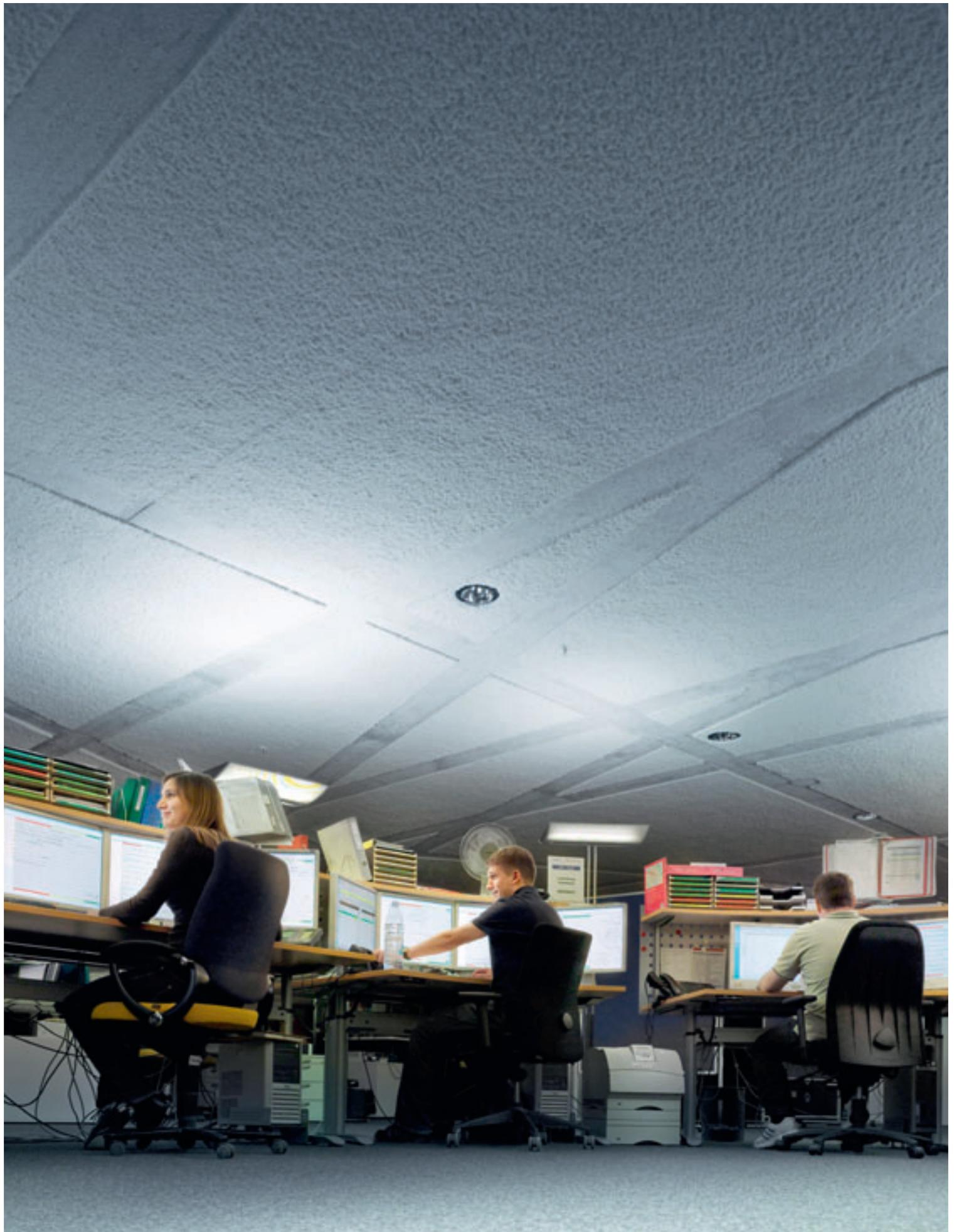
Ulrich Gygi
Président du Conseil d'administration des CFF



Andreas Meyer
Directeur général exécutif des CFF



Sur le Pizzo Tremorgio, dans la Lèventine, des collaborateurs des CFF vérifient la stabilité du manteau neigeux à 2200 mètres d'altitude afin d'évaluer les risques d'avalanche.



Le centre opérationnel Cargo de Bâle s'occupe de la régulation des trains de CFF Cargo 24 heures sur 24 pour garantir la fiabilité et la ponctualité du transport des marchandises.



Contribuant à la garantie du service de base en Suisse, CFF Cargo dessert chaque jour 323 points de livraison, dont la centrale de distribution Coop de Dietikon.





Malgré les avancées technologiques, les 40 garde-voies des CFF demeurent des acteurs absolument indispensables pour le contrôle régulier du réseau, long de plus de 3000 kilomètres.



Tous les six ans, 20 inspecteurs effectuent un contrôle minutieux des 6100 ponts CFF à raison de six ouvrages par jour. Le pont représenté ici est le Håggrigerbachbrücke sur la ligne du St-Gothard.



Les Ateliers industriels d'Oltten assurent l'entretien du parc de véhicules des CFF. Sur cette photo, un collaborateur en plein travail dans la cabine de peinture. Ci-contre, une voiture de type VU IV fraîchement repeinte.





Malgré les travaux d'envergure à RailCity Zurich, les clients peuvent profiter de la diversité de l'offre habituelle grâce à la mise en place provisoire du Zentrum Plaza (à gauche).



A Zurich, à Lucerne et à Berne (photo), les voyageurs peuvent attendre leur train dans des salles modernes et accueillantes.



Les collaborateurs du service de nettoyage travaillent par équipes 24 heures sur 24 pour le confort des voyageurs, comme ici dans la voiture 1^{re} classe d'un IC 2000.



Les conseillers à la clientèle assistent les amateurs de sports d'hiver le week-end, comme ici à Viège, et répondent présents pendant les grands événements ou lors des perturbations du trafic.

Rapport du groupe

Nette amélioration du résultat consolidé, mais gonflement de l'endettement du fait des investissements.

En 2008, les CFF ont nettement amélioré leur résultat consolidé, à la faveur de l'évolution positive du trafic voyageurs et de l'immobilier ainsi que des progrès réalisés dans le trafic marchandises. Le trafic voyageurs a de nouveau enregistré une hausse de fréquentation. Malgré le recul des prestations de transport, le trafic marchandises a affiché un résultat en nette amélioration. Immobilier a versé des indemnités substantielles à Infrastructure et participé à l'assainissement de la Caisse de pensions. La saturation du réseau rend l'extension de l'infrastructure urgente. Or, les fonds propres ne suffisent pas à couvrir les investissements requis, qui ont encore gonflé l'endettement en 2008.

Dans l'ensemble, 2008 restera un exercice satisfaisant pour les CFF. La croissance de la demande en trafic voyageurs s'est en effet confirmée avec une progression de 5,2 pour cent du nombre de passagers. Parallèlement, l'assainissement de la branche fret est allé bon train, le trafic marchandises réussissant même à réduire considérablement sa perte. En 2008, Infrastructure a, une fois de plus, enregistré une sollicitation accrue du réseau avec, pour conséquence, une forte hausse des frais d'entretien. Immobilier a, pour sa part, de nouveau amélioré son résultat d'exploitation. La majeure partie du bénéfice réalisé par la branche immobilière a été consacré au versement d'indemnités compensatoires à Infrastructure et à l'assainissement de la Caisse de pensions.

Toujours aussi fortement sollicité, le réseau CFF est de plus en plus saturé. Pour garantir la compétitivité du système ferroviaire suisse, il est urgent de procéder à de lourds investissements dans du nouveau matériel roulant ainsi que dans le développement de l'infrastructure. Les mesures déployées par la Confédération pour relancer l'économie constituent une réelle opportunité pour rattraper l'actuel retard en matière d'investissement.

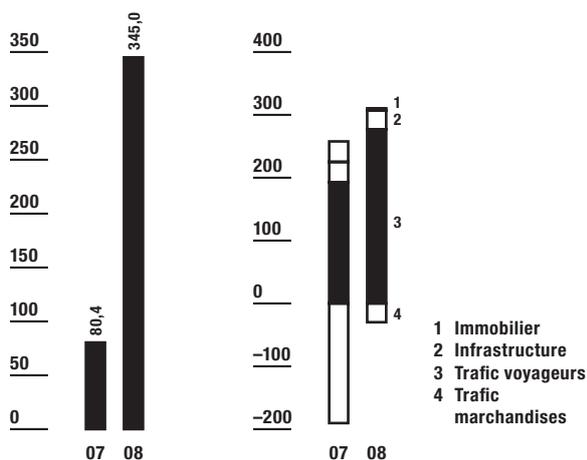
Le ralentissement conjoncturel a frappé de plein fouet le trafic marchandises et sapé les efforts de redressement de CFF Cargo. Dès la fin de l'été 2008, les CFF ont engagé des mesures d'urgence, adapté les capacités du secteur du fret à la baisse du trafic et décrété un gel sélectif des embauches. Suivant de près l'évolution économique, le Conseil d'administration et la Direction du groupe ont d'ores et déjà arrêté des mesures prévisionnelles supplémentaires.

La question de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF n'est toujours pas réglée. En 2008, la crise financière a encore aggravé le découvert. Le taux de couverture de la Caisse est tombé à 79,2 pour cent en fin d'année. Si les CFF doivent supporter conjointement avec leurs collaborateurs les répercussions de la crise financière, ils comptent, en revanche, sur un large soutien de la Confédération pour combler le découvert imputable au refinancement insuffisant de la Caisse de pensions CFF à sa création en 1999.

Les prochains mois mettront les CFF à rude épreuve. En effet, l'entreprise doit engager au plus vite des mesures judicieuses pour limiter l'impact de la crise, et en particulier le recul de l'activité de fret. Les différents segments de l'entreprise ont d'ores et déjà pris leurs dispositions pour faire face, le cas échéant, à une nouvelle donne sur le marché. Toutefois, la morosité conjoncturelle ne doit pas faire oublier la nécessité de développer l'offre pour répondre à la croissance de

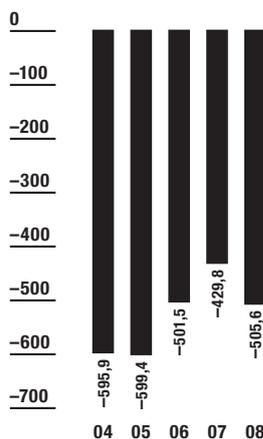
Résultat du groupe et résultats annuels des segments

En millions de francs



Flux de trésorerie disponible négatif

En millions de francs



la demande escomptée à moyen et long termes. Dans cette optique, les CFF prévoient d'investir plusieurs milliards de francs dans du nouveau matériel roulant afin de satisfaire aux exigences futures.

Nette amélioration du résultat consolidé, accroissement des dettes. Après avoir enregistré un résultat de 80,4 millions de francs en 2007, les CFF clôturent l'exercice 2008 sur un bénéfice consolidé de 345,0 millions de francs. Cette nette amélioration est largement attribuable à l'évolution satisfaisante des segments Trafic voyageurs, Trafic marchandises et Immobilier. CFF Voyageurs a, en effet, amélioré son résultat de 83,8 millions de francs à 276,8 millions de francs en 2008. Bien que clôturant l'exercice 2008 sur une perte opérationnelle de 29,9 millions de francs (2007: -190,4 millions de francs, y c. provisions de 102,5 millions de francs), CFF Cargo a, pour sa part, redressé son résultat à la faveur de la croissance de chaque secteur d'activité. Dégageant un résultat d'exploitation de 291,6 millions de francs en 2008 et enregistrant ainsi une croissance de 7,6 pour cent par rapport à 2007, CFF Immobilier a versé des indemnités compensatoires de 69,0 millions de francs à CFF Infrastructure et participé à hauteur de 132,1 millions de francs au paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Déduction faite de ces versements, le bénéfice de CFF Immobilier s'est élevé à 3,3 millions de francs en 2008 contre 32,6 millions en 2007. S'inscrivant à 30,4 millions de francs, le résultat de CFF Infrastructure accuse un repli de 1,8 million de francs, lié à la mauvaise performance de son secteur d'activité Réseau, qui affiche une perte de 10,1 millions de francs. En revanche, Energie a clôturé l'exercice 2008 sur un bénéfice de 40,5 millions de francs.

Le volume des investissements s'avérant nettement supérieur aux apports générés par l'activité d'exploitation, les forts besoins d'investissement de l'entreprise ont engendré en 2008 une sortie nette de 505,6 millions de francs, soit une hausse de 75,8 millions par rapport à 2007. Les prestations des pouvoirs publics aux CFF ont atteint 2603,6 millions de francs en 2008, contre 2183,6 millions en 2007. Cette hausse de 420,0 millions est largement imputable à la réalisation de nouveaux projets d'infrastructure financés par le Fonds d'infrastructure. Les prestations des pouvoirs publics liées à l'infrastructure des CFF et ayant une incidence sur le compte de résultat se sont élevées à 1360,2 millions de francs (2007: 1284,4 millions). Les indemnités compensatoires liées aux prestations fournies par les CFF en trafic voyageurs régional ont, quant à elles, atteint 605,0 millions de francs (2007: 591,8 millions).

Flux de trésorerie disponible négatif. Malgré l'évolution satisfaisante du résultat, les CFF n'ont pas été en mesure d'autofinancer intégralement les investissements réalisés, ce qui s'est traduit par un accroissement de leurs dettes. Or, les investissements prévus, qui sont absolument nécessaires, vont encore renforcer cet endettement. L'entreprise a donc besoin de conditions-cadres qui lui permettent de dégager les capitaux requis pour développer de manière continue l'offre dans l'intérêt de ses clients.

Pour l'heure, les CFF ne peuvent réaliser de bénéfices que dans deux secteurs, le trafic grandes lignes et l'immobilier. Toutefois, le bénéfice réalisé par la branche immobilière est pour ainsi dire exclusivement dédié au paiement d'indemnités compensatoires à CFF Infrastructure et à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Les dispositions légales en vigueur interdisent, en revanche, la réalisation de bénéfices en trafic régional et dans le domaine de l'infrastructure. Le secteur du trafic marchandises est, pour sa part, déficitaire et toute tentative de retour à une situation bénéficiaire n'est guère facilitée par la crise économique actuelle.

Remerciements à notre clientèle. En 2008, le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a atteint un nouveau record. La hausse constante du nombre de voyageurs ces dernières années est une belle récompense pour les CFF et leurs 27 822 collaborateurs. Cette confiance sans cesse renouvelée impose, en retour, des impératifs stricts de qualité et de proximité avec la clientèle. Au vu des faibles ressources, la garantie d'une qualité irréprochable conformément aux attentes légitimes de la clientèle représente un défi de taille pour l'ensemble de l'entreprise. En 2009, les CFF multiplieront leurs efforts pour améliorer encore la qualité de leurs prestations en trafic voyageurs, en trafic marchandises ainsi que dans les domaines de l'immobilier et de l'infrastructure.

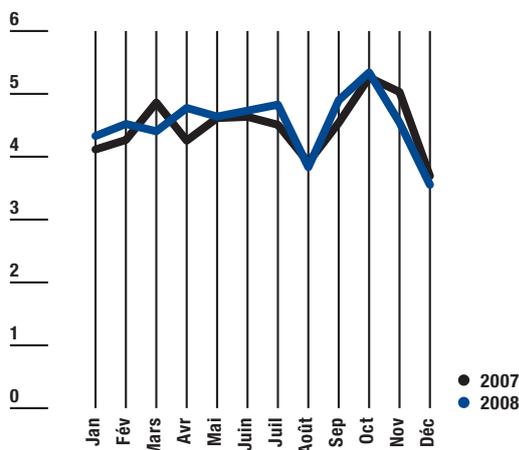
Nous entendons ainsi exprimer notre reconnaissance à notre fidèle clientèle et lui assurer en 2009 un service à la hauteur de ses attentes.

Remerciements au Président

En fin d'année, un changement majeur est intervenu à la tête des CFF. Après dix ans passés à la Présidence, Thierry Lalive d'Epinay s'est retiré du Conseil d'administration des CFF. Il a été le premier Président du Conseil d'administration de la société anonyme CFF fondée dans le cadre de la réforme des chemins de fer en 1999. Sous sa houlette, les CFF ont cessé d'être une régie fédérale pour s'affirmer comme une entreprise moderne, dotée d'une structure transparente et axée sur les différents secteurs. Nettement plus efficaces et plus compétitifs, les CFF ont également amélioré leur productivité de 40 pour cent au cours des dix dernières années. Les CFF remercient sincèrement Thierry Lalive d'Epinay pour son engagement sans faille au service de l'entreprise et de ses clients. Ulrich Gygi, nouveau Président du Conseil d'administration, a pris ses fonctions le 1^{er} janvier 2009.

Volume de transport de CFF Cargo

En tonnes nettes



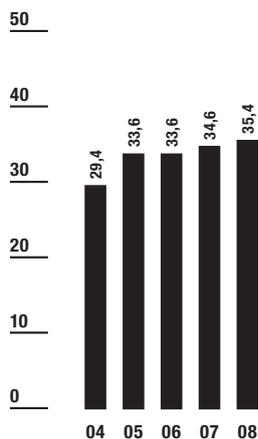
Conjoncture morose.

Crise financière et économique mondiale. L'exercice 2008 a été marqué par la crise financière et économique mondiale. Le ralentissement conjoncturel a frappé de plein fouet le trafic marchandises au quatrième trimestre et sapé les efforts d'assainissement de la branche fret. Malgré tout, CFF Cargo a réussi à redresser son résultat de 84,3 pour cent par rapport à 2007.

Jusqu'en octobre 2008, CFF Cargo a enregistré une évolution satisfaisante, dépassant même les objectifs financiers fixés dans le cadre de l'assainissement. Mais touchée de plein fouet par la contraction de la demande sur le marché du trafic marchandises international, elle a accusé une baisse de son volume de transport d'environ 20 pour cent pour les seuls mois de novembre et décembre. Les transports de voitures neuves et d'acier ainsi que le trafic par wagons porte-conteneurs ont été particulièrement concernés. Le secteur d'activité Suisse n'a pas été épargné, même s'il a ressenti moins durement les conséquences du ralentissement conjoncturel: après avoir enregistré en novembre 2008 un volume de transport inférieur de 5 pour cent aux données de novembre 2007, il a de nouveau égalé le niveau enregistré en décembre 2007 dès le mois suivant. Entraînant respectivement un réapprovisionnement des dépôts et un salage important des routes et chaussées, l'effondrement du cours du pétrole en fin d'année et la vague de froid ont dopé la demande de prestations de transport en trafic intérieur, tendance dont CFF Cargo a su profiter.

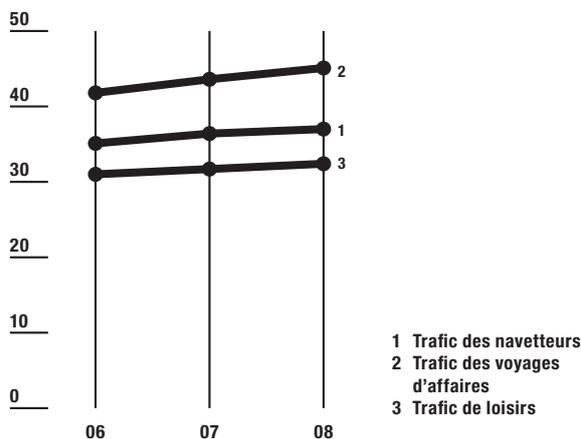
Part de marché de CFF Voyageurs

En pourcentage



Part de marché des CFF par secteur

En pourcentage



Dès la fin de l'été, les CFF ont revu à la baisse les capacités en trafic marchandises et décrété un gel sélectif des embauches. Dans une optique de réduction des coûts, ils ont également défini plusieurs mesures prévisionnelles qui, engagées à temps, ont permis de limiter les conséquences d'une activité morose pour CFF Cargo.

Les autres secteurs d'activité ont été relativement préservés de la crise jusqu'à la fin 2008. Au quatrième trimestre, Infrastructure a toutefois subi une baisse de la demande de sillons due au recul du volume de transport en trafic marchandises international. Le trafic voyageurs a enregistré une évolution favorable des ventes de billets et d'abonnements jusqu'en fin d'année. Seules les opérations avec la clientèle étrangère ont légèrement fléchi au dernier trimestre. Les ventes de CFF Immobilier sont, quant à elles, restées stables. La morosité conjoncturelle devrait malheureusement s'installer en 2009.

En 2008, la Caisse de pensions CFF a également été ébranlée par la crise financière. S'inscrivant encore à 92,4 pour cent en décembre 2007, son taux de couverture a chuté à 79,2 pour cent à la fin de l'année.

Mesures de stabilisation conjoncturelle de la Confédération. Dans le cadre des mesures de stabilisation conjoncturelle soumises au Parlement, les CFF ont présenté à l'Office fédéral des transports (OFT) des propositions de projet d'un montant de 500 millions de francs pour les années 2009 et 2010. Le Conseil fédéral a déjà approuvé l'octroi de 150 millions de francs pour 2009 et 300 millions de francs pour 2010, sous

réserve de l'accord du Parlement. Dans le cadre de la Convention sur les prestations conclue avec la Confédération, les CFF proposent des mesures prioritaires visant à maintenir le réseau en l'état et à réduire les goulets d'étranglement.

Ce plan de relance constitue une opportunité pour appliquer rapidement des mesures de rationalisation nécessaires et rattraper le retard enregistré au niveau du maintien de la substance. Ces projets permettent une affectation rapide des fonds à disposition et, ainsi, d'atteindre promptement les objectifs économiques escomptés. En outre, les quelque trois millions de Suisses voyageant à bord des trains CFF pourront profiter des améliorations obtenues sur le réseau ferroviaire.

Hausse des parts de marché en trafic voyageurs.

En 2008, les CFF ont de nouveau augmenté leur part de marché sur les distances d'au moins trois kilomètres à 35,4 pour cent, contre 34,6 pour cent en 2007. Ils ont également amélioré leur part de marché à 37,0 pour cent (36,4 pour cent en 2007) dans le trafic des navetteurs, à 45,1 pour cent (43,6 pour cent) dans le secteur des voyages d'affaires et à 32,4 pour cent (31,7 pour cent) dans le trafic de loisirs.

Selon les indications de la Confédération, la part de marché du rail est restée globalement stable en trafic marchandises transalpin. Cette année encore, les transports de marchandises ont été assurés à 64 pour cent par le rail, contre 36 pour cent par la route. En revanche, si le volume de marchandises ayant transité par les Alpes suisses a progressé de 1 pour cent par rapport à 2007, la part de marché de CFF Cargo a fléchi à 48,3 pour cent, contre 53,5 pour cent en 2007.

Perspectives européennes. La libéralisation du trafic marchandises en Europe va bon train. Ces dernières années, les quelques acteurs majeurs du marché ont réussi à renforcer leur assise, et ils entendent s'affirmer comme chefs de file du fret européen. Malgré l'âpreté de la concurrence, les compagnies de fret ferroviaire

Entreprise de chemin de fer intégrée. Les CFF gèrent un horaire d'une extrême densité sur le réseau ferroviaire le plus utilisé au monde, exploité de surcroît en trafic mixte (grandes lignes, trafic régional et trafic marchandises). Sans une planification commune poussée en vue de développer le système et sans une concertation quotidienne entre les différents types de trafic et l'infrastructure – p. ex. lors de la répartition de trains supplémentaires à court terme en cas de forte demande, d'événement important ou de perturbation –, l'exploitation du réseau CFF engendrerait non seulement de lourdes pertes en termes de prestations et de qualité, mais multiplierait également les coûts. Aussi la planification et l'exploitation du réseau ne sauraient-elles être dissociées, d'autant qu'elles demandent des efforts de concertation et de coordination considérables.

Une exploitation du réseau CFF sans chemin de fer intégré engendrerait de lourdes pertes en termes de prestations et de qualité.

devront oublier leurs rivalités pour améliorer nettement la qualité de leurs prestations et, partant, satisfaire les exigences de leur clientèle. Si elles veulent asseoir leur position sur le marché de la concurrence intermodale entre le rail et la route, elles doivent absolument unir leurs forces et coopérer à l'international.

En Suisse, la libéralisation du fret ferroviaire intervenue dès 1999 – bien avant le premier paquet ferroviaire de l'UE applicable à compter de 2003 – a considérablement fragilisé CFF Cargo, au point de lui faire perdre plus de 50 pour cent de ses parts de marché en trafic de transit international ces dernières années.

Le troisième paquet ferroviaire de l'UE prévoit une libéralisation du trafic voyageurs international à l'échelle européenne à compter de 2010. La Suisse s'est toujours empressée d'appliquer consciencieusement les directives de l'UE, mais cette célérité l'ayant parfois desservie, elle se doit de préparer posément les prochaines étapes. Après une analyse approfondie des enjeux, les expériences faites sur d'autres marchés devront être passées au crible en vue d'élaborer des solutions modernes parfaitement adaptées à nos marchés. Pour garantir une concurrence loyale, il faudra, par ailleurs, que les entreprises suisses de transports publics bénéficient des mêmes conditions-cadres que les entreprises étrangères opérant sur le territoire national.

Attribution harmonieuse des sillons. En 2006, les CFF ont externalisé le service d'attribution des sillons. Ce service, géré conjointement par les CFF, le BLS, le Südostbahn et l'Union des transports publics, garantit une attribution non discriminatoire des sillons aux entreprises ferroviaires. Comme lors des années précédentes, le service d'attribution des sillons est parvenu, en 2008, à résoudre tous les conflits de sillons. Aucune plainte n'a été déposée auprès de la Commission d'arbitrage.

Assainissement de la branche fret.

L'assainissement du trafic marchandises est allé bon train au cours de l'exercice. Le redressement de CFF Cargo a d'ailleurs largement contribué à l'amélioration significative du résultat consolidé en 2008.

En mars 2008, les CFF ont adopté un vaste programme d'assainissement en vue d'améliorer le résultat à moyen terme de plus de 70 millions de francs par an. Assorti d'un large éventail de mesures applicables à de nombreux secteurs de CFF Cargo, le programme prévoyait notamment une restructuration de l'organisation et une simplification des processus internes, induisant la suppression de 300 postes dans les services administratifs, principalement au siège de CFF Cargo, à Bâle. La concentration du traitement des ventes et des mandats ainsi que de l'information à la clientèle à Bâle, la fermeture du Centre Service Clientèle (KSC) de Fribourg et le transfert de 114 postes vers la cité rhénane figuraient également au nombre des mesures annoncées.

Euro 2008

Organisé conjointement par la Suisse et l'Autriche, l'Euro 2008 était l'événement le plus attendu de l'année. Au mois de juin, le pays tout entier a succombé à la fièvre footballistique et a été submergé par une vague d'allégresse et par une foule bigarrée. L'élimination précoce de la Suisse n'a en rien entamé la bonne humeur générale. La joie des supporters venus soutenir les équipes encore en lice était bien trop communicative pour pouvoir gâcher la fête. Cet événement a dépassé toutes les espérances, également pour les CFF et pour les transports publics suisses.

Pendant plus de trois semaines, près de deux millions de supporters ont emprunté les trains CFF pour se rendre aux matches organisés dans les villes hôtes suisses. Le 11 juin 2008, date des rencontres Suisse-Turquie à Bâle et République tchèque-Portugal à Genève, restera la plus folle journée de l'Euro 2008 pour les CFF. Ce jour-là, quelque 350 000 supporters ont pris le train pour rejoindre les stades ou suivre en direct la diffusion des matches sur les grands écrans proposés à divers endroits. Les CFF ont, pendant cette seule journée, fait circuler 250 trains supplémentaires.

Au total, l'entreprise a mis en place près de 4700 trains spéciaux pendant l'Euro 2008: au terme des rencontres programmées en soirée, les supporters pouvaient rentrer chez eux en InterCity, une correspondance étant garantie jusqu'à 150 minutes après le coup de siffler final. Dans les villes hôtes, certains RER ont circulé sans interruption. L'offre des CFF a été largement sollicitée: environ 80 pour cent des spectateurs et des supporters se sont rendus aux matches avec les transports publics.

Dans les gares CFF, des milliers de collaborateurs ont assuré l'encadrement des supporters: quelque 1400 cadres et collaborateurs des services administratifs ont ainsi quitté provisoirement leur poste de travail pendant l'Euro 2008 pour enfileur une veste jaune fluorescent et assister leurs collègues dans les gares ou conseiller les voyageurs.

Financièrement, les CFF clôturent l'Euro 2008 sur un déficit de 2 millions de francs; le nombre élevé d'heures supplémentaires effectuées par le personnel a pesé sur le résultat. Dans le même temps, il atteste de la performance des collaborateurs: sans leur engagement absolu, la fête du football n'aurait pas été une telle réussite.

De manière générale, la prestation des CFF pendant l'Euro 2008 a été largement saluée. Le slogan choisi par l'entreprise pendant la campagne de préparation à l'Euro 2008 – «La Suisse est championne d'Europe des voyages en train» – s'est avéré tout à fait pertinent. Ou, pour reprendre la formule d'un grand quotidien suisse, si les formations des pays hôtes avaient été aussi performantes que les cheminots, la finale aurait opposé l'Autriche au grand favori, la Suisse.

Une fois de plus, les CFF ont démontré leur capacité à gérer des événements majeurs. La réussite de l'Euro 2008 et les nombreux éloges prononcés à l'adresse des CFF et de leurs collaborateurs sont de formidables sources de motivation. Il nous appartient à présent d'exploiter ce succès à bon escient.

Grève aux Ateliers industriels de Bellinzone

La grève d'un mois aux Ateliers industriels (AI) de Bellinzone a pesé sur les CFF au cours de l'exercice sous revue. Le débrayage et les actions de protestation ont fortement mobilisé la Direction et, plus généralement, l'entreprise. D'ordinaire solide, le partenariat social a été mis à rude épreuve.

Le conflit a éclaté lorsque les CFF ont décidé de mettre en œuvre un plan d'assainissement de 70 millions de francs dans la branche fret du groupe afin de combler la perte opérationnelle colossale essuyée par CFF Cargo en 2007. Ce plan prévoyait entre autres le regroupement progressif du gros entretien des locomotives à Yverdon et le développement de l'entretien des wagons à Bellinzone en partenariat avec une société privée.

Le 7 mars 2008, à l'annonce du plan d'assainissement adopté la veille par le Conseil d'administration des CFF, le personnel des AI de Bellinzone entame une grève illimitée et exige le retrait des mesures décidées. Ce mouvement est largement soutenu par la population et les autorités tessinoises ainsi que par les responsables politiques, toutes tendances confondues. L'Eglise catholique du Tessin, y compris l'Evêque, prend également fait et cause pour les grévistes. Pendant quatre semaines, les efforts de conciliation entre la Direction des CFF et les représentants des employés en grève restent vains.

Les CFF sont pris au dépourvu devant l'ampleur et la tournure des événements. Des négligences dans la gestion des Ateliers de Bellinzone et la distance physique entre le siège du groupe et la direction de Cargo, d'une part, et les Ateliers tessinois, d'autre part, ont rendu la situation d'autant plus délicate. Tirant les enseignements de cette crise, les CFF décident de renforcer la direction des Ateliers et de définir des règles précises garantissant la communication en amont des mesures de restructuration aux partenaires sociaux.

Le 5 avril, les négociations menées par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger mettent fin au mouvement. Les CFF renoncent aux mesures décidées pour Bellinzone. Les représentants des partenaires sociaux et du comité de grève participent alors à une table ronde, organisée avec les CFF et supervisée par l'ancien Conseiller national Franz Steinegger. Elle vise à définir des mesures pour redresser durablement le résultat des AI de Bellinzone à hauteur de 10 millions de francs par an d'ici 2010. Après cette date, d'autres mesures d'optimisation devront être envisagées.

En novembre, les CFF décident de concentrer le gros entretien des locomotives au sein d'une même unité rattachée à CFF Voyageurs. Depuis le 1^{er} janvier 2009, c'est donc la division Voyageurs et non plus CFF Cargo qui régit les Ateliers industriels de Bellinzone.

Le rattachement des Ateliers industriels à CFF Voyageurs génère des synergies et ouvre de nouvelles perspectives au site de Bellinzone. CFF Cargo entend maintenir le gros entretien des locomotives sur ce site jusqu'en 2013.

Contraints de renoncer à un partenariat avec une société privée, les CFF vont devoir multiplier les mesures de marketing pour atteindre leur objectif initial, à savoir l'augmentation durable du volume des travaux d'entretien aux Ateliers de Bellinzone.

La grève a coûté plus de 2,5 millions de francs aux CFF.

Le programme d'assainissement visait aussi à améliorer l'utilisation de l'offre en trafic marchandises via des mesures ciblées et à optimiser la rentabilité des transports en pratiquant notamment de meilleurs tarifs. Il envisageait par ailleurs la concentration du gros entretien des locomotives à Yverdon et, partant, la suppression de 126 postes à Bellinzone. Enfin, il était prévu de développer l'entretien des wagons à Bellinzone en partenariat avec une société privée.

Adopté en mars 2008, ce programme d'assainissement a été largement mis en œuvre au cours de l'exercice. Les CFF ont toutefois dû renoncer aux mesures décidées pour Bellinzone et proposer d'autres solutions (cf. encadré). Au total, les mesures d'assainissement ont contribué à hauteur de 53 millions de francs au redressement du résultat de CFF Cargo. Soulignons toutefois que le ralentissement conjoncturel a lourdement pesé sur les chiffres du dernier trimestre.

Assainissement de la Caisse de pensions CFF.

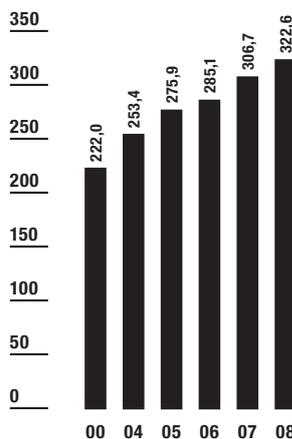
La question de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF n'est toujours pas réglée. Le découvert s'est encore creusé à la suite de la crise financière. La Caisse de pensions CFF a clôturé l'exercice 2008 sur une perte de 1882,4 millions de francs. Elle a réalisé une performance de -11,48 pour cent, ce qui représente son pire résultat depuis sa création au 1^{er} janvier 1999. Eu égard à la perte enregistrée en 2008, la Caisse de pensions a accru son découvert de 1099,8 millions de francs (2007) à 2982,2 millions de francs. S'inscrivant encore à 92,4 pour cent en décembre 2007, son taux de couverture est tombé à 79,2 pour cent fin 2008.

Evolution de la performance sur les placements réalisés par la Caisse de pensions CFF de 1999 à 2008

En pourcentage	CP CFF	Benchmark	Différence
1999 (dès le 1. 2)	6,79	6,34	0,45
2000	2,71	2,66	0,05
2001	-2,36	-2,56	0,20
2002	-5,70	-5,34	-0,36
2003	7,55	7,59	-0,04
2004	3,94	4,39	-0,45
2005	10,41	10,06	0,35
2006	5,62	4,54	1,08
2007	1,08	0,77	0,31
2008	-11,48	-12,75	1,27
Cumul depuis le 1.2.1999	21,56	18,36	3,2

Evolution du nombre de passagers

En millions



Résultats par segments.

Trafic voyageurs. Le trafic voyageurs a amélioré son résultat à 276,8 millions de francs, contre 193,0 millions de francs au terme de l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation s'élève à 296,7 millions de francs (249,5 millions en 2007). Le produit du trafic a progressé de 8 pour cent à 2670,4 millions de francs.

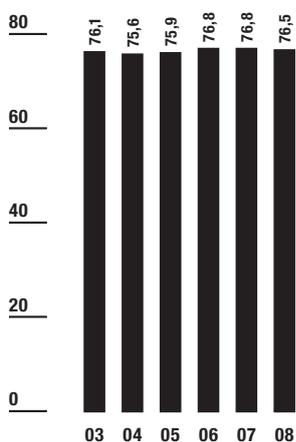
S'inscrivant en hausse de 5,2 pour cent à 322,6 millions, le nombre de voyageurs à bord des trains CFF a atteint un nouveau record en 2008. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus s'est accru de 6,7 pour cent en 2008, à 16,14 milliards.

La hausse constante de la demande concerne plus particulièrement le trafic aux heures de grande affluence ainsi que les liaisons entre les grands centres. A titre d'exemple, le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en trafic grandes lignes aux heures de pointe a crû de 8 pour cent pour la seule année 2008. Les CFF ont également enregistré une croissance du trafic de loisirs en Suisse. Seul le secteur Incoming, à savoir les voyageurs en provenance de l'étranger ou d'outre-mer, a accusé un léger recul dû au ralentissement conjoncturel.

Chaque mois, les CFF réalisent une enquête auprès de 2000 voyageurs. S'élevant à 76,5 pour cent en 2008, la satisfaction de la clientèle s'inscrit en légère baisse par rapport à l'exercice précédent (76,8). Si les personnes interrogées se déclaraient légèrement plus satisfaites de l'information en cas de dérangement, du rapport qualité/prix et de la durée des trajets, elles déploraient notamment le manque de places assises aux heures de grande affluence et de propreté des trains, ainsi que l'absence de systèmes de climatisation dans les voitures plus anciennes.

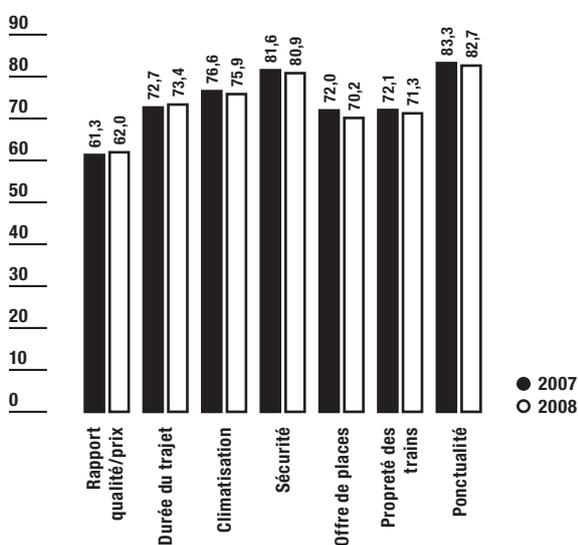
Satisfaction de la clientèle: résultat global

En points



Satisfaction de la clientèle par thèmes

En points



Les CFF analysent rigoureusement la fréquentation de leurs trains et s'efforcent de proposer des capacités supplémentaires. Lors du changement d'horaire de décembre 2008, les CFF ont encore augmenté de 5,5 pour cent leur offre et surtout multiplié le nombre de trains sur les lignes très fréquentées entre les grands centres. Quelque onze trains supplémentaires assurent désormais la liaison entre Lausanne et Genève et trois trains viennent compléter l'offre en cadence semi-horaire sur la ligne Berne–Zurich. Dans le cadre du nouvel horaire, la cadence semi-horaire a, par ailleurs, été introduite sur la liaison Bâle–Zurich.

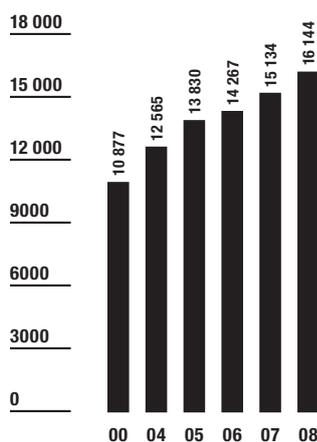
Parallèlement, les CFF multiplient leurs efforts pour optimiser la qualité de leur service. En 2008, ils se sont attelés à unifier l'offre de produits par catégorie de train et, partant, à adopter une structure plus transparente. Ainsi, les trains InterCity permettent dorénavant à leurs voyageurs, sur la quasi-totalité des liaisons, de profiter d'une voiture famille, d'une voiture-restaurant et d'un service ambulancier avec minibar ainsi que d'un espace affaires ou silence. Les CFF équipent également peu à peu leurs trains d'un accès Internet et de prises de courant tant en première qu'en deuxième classe, efforts qu'ils entendent poursuivre en 2009.

Dans le cadre de leur campagne d'optimisation de la qualité, les CFF ont également décidé de prévoir systématiquement deux agents commerciaux par train grandes lignes. Cette mesure se traduit par la création de 125 postes. L'information à la clientèle et le nettoyage des trains sont également visés, la hausse constante du nombre de passagers et la réduction du temps de rebroussement obligeant les CFF à nettoyer de plus en plus souvent leurs trains en cours de route.

L'information à la clientèle doit également faire l'objet de nouvelles mesures d'amélioration. Au cours de l'exercice sous revue, l'Operation Center Voyageurs, créé en 2007, a largement contribué à la diffusion, dans les meilleurs délais, d'informations fiables en cas de dérangement. Au vu de l'enquête menée auprès des clients, les mesures engagées en 2008 pour améliorer l'information à la clientèle – affichages en gare, formation des collaborateurs et appareils d'information mobiles – ont certes permis d'augmenter légèrement l'indice de satisfaction mais pas encore d'atteindre les résultats escomptés. Pour y remédier, d'autres mesures seront instaurées en 2009. Les RER zurichois seront équipés, dès cette année, d'écrans diffusant des informations en temps réel. Certaines initiatives d'information à la clientèle déployées pendant l'Euro 2008, comme l'intervention d'assistants clientèle vêtus d'une veste jaune fluorescent, ont largement fait leurs preuves et seront reconduites à l'occasion d'événements majeurs.

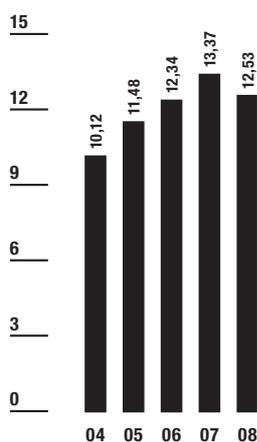
Evolution du nombre de voyageurs-kilomètres

En millions



Tonnes-kilomètres nettes parcourues par CFF Cargo

En milliards



Trafic marchandises. Le trafic marchandises a notablement amélioré son résultat. Après avoir affiché une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs et constitué des provisions de 102,5 millions de francs en 2007, CFF Cargo a réussi à ramener son déficit à 29,9 millions de francs en 2008. Les trois secteurs d'activité de CFF Cargo ont affiché un résultat en hausse au cours de l'exercice sous revue. Le résultat d'exploitation s'est établi à -3,7 millions de francs, contre -180 millions de francs en 2007 et ce, malgré un fléchissement de 1,7 pour cent du produit du trafic à 1044,2 millions de francs.

Cette embellie s'explique par des gains de productivité et des réductions de coûts. Les mesures d'assainissement initiées par la Task Force CFF Cargo ont, pour leur part, généré des économies de 53 millions de francs. Par ailleurs, les charges liées à l'exploitation ferroviaire ont reculé de 36 millions de francs, tandis que les coûts générés par des projets informatiques et les frais de personnel (hors mesures d'assainissement) ont diminué de 19 millions de francs.

En 2008, CFF Cargo n'a plus bénéficié de subventions pour le trafic par wagons isolés (2007: 17 millions). Elle a donc poursuivi ses activités sans subsides fédéraux directs, exception faite des subventions octroyées pour le trafic combiné, qui se sont montées à 13 millions de francs.

Au cours de l'exercice sous revue, les prestations de transport ont fléchi de 6,3 pour cent, à 12,53 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Ce recul s'explique par la décision des CFF de renoncer à certains transports peu rentables dans le cadre du plan d'assainissement de la branche fret. Le secteur d'activité International a, par ailleurs, été frappé de plein fouet par le ralentissement conjoncturel au quatrième trimestre. En 2008, la prestation du trafic combiné de CFF Cargo a enregistré une baisse de 15,3 pour cent.

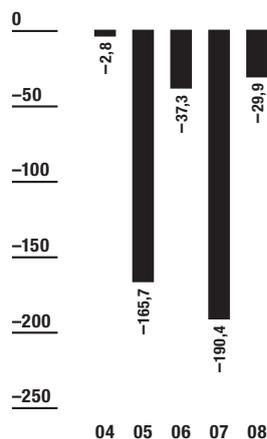
Dans le trafic par wagons isolés, l'utilisation des capacités du réseau a crû de 7,0 pour cent et les mesures prises ont permis d'améliorer la rentabilité sur le réseau suisse. Toutefois, il s'avère que cette prestation ne peut pas être exploitée durablement de manière rentable.

Malgré un durcissement de la concurrence sur l'axe international nord-sud en 2008, CFF Cargo a réussi à améliorer la rentabilité de ces transports. Les prestations de transport ont fléchi d'un pour cent en Allemagne alors qu'elles sont restées stables en Italie. CFF Cargo a fortement limité les acquisitions auprès de tiers ainsi que le recours à du personnel externe.

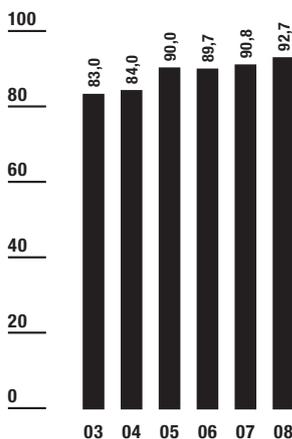
Moins affecté par la crise économique, le secteur d'activité Suisse a néanmoins enregistré une légère contraction de la demande en novembre. Mais sur l'ensemble de l'exercice, CFF Cargo a fourni davantage de prestations pour le compte des transporteurs suisses. Cette croissance globale est largement due aux chantiers de grande envergure et au secteur agroalimentaire (importations, betteraves à sucre) ainsi qu'au trafic combiné en Suisse (copeaux de bois, vieux papier, ordures ménagères, etc.). Les deux leaders du commerce de détail en Suisse, Migros et Coop, misent plus que jamais sur le transport ferroviaire. Malgré l'âpreté de la concurrence sur ce marché, CFF Cargo a réussi à augmenter son volume de transports.

Résultat de CFF Cargo

En millions de francs



Nombre de trains par kilomètre de voie et par jour



Les CFF mènent également des enquêtes de satisfaction auprès de leur clientèle en trafic marchandises. Les clients ont attribué à CFF Cargo 7,40 points sur une échelle de 10, ce qui représente une légère amélioration par rapport à 2007. L'indice de satisfaction de la clientèle s'est inscrit en légère hausse à 7,24 points dans le secteur d'activité International, tandis qu'il s'est établi à 7,48 points dans le secteur d'activité Suisse, son plus haut niveau depuis 2003. Si les clients ont particulièrement salué les compétences des interlocuteurs commerciaux et la qualité du transport, ils déploieraient surtout la gestion des réclamations et la facturation.

La Réforme des chemins de fer 2 prévoit notamment une révision du système de tarification des sillons en Suisse. Dans la mesure où l'existence d'un cadre et la mise en œuvre d'un système tarifaire précis conditionnent la compétitivité du fret ferroviaire, la Suisse doit absolument définir des conditions-cadres pérennes, garantissant une planification fiable. En effet, les modifications à court terme pèsent considérablement sur la planification et occasionnent un surcoût. Par ailleurs, le trafic marchandises doit se doter d'un nouveau système de tarification des sillons se distinguant de l'approche actuelle, essentiellement axée sur le poids, en proposant en particulier des mesures incitatives visant une meilleure répartition du trafic sur l'ensemble de la journée.

Infrastructure. Infrastructure a clôturé 2008 sur un résultat annuel de 30,4 millions de francs, contre 32,2 millions de francs au terme de l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation s'inscrit à -112,6 millions de francs (-107,5 millions en 2007). Le produit du trafic issu de l'utilisation des sillons a, quant à lui, progressé de 5,5 pour cent, à 762,9 millions de francs. L'accroissement des charges d'entretien a pesé sur le résultat annuel du secteur d'activité Réseau, lequel a finalement clôturé l'exercice sur un déficit de 10,1 millions de francs au lieu d'une perte de 15,0 millions en 2007 et enregistré une perte opérationnelle de 34,0 millions de francs contre 18,5 millions en 2007. En revanche, le secteur d'activité Energie a enregistré un bénéfice de 40,5 millions de francs, contre 47,2 millions de francs en 2007.

La distance parcourue sur le réseau des CFF en 2008 dépasse tous les records avec 158,7 millions de sillons-kilomètres, soit 2,5 pour cent de plus qu'en 2007. Aucun autre réseau ferroviaire au monde n'est utilisé de manière aussi intensive: en 2008, le nombre moyen de trains par kilomètre de voie et par jour s'est élevé à 92,7.

La demande de sillons émanant de tiers, notamment, s'est inscrite en hausse de 5,4 pour cent en trafic voyageurs et de 12,3 pour cent en trafic marchandises. Alors que la demande de sillons de CFF Voyageurs a progressé de 2,8 pour cent à 120,3 millions de sillons-kilomètres en 2008, celle de CFF Cargo a fléchi de 2,2 pour cent, à 24,2 millions de sillons-kilomètres.

La forte sollicitation du réseau s'accompagne obligatoirement d'une forte hausse des coûts d'entretien. Ainsi, les frais d'entretien et les investissements liés au maintien de la substance ont encore crû de 7,3 pour cent à 2,07 milliards de francs au cours de l'exercice sous revue. Les CFF devront mettre les bou-

chées doubles pour faire face à cette évolution au cours des prochaines années. Ils prévoient, en 2009, une analyse globale du réseau pour dresser un état des lieux des installations d'infrastructure.

Dans le secteur d'activité Energie, les CFF ont augmenté leur production de courant de traction de 3,4 pour cent à 2407 GWh, l'énergie hydraulique produite par leurs centrales électriques et celles de leurs partenaires y contribuant à hauteur de 1867 GWh. Le léger recul par rapport à 2007 (1876 GWh) s'explique par les travaux de réparation prévus au Châteland et par la survenue d'un sinistre à l'Etzelwerk.

Les prix du marché de l'énergie ont connu de fortes fluctuations en 2008: aux premier et quatrième trimestres, périodes hivernales où le secteur d'activité Energie doit généralement s'approvisionner sur le marché, les prix étaient inférieurs aux prévisions. Aux deuxième et troisième trimestres en revanche, au cours desquels il peut vendre les excédents de production inhérents à la fonte des neiges, les prix obtenus étaient plus élevés que prévu.

La sollicitation accrue du réseau CFF affecte aussi la stabilité de l'horaire. Les conséquences de chaque dérangement sont de plus en plus gênantes et s'étendent à une majeure partie du réseau. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont dû faire face à de nombreuses perturbations, notamment en Suisse romande et en particulier sur l'axe Lausanne-Genève. Etant donné qu'il n'existe aucune possibilité de contournement entre les deux villes, les dérangements ont parfois des répercussions fâcheuses. En 2008, les CFF ont constitué une Task Force afin de définir des mesures de stabilisation et d'optimisation de l'horaire pour la Suisse romande. Les travaux sont en cours.

Immobilier. Améliorant son résultat d'exploitation de 7,6 pour cent, à 291,6 millions de francs, CFF Immobilier a pu participer au paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions CFF à hauteur de 132,1 millions de francs (74,1 millions en 2007) et verser des indemnités compensatoires à CFF Infrastructure de 69 millions de francs (74 millions). Déduction faite de ces versements, le bénéfice s'est élevé à 3,3 millions de francs, contre 32,6 millions de francs en 2007.

Les produits issus des locations et des ventes ont représenté les principales sources de revenus. Les produits locatifs des tiers ont progressé de 4,4 pour cent, à 334 millions de francs, et réalisent ainsi une croissance de près d'un tiers depuis 2001. Ce résultat est largement dû aux magasins, restaurants et cafés des 31 plus grandes gares, qui ont encore enregistré une hausse de 6,1 pour cent de leur chiffre d'affaires et dépassent ainsi largement l'indice du commerce de détail en Suisse (4,3 pour cent). Au prorata de la population suisse, les magasins situés dans l'enceinte

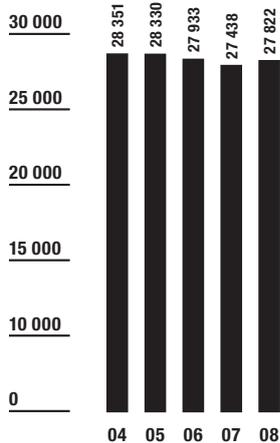
des gares ont réalisé un chiffre d'affaires annuel de 191 francs par habitant.

Le bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés s'est, quant à lui, amélioré de 28,8 pour cent, à 128,2 millions de francs.

Dans le cadre de son activité, CFF Immobilier gère trois portefeuilles différents:

- Production ferroviaire: CFF Immobilier propose à l'ensemble des divisions des bâtiments de bureaux, d'exploitation et de production conformes aux tendances du marché et modernes. Elle soutient, par ailleurs, l'optimisation des sites et la concentration des espaces de bureaux propres aux CFF. En outre, CFF Immobilier projette les deux centres de services CFF à Zurich-Altstetten et à Berne Wankdorf.
- Gares: les gares s'affirment de plus en plus comme de véritables pôles de services offrant une palette complète de prestations. Elles doivent se développer pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, tout en satisfaisant les exigences accrues de la clientèle. Les CFF ont mené à bien d'autres projets d'envergure, comme en témoignent la nouvelle gare de Viège ou la rénovation du bâtiment de Rapperswil. Ils engagent également de nouveaux projets visant, quant à eux, une amélioration significative de la convivialité des gares, notamment à Aarau, Olten et Bienne. Quelques aménagements ciblés ont permis à la gare de Zoug de se hisser au rang de RailCity. En 2009, ce sera le tour de la gare de St-Gall. Les CFF disposeront alors d'un portefeuille de neuf RailCity: Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthur, Zoug, Zurich et Saint-Gall.
- Objets de placement: les CFF poursuivent une stratégie d'investissement ciblée qui vise à exploiter le potentiel de valorisation des aires de développement idéalement situées. De 2009 à 2014, ils comptent investir 1,2 milliard de francs dans ces aires stratégiques très bien desservies. Ils s'efforcent également d'apurer leur portefeuille en cédant les objets et aires de développement devenus inutiles en termes de stratégie et d'exploitation ferroviaire. Quelque 193 objets (2007: 186) ont été vendus en 2008, dont les aires destinées aux grands projets de la Boucle nord de Zoug et de Lucerne Tribtschen. La «Lokremise» de St-Gall ou le «Spiesshof» de Bâle ont également été cédés.

Evolution du nombre de collaborateurs



En 2008, les CFF ont mené une enquête de satisfaction auprès des habitants des quartiers jouxtant les grandes gares. Avec un total de 80 points sur 100, l'offre et les prestations des gares ont recueilli un écho favorable auprès de la clientèle. L'enquête 2007, réalisée uniquement dans les RailCity, avait conduit à des résultats similaires. Les clients sont de plus en plus exigeants en matière de propreté et d'ordre dans les gares. Les CFF poursuivent leurs efforts en ce sens, décrétant même, en accord avec les partenaires commerciaux des magasins et kiosques des gares, une interdiction de vente d'alcool après 22 heures.

Au 1^{er} janvier 2009, CFF Immobilier a officiellement accédé au rang de division, les CFF reconnaissant ainsi l'importance croissante de son activité.

Remerciements aux collaboratrices et aux collaborateurs.

En 2008, les CFF ont employé 27 822 collaborateurs (postes à temps plein) en moyenne, soit 384 collaborateurs de plus qu'en 2007. Des postes supplémentaires ont, en effet, été créés tant au sein de la maison mère que dans les filiales. La hausse concerne essentiellement CFF Informatique, CFF voyageurs et CFF Infrastructure. En 2008, les CFF ont continué à chercher du personnel hautement qualifié. Malgré une conjoncture morose, certains postes proposés, notamment dans les finances, l'informatique et l'ingénierie, n'ont pu être pourvus. Force est de

constater que les problèmes de la Caisse de pensions constituent une entrave au recrutement de personnel hautement qualifié.

Conformément à l'accord salarial conclu avec les partenaires sociaux début janvier 2009, les CFF ont augmenté la masse salariale de 2,5 pour cent pour 2009. Il est prévu de répartir cette somme entre les augmentations générales (1,5 pour cent) afin de compenser le renchérissement annuel, les mesures salariales individuelles (0,9 pour cent) et les faibles revenus sous forme d'une prime unique (0,1 pour cent). Dans l'ensemble, les mesures salariales décidées représentent un coût global avoisinant 53 millions de francs.

Les CFF comptent, en outre, allouer courant 2009 près de 8 millions de francs supplémentaires à des augmentations de salaire ponctuelles en cas de changement de fonction ou d'échelon, ce qui représente une nouvelle augmentation de 0,4 pour cent de la masse salariale.

En 2008, les CFF ont battu un nouveau record en termes de prestations. Cette performance est à l'image des efforts consentis par le personnel. De par son engagement sans faille et ses compétences exceptionnelles, chaque collaborateur est le reflet de l'entreprise. Les CFF ont recueilli de nombreux éloges pour leur remarquable prestation fournie dans le cadre de l'Euro 2008, mais ces compliments reviennent de droit à leurs collaborateurs, sans qui la fête n'aurait pas été une telle réussite. Pendant l'Euro 2008, les collaborateurs se sont illustrés par leur professionnalisme, leur enthousiasme et leur proximité avec la clientèle. En un mot, ils ont porté haut les valeurs de toute l'entreprise.

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe adressent leurs sincères remerciements à l'ensemble des collaborateurs pour le travail remarquable qu'ils ont accompli au service de l'entreprise et de nos clients.

Grâce à notre personnel, nous saurons relever avec brio les grands défis marquant les prochaines années, en développant continuellement notre offre et en mettant l'accent à long terme sur les besoins de nos clients.

Perspectives.

Les CFF ont besoin d'une marge de manœuvre entrepreneuriale. Les CFF sont confrontés à d'immenses défis. Dans les années à venir, les chemins de fer et les transports publics devraient jouer un rôle croissant à la fois dans la réussite économique et l'évolution de la société. Les CFF doivent engager les mesures entrepreneuriales nécessaires afin de garantir le bon fonctionnement du système ferroviaire tout en satisfaisant les besoins des clients. Pour pouvoir répondre à la croissance continue de la demande, ils doivent absolument disposer d'une certaine marge de manœuvre entrepreneuriale qui leur permette de dégager les capitaux requis et, partant, d'investir dans du nouveau matériel roulant, encore plus performant. Mais pour ce faire, il faut de nouvelles conditions-cadres autorisant la réalisation des bénéfices nécessaires.

Sécurité en matière de planification. Les CFF ne peuvent procéder aux investissements requis tant que la planification financière n'est pas garantie. En effet, les lourds investissements dans un matériel roulant à

Pour que les voyages en train restent un moment de plaisir et afin de permettre aux passagers de se reposer, de travailler ou encore de voyager en groupes, il est temps de procéder à de lourds investissements. L'élargissement de l'offre à long terme s'articule autour de trois principaux axes. Il convient, d'une part, de privilégier un matériel roulant moderne et performant offrant davantage de capacités, et, d'autre part, de s'atteler résolument à l'extension du réseau. Enfin, l'introduction de mesures incitatives doit permettre de délester le réseau aux heures de grande affluence et d'améliorer le taux d'utilisation moyen des capacités sur l'ensemble de la journée.

Investissements de plusieurs milliards dans le matériel roulant. Les investissements dans le matériel roulant incombent aux CFF. L'entreprise honore ses obligations en lançant une politique d'investissement offensive. Pour les seules années 2007 et 2008, les CFF ont consacré 2,5 milliards de francs à l'acquisition de nouveau matériel roulant. Ils ont ainsi commandé 50 nouvelles rames automotrices à deux niveaux et 121 voitures à deux niveaux à plancher surbaissé pour

Pour que les voyages en train restent un moment de plaisir, il est temps de procéder à de lourds investissements.

la fois moderne et attrayant pour le trafic régional doivent être définis de pair avec les commanditaires dans le cadre de conventions à long terme. Sur le marché européen, la Suisse et ses chemins de fer ne sont que des acteurs mineurs. Pour affermir sa position sur le marché, la Suisse a donc tout intérêt à regrouper ses forces et à reconsidérer le nombre de chemins de fer à voie normale dont elle a réellement besoin, à l'aune de la refonte du paysage ferroviaire européen.

Hausse continue de la demande. Les CFF anticipent une nouvelle hausse de la demande en trafics voyageurs et marchandises dans les prochaines années. Selon les prévisions actuelles, la demande en trafic voyageurs augmentera, à l'horizon 2030, de 50 pour cent, voire de plus de 100 pour cent dans les zones périurbaines de Zurich et aux abords du lac Léman. A l'avenir, plusieurs facteurs devraient promouvoir le transfert de la route vers le rail. Les capacités restreintes du réseau routier, en particulier dans les grandes agglomérations, ainsi que la sensibilité accrue aux questions environnementales risquent d'inciter le plus grand nombre à privilégier le rail dans les prochaines années. Si la crise économique devait, de surcroît, s'inscrire dans la durée, elle amplifierait encore cette tendance et encouragerait, pour des considérations économiques cette fois, l'abandon du véhicule personnel au profit des transports publics.

1,5 milliard de francs, ainsi que 140 véhicules intermédiaires dans le cadre de la modernisation du parc NTN et 32 autres rames FLIRT pour un montant respectif de 523 et 419 millions de francs.

En 2009, les CFF signeront la plus grande commande de matériel roulant de leur histoire avec l'acquisition de trains à deux niveaux destinés au trafic grandes lignes pour un montant global de 2 milliards de francs. D'ici 2030, ils prévoient ainsi d'investir 20 milliards de francs dans du nouveau matériel roulant.

Soucieux d'augmenter le nombre de places assises de quelque 40 pour cent d'ici à cette date et, partant, d'améliorer la qualité et la capacité des trains, les CFF ne reculent pas devant de tels investissements. Ils comptent ainsi privilégier le recours à des trains à deux niveaux en trafic grandes lignes et mettre uniquement en service des trains climatisés offrant davantage de places debout en trafic régional.

Rappelons toutefois que les CFF doivent autofinancer l'intégralité de ces investissements.

Développement de l'infrastructure ferroviaire. Les efforts déployés par les CFF en termes d'acquisition de matériel roulant ne suffisent pas à augmenter les capacités au rythme de la croissance de la demande. En effet, il est tout aussi urgent d'engager des investissements dans le développement de l'infrastructure, ce qui incombe à la Confédération. Les projets d'infrastructure représentent des chantiers de longue haleine, étant donné qu'il faut compter en moyenne huit à douze ans entre la planification initiale et leur achèvement.

Au cours de l'exercice sous revue, le projet concernant l'offre de base du Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) a bien progressé, de sorte que les Chambres fédérales devraient rendre une décision définitive au premier trimestre 2009 et allouer 5,4 milliards de francs au développement de l'infrastructure. Il est nécessaire de trouver rapidement une solution de financement pour assurer la disponibilité, dans les délais, des principaux projets relatifs à l'offre de base. Six projets notamment nécessitent un pré-financement, à savoir la ligne diamétrale de Zurich, les accès au tunnel de base du St-Gothard, la quatrième voie entre Renens et Lausanne, le tunnel d'Eppenberg entre Olten et Aarau, la réduction des intervalles entre les trains sur le tronçon Berne–Thoune et l'aménagement du croisement dénivelé au nord de Liestal.

La diversité des intérêts et des exigences oblige à hiérarchiser, selon des critères d'économie, de gestion et de temps parfaitement précis, les investissements dans des projets portant à la fois sur le trafic et l'infrastructure, notamment sur les gares, l'objectif étant d'atteindre une utilité maximale pour le plus grand nombre de clients. Cette hiérarchisation apparaît comme très ambitieuse. La situation menace encore de se complexifier sur fond de crise financière, de récession et de financement des mesures de stabilisation conjoncturelle. En effet, la baisse des recettes fiscales grèvera davantage le budget des pouvoirs publics.

Il convient aussi de considérer à sa juste mesure l'impact financier du développement de l'infrastructure sur l'exploitation du réseau. A titre d'exemple, un investissement de 100 millions de francs dans l'exploitation génère un surcoût d'entretien de l'ordre de 4 millions de francs par an.

Modernisation du système de tarification et délestage aux heures de grande affluence. Près d'un voyageur sur deux circule aux heures de pointe, qui représentent 25 pour cent d'une journée horaire. En 2008, l'utilisation moyenne des capacités s'est élevée à 30,4 pour cent en trafic grandes lignes et à 19,1 pour cent en trafic régional. Elle a même dépassé les

La forte sollicitation du réseau aux heures de pointe occasionne un surcoût important.

En décembre 2008, le Conseil fédéral a présenté un certain nombre d'idées pour un projet consacré au développement futur de l'infrastructure ferroviaire. Le concept «Rail 2030» prévoit la réalisation de grands projets, notamment la troisième voie entre Lausanne et Genève, le tunnel de Gléresse, le tunnel de base du Zimmerberg et le tunnel du Wisenberg, les voies d'accès NLFA au Nord et au Sud, le tunnel de Brütten et le tunnel de Heitersberg II. Le Conseil fédéral propose deux variantes. La première prévoit un aménagement du réseau ferroviaire pour un montant de 21 milliards de francs. La deuxième porte sur un chantier de 12 milliards qui n'entraînerait aucune amélioration substantielle de l'offre en trafic d'agglomération. En matière de financement, il est surtout question, pour la première variante, d'une contribution des utilisateurs et, pour la deuxième variante, d'une réaffectation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

100 pour cent sur certaines lignes du réseau CFF aux heures de grande affluence. Les prévisions annoncent une nouvelle croissance de la demande pouvant atteindre 100 pour cent à l'horizon des vingt prochaines années.

La forte sollicitation du réseau aux heures de pointe pèse lourdement sur le système des transports publics suisses et occasionne un surcoût important. Sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP), les entreprises de transports publics de Suisse réfléchissent à un nouveau système de tarification et étudient, entre autres, diverses solutions permettant de réguler la demande aux heures de grande affluence.

L'accent est surtout mis sur la recherche de mesures incitatives pour les voyageurs n'ayant pas d'impératifs horaires stricts, dans le but de libérer des places supplémentaires pour les clients qui doivent impérativement emprunter les transports publics aux heures de pointe. Ces nouvelles offres attrayantes visent une meilleure répartition du trafic sur l'ensemble de la journée et, partant, une optimisation du taux d'utilisation des trains. Les CFF et l'UTP lanceront en 2009 un abonnement général valable dès 9 heures. Par

ailleurs, l'offre «Click&Rail», qui propose sur Internet un nombre limité de billets accordant jusqu'à 70 pour cent de réduction sur des trains à faible fréquentation sera étoffée.

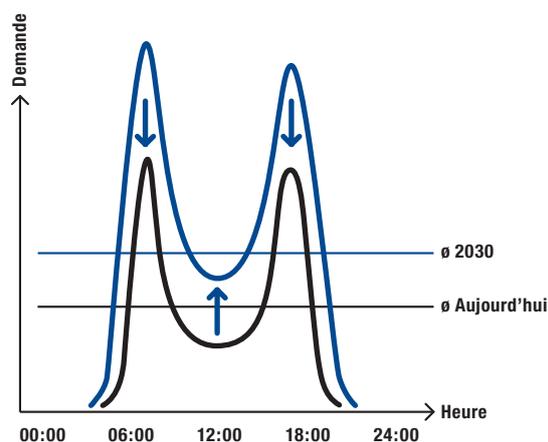
Aucune mesure tarifaire en 2008 et 2009. En trafic voyageurs, les CFF et l'UTP ont renoncé à toute mesure tarifaire en 2008. Ils n'en prévoient pas plus en 2009, bien que les surcoûts accumulés depuis 2007 ne soient pas encore compensés et que les entreprises de transports publics s'apprêtent à investir massivement dans du nouveau matériel roulant, encore plus performant. En renonçant à toute augmentation de prix, les CFF et l'UTP tiennent compte des difficultés économiques actuelles liées à la crise et se comportent ainsi comme des acteurs économiquement responsables.

En contrepartie, les efforts seront concentrés, en 2009, sur les possibilités d'augmenter les revenus aux heures creuses et, sur fond de crise économique, d'exploiter plus résolument les potentiels d'économies.

Eu égard à l'ampleur des investissements nécessaires et à l'évolution des coûts matériels et salariaux, les transports publics devront toutefois prochainement réviser leurs tarifs à la hausse.

Ponctualité des voyageurs. En comparaison internationale, la ponctualité des trains CFF en trafic voyageurs est nettement supérieure à la moyenne. Selon la norme de ponctualité de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) actuellement en vigueur, 95,8 pour cent des trains CFF ont atteint, en 2008, leur destination à l'heure ou avec un retard inférieur à 4 minutes et 59 secondes. Toutefois, cette mesure de la «ponctualité des trains» ne reflète pas assez la perception de notre clientèle, car elle ne tient compte ni du taux d'occupation, variable d'un train à l'autre, ni du nombre de ruptures de correspondance. Pour y remédier, les CFF élaborent actuellement un modèle de calcul de la «ponctualité des voyageurs» et placent la barre encore plus haut en matière de «ponctualité des trains»: si tout train était jugé à l'heure lorsqu'il arrivait avec un retard inférieur à 4 minutes et 59 secondes, ce seuil est dorénavant ramené à 2 minutes et 59 secondes. Selon ce nouveau barème, 89,7 pour cent des trains CFF sont arrivés à l'heure en 2008. Les CFF manquent ainsi de peu la valeur prescrite de 90,3 pour cent. Pour la première année de mesure, la ponctualité des voyageurs s'établit, quant à elle, à 85,7 pour cent. Les CFF se fixent un objectif de 87 pour cent pour 2009.

Fréquentation des trains sur l'ensemble de la journée Aujourd'hui et en 2030 (prévisions)



Trafic voyageurs international. Prévue dès 2010 dans le cadre du troisième paquet ferroviaire de l'UE, la libéralisation du marché en trafic voyageurs international confère une importance encore plus grande aux coopérations transfrontalières entre les compagnies ferroviaires. Les CFF n'ont pas attendu cette date pour sceller des accords. A titre d'exemple, ils ont conclu un partenariat avec la SNCF et gèrent avec succès le trafic voyageurs international entre la Suisse et Paris dans le cadre du TGV Lyria. Les problèmes de qualité grandissants de Cisalpino, filiale commune des CFF et de Trenitalia, pèsent en revanche sur cette autre coopération. En effet, Cisalpino ne satisfait aucunement aux exigences élevées des CFF en termes de qualité de l'offre, de stabilité de l'exploitation et de fiabilité de la maintenance. Les CFF et Trenitalia sont tenus d'améliorer au plus vite leur offre en trafic voyageurs international. En même temps, il est essentiel de tirer les leçons de l'expérience avec Cisalpino avant de conclure de nouveaux partenariats en trafic voyageurs international. Les nombreux contacts avec d'autres chemins de fer témoignent de l'immense intérêt porté à un partenariat avec les CFF.

Défis en trafic régional. Les effets de la conjoncture, qui laisse augurer une baisse des recettes fiscales et, partant, une contraction des ressources fédérales et cantonales, devraient se ressentir sur les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional. En revanche, il sera nécessaire de revoir à la hausse les indemnités par train-kilomètre au cours des prochaines années en raison de l'extension de l'offre et de l'acquisition de nouveau matériel roulant, moderne et attrayant. Cette situation crée un net déséquilibre entre les charges et les produits.

Parallèlement, la situation conjoncturelle risque de freiner la croissance de la demande et de peser sur le degré de couverture des coûts. Actuellement, les recettes générées par les CFF en trafic régional ne permettent même pas de couvrir les charges d'investissements. Pour garantir un développement durable du trafic régional, les CFF doivent bénéficier de nouvelles conditions-cadres et avoir la possibilité de rémunérer les capitaux investis.

Recherche de partenaires pour CFF Cargo. A l'été 2008, les CFF se sont mis en quête de partenaires appropriés pour positionner au mieux leur secteur d'activité International et ont simultanément décidé d'étudier des partenariats potentiels pour le secteur d'activité Suisse. Ils entendent ainsi positionner durablement le trafic marchandises des CFF, améliorer sa rentabilité à long terme, optimiser la compétitivité du rail et, ainsi, promouvoir le transfert du fret de la route au rail.

Le moment de rattacher CFF Cargo à un réseau international performant semble particulièrement bien choisi. En effet, les CFF ont reçu pas moins de 25 déclarations d'intérêt pour un partenariat avec CFF Cargo. Quelque 14 partenaires potentiels ont donné suite et soumis une offre répondant aux critères dans les délais impartis. Ces offres sont actuellement examinées à l'aune des critères d'exigences préalablement définis. Des négociations seront ensuite menées avec les candidats retenus et la décision définitive devrait être arrêtée courant 2009.

Croissance des besoins énergétiques. Les besoins énergétiques des CFF se multiplieront à l'avenir, de pair avec le nouveau développement de l'offre et des prestations. L'augmentation du nombre de trains et des vitesses de trafic conjuguée à l'amélioration du confort dans les trains voyageurs (surtout la climatisation) fait bondir la consommation énergétique. De ce fait, les efforts de l'entreprise pour économiser l'énergie prennent toute leur importance. Dans les prochaines années, les concessions portant sur la production d'énergie arriveront à échéance et devront être renouvelées. Confrontés à moyen terme à un décalage entre la production et leurs besoins, les CFF devront trouver des solutions ciblées pour compléter à moyen terme leur approvisionnement énergétique.

Développement des gares. En 2009, les CFF entendent poursuivre le développement de différentes gares via des projets interdivisions afin d'ajuster leur offre à l'affluence croissante et aux besoins de la clientèle en termes de mobilité intégrée. La gare est une «carte de visite» pour les chemins de fer et les communes. Pour véhiculer la meilleure image possible, les CFF passeront au crible les capacités, la convivialité et la qualité de service de 10 à 15 grandes gares et étudieront également des plans d'affectation pour de nombreuses petites gares.

Entre 2009 et 2014, les CFF comptent poursuivre leur politique de vente d'actifs et dégager des revenus de 1,7 milliard de francs. Dans cette optique, ils considéreront à la fois les éléments urbanistiques, les exigences de qualité et les bâtiments permettant une utilisation mixte. Le bâtiment de la gare et les alentours doivent constituer un ensemble harmonieux, source de sécurité et de bien-être pour le client.

Contribution de l'entreprise et des pouvoirs publics.

Investissements dans le développement de l'infrastructure. D'ici à 2050, l'exploitation ferroviaire des CFF exigera des investissements de l'ordre de 60 milliards de francs pour l'infrastructure et le matériel roulant. Les seules acquisitions de matériel roulant se monteront à 20 milliards de francs, d'où la nécessité d'étudier toutes les sources de financement possibles, y compris pour les futurs projets liés à l'infrastructure. Ce faisant, le souci des CFF reste de proposer leurs prestations aux voyageurs à des conditions attrayantes.

Evolution des conditions-cadres. Depuis sa fondation en 1999, la société anonyme de droit public CFF SA a clôturé chaque exercice sur un flux de trésorerie disponible négatif, ce qui affaiblit l'entreprise et pèse sur les perspectives du groupe, soucieux de participer au développement des futurs défis. Pour que les CFF

En 2008, le Conseil fédéral a mis en consultation quatre variantes d'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Aujourd'hui, il s'appuie sur les résultats de la procédure pour préparer un projet à soumettre aux Chambres fédérales, qui devrait être disponible courant 2009.

Les CFF ont besoin de conditions-cadres qui leur permettent de dégager les capitaux requis pour investir dans le futur.

puissent au moins stabiliser leur endettement croissant, il convient de reconsidérer les conditions-cadres. Dans le cas contraire, ils ne pourront dégager les capitaux requis pour financer les investissements prévus dans de nouveaux trains et développer de manière continue l'offre dans l'intérêt de leurs clients. Il importe donc de faire en sorte que les CFF puissent dégager suffisamment de ressources dans tous les secteurs et soient autorisés à les utiliser afin de financer le développement de l'exploitation normale et d'être en mesure de supporter, le cas échéant, des coûts extraordinaires.

Assainissement de la Caisse de pensions. Pour finir, tant les CFF que les autorités politiques vont être obligées de contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Les CFF et leurs assurés doivent supporter conjointement les conséquences de la crise financière actuelle sur la Caisse de pensions. L'Office fédéral des assurances sociales a exhorté son Conseil de fondation à définir des mesures d'assainissement d'ici la mi-2009. En revanche, les CFF attendent de la Confédération qu'elle réponde du refinancement insuffisant de la Caisse de pensions à sa création en 1999 et comptent sur sa participation généreuse pour combler le découvert de la part des bénéficiaires d'une rente, sachant qu'ils ont eux-mêmes assaini la part des assurés actifs dès le 1^{er} janvier 2007 en versant une contribution de 1,5 milliard de francs.

Si la Confédération ne comble pas le déficit de la Caisse de pensions CFF, il faudra impérativement définir une solution d'assainissement impliquant la participation tant des CFF que de leurs collaborateurs. Pour ce faire, les CFF doivent disposer d'une marge de manœuvre entrepreneuriale suffisante leur permettant de dégager les capitaux requis. Or, ces conditions ne sont, pour l'instant, pas réunies.

Si les CFF avaient le droit de réaliser suffisamment de bénéfices, ils pourraient bien évidemment participer de manière substantielle à l'assainissement de leur Caisse de pensions.

Stratégie/Objectifs

Enjeux stratégiques.

Les objectifs stratégiques des CFF sont fixés dans la Convention sur les prestations négociée avec la Confédération et dans la stratégie du propriétaire définie par le Conseil fédéral. Le plafond de dépenses adjoint à la Conventions sur les prestations permet à la Confédération d'indemniser les CFF pour les prestations d'infrastructure commandées et non couvertes.

Objectifs généraux des CFF.

Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, la Confédération et les CFF ont adopté trois Conventions sur les prestations. Le Conseil fédéral a complété et concrétisé les objectifs stratégiques des CFF en fonction de chaque convention et pour la même période de quatre ans. La convention actuelle, valable pour la période 2007–2010, énonce les objectifs suivants:

- 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.
- Entretien 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 de CFF Voyageurs.

- Exploiter le réseau grandes lignes en Suisse en assurant une qualité élevée 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 correspondances.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

Objectifs stratégiques de CFF Cargo.

- 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.

Objectifs stratégiques de CFF 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 les 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 de CFF 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 de 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 2008. Par conséquent, seules quelques indications accompagnent les principaux résultats ci-dessous.

Résultat financier. Le groupe CFF a clôturé l'exercice 2008 sur un bénéfice consolidé de 345,0 millions de francs contre 80,4 millions en 2007. Ce succès est lié à l'amélioration des résultats en trafics voyageurs et marchandises. Les objectifs principaux de la Confédération sur le plan financier ont donc été remplis, si l'on excepte les pertes de CFF Cargo.

Ponctualité. Les objectifs de ponctualité pour le réseau CFF (y compris le trafic de tiers) n'ont été que partiellement atteints. La ponctualité moyenne des trains voyageurs (lundi-vendredi) s'est établie à 95,8 pour cent (2007: 95,9), une valeur supérieure à l'objectif des 95 pour cent. Pour les InterCity assurant la liaison Berne–Zurich, l'objectif valable en semaine est fixé à 90 pour cent des trains arrivant avec un retard inférieur à trois minutes. L'objectif a été dépassé avec un taux de ponctualité qui s'est élevé à 92,4 pour cent (84,6 en 2007). En trafic marchandises, 89,7 pour cent des trains circulant sur le réseau CFF (CFF Cargo et tiers) sont arrivés à destination avec moins de 30 minutes de retard contre 89,4 en 2007, un taux de ponctualité légèrement inférieur à l'objectif des 90 pour cent.

Sécurité. Les indices de sécurité évoluent dans l'ensemble de manière favorable. Ainsi, seules 17 collisions sont à déplorer en 2008 contre 31 en 2007. S'inscrivant à six, le nombre de déraillements se situe dans la moyenne des dernières années. Depuis fin 2003, les collisions ou les déraillements n'ont fait aucun mort ou blessé grave. Par contre, 18 personnes ont été victimes d'un accident aux abords des gares contre 15 en 2007. Une amélioration est à signaler du côté des accidents professionnels, qui se sont chiffrés à 3,3 pour 100 collaborateurs, contre 3,8 en 2007.

Productivité. Les objectifs de productivité n'ont pas été atteints dans le secteur du fret ferroviaire en raison de la rapide détérioration de la conjoncture. En trafic voyageurs, la productivité liée à certains facteurs – voyageur-kilomètre par équivalent temps complet – a progressé de 4,4 pour cent. En trafic marchandises, la distance moyenne par tonne nette acheminée a diminué de 7,5 pour cent, à 230,3 kilomètres. Dans le domaine de l'infrastructure, les coûts d'exploitation par rapport aux sillons-kilomètres vendus ont fléchi de 2,59 francs à 2,33 francs grâce à la progression de l'automatisation dans la conduite de l'exploitation.

Investissements.

Les CFF restent l'un des principaux investisseurs en Suisse. Au cours de l'année sous revue, ils ont investi un total de 2,5 milliards de francs. En hausse de 0,6 milliard de francs par rapport à 2007, le volume des investissements des CFF a été principalement consacré à la construction et au renouvellement de l'infrastructure ainsi qu'à l'acquisition de matériel roulant. Cette tendance se confirmera, car la réalisation de plusieurs projets FTP ainsi que le plan de modernisation et d'extension du parc de véhicules induit par la croissance du trafic exigeront de lourds investissements au cours des prochaines années.

Prestations des pouvoirs publics

Augmentation des ressources nécessaire.

Les prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF ont atteint 2603,6 millions de francs en 2008, contre 2183,6 millions (en données comparables) en 2007. Cette hausse de 420,0 millions de francs est largement imputable à la réalisation de nouveaux projets financés par le Fonds d'infrastructure.

Convention sur les prestations conclue avec la Confédération. Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, les objectifs des CFF et les fonds versés par la Confédération pour financer l'infrastructure sont définis pour quatre ans (2007–2010 actuellement) par la Convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF. Cette méthode probante permet aux deux parties de planifier en toute sécurité les prestations liées à l'infrastructure, sans toutefois réduire la marge de manœuvre des CFF. Le trafic voyageurs régional est soumis à une convention séparée conclue avec la Confédération et les cantons. Les prestations financées par la Confédération et les cantons en 2008 sont détaillées ci-après.

Prestations liées à l'infrastructure.

En 2008, les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure des CFF et ayant une incidence sur le compte de résultat se sont élevées à 1360,2 millions de francs contre 1284,4 millions en 2007.

Une enveloppe de 450,0 millions de francs a été réservée pour la mise à disposition et l'exploitation du réseau – soit une hausse de 4,5 millions par rapport à 2007, qui s'explique par la levée du blocage de crédit de la Confédération – et un montant de 910,2 millions a été consacré au financement des besoins d'amortissement, soit 71,3 millions de plus qu'en 2007.

La prestation de transport (158,7 millions de sillons-kilomètres) réalisée en 2008 sur les quelque 3000 kilomètres du réseau ferroviaire des CFF souligne la pertinence de cette contribution. Plus le réseau est sollicité, plus l'affectation des fonds versés par la Confédération est productive.

Avec 92,7 trains par kilomètre de voie et par jour, les CFF occupent la tête des classements européen et international (étude UIO). Ils doivent cette performance à leur infrastructure flexible qui accueille à la fois des trains grandes lignes, régionaux et marchandises. L'exploitation du réseau en trafic mixte représente cependant un défi majeur en termes d'exploitation et d'entretien.

Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional.

Aux CFF, comme chez tous les chemins de fer européens, la vente des billets ne couvre que partiellement les coûts du trafic voyageurs régional. La différence est compensée par les pouvoirs publics. En concertation avec la Confédération, les cantons concluent une convention sur l'offre avec les entreprises de transport ferroviaire (ETF), si bien qu'ils jouent un rôle déterminant pour les prestations en trafic régional.

Les indemnités compensatoires liées aux prestations fournies par les CFF en trafic voyageurs régional

ont crû de 13,2 millions de francs en 2008, à 605,0 millions de francs. Cette hausse est liée à l'augmentation des commandes et aux investissements effectués en matériel roulant pour améliorer le confort des voyageurs. Les cantons et les tiers (communes, entreprises, etc.) ont respectivement versé 292,4 millions de francs (2007: 201,5 millions) et 34,1 millions de francs (38,4 millions), l'accroissement de la part cantonale étant dû à la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et les cantons.

Confédération et cantons ont également octroyé des indemnités en trafic régional pour l'infrastructure de certaines filiales (29,1 millions de francs contre 25,2 millions en 2007), qui ont été cofinancées par les cantons à hauteur de 5,6 millions de francs (3,2 millions).

Malgré une amélioration des revenus et des gains de productivité, la rentabilité de l'indemnité par train-kilomètre s'est de nouveau légèrement dégradée (8,07 francs contre 8,00 en 2007), preuve qu'une amélioration qualitative et quantitative de l'offre a un prix. La mise en service d'un nouveau matériel roulant et la commande de prestations kilométriques supplémentaires par les cantons, notamment, ont en effet pesé sur ce résultat.

Indemnités compensatoires liées au trafic marchandises.

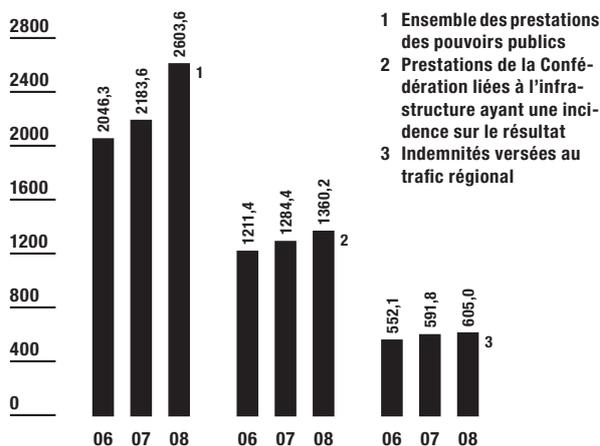
Pour réaliser les objectifs de la politique de transports, la Confédération a mis au point un large éventail d'instruments financiers lui permettant de soutenir directement ou indirectement le trafic marchandises. En 2008, elle a octroyé 60,2 millions de francs à ce secteur (2007: 76,9 millions).

Si la Confédération a soutenu indirectement le trafic combiné en versant des subventions sur le prix des sillons d'un montant total de 47,2 millions de francs contre 46,8 millions en 2007, elle n'a, pour la première fois, alloué aucune subvention sur le prix des sillons au trafic par wagons complets isolés.

Par ailleurs, elle octroie rarement des subventions directes aux ETF car, selon les conditions-cadres en vigueur, l'exploitation doit s'autofinancer. De ce fait, les indemnités directes versées en 2008 par la Confédération étaient entièrement destinées au trafic combiné et ont représenté 13,0 millions de francs contre 11,7 millions en 2007.

Prestations versées aux CFF par les pouvoirs publics

En millions de francs



Autres prestations de la Confédération et des cantons.

Outre les commandes de prestations liées à l'infrastructure en vertu de la Convention sur les prestations, la Confédération et les cantons ont accordé 578,2 millions de francs (2007: 230,5 millions) aux CFF pour participer au financement d'investissements dans l'infrastructure qui dépassent le cadre du maintien de la substance. Le chiffre équivalent figurant dans le Rapport de gestion 2007 s'élève à 141,2 millions de francs. Cette différence s'explique par la prise en compte des prestations issues du Fonds FTP versées par la Confédération et les cantons. La forte hausse enregistrée est principalement due à la réalisation de premiers projets financés par le Fonds d'infrastructure. A lui seul, le canton de Zurich a accordé un prêt de 268,0 millions de francs pour le financement de la ligne diamétrale de Zurich. Par ailleurs, la Confédération a versé 94,8 millions de francs au Fonds d'infrastructure.

Le montant des prestations versées par les pouvoirs publics s'entend hors prestations issues de financements spéciaux qui n'ont pas de répercussion directe sur le bilan, ni sur le compte de résultat des CFF (p. ex. parts considérables du financement des NLFA).

Personnel/Domaine social

Une entreprise socialement responsable.

L'engagement sans failles du personnel des CFF a de nouveau permis à l'entreprise d'améliorer ses prestations en 2008. L'effectif ayant crû de 1,4 pour cent à 27 822 collaborateurs, les charges de personnel ont logiquement progressé de 2,4 pour cent à 3355,3 millions de francs. La grève à Bellinzzone a pesé sur l'entreprise tout en affectant la relation avec les syndicats, si bien que les bases du partenariat social doivent être revues. Elaborée en 2008 et désormais en vigueur, la nouvelle stratégie des CFF en matière de ressources humaines devrait contribuer à l'indispensable amélioration des prestations.

Effectif et prestations en hausse. Durant l'exercice 2008, les CFF ont employé 27 822 collaborateurs en moyenne annuelle (postes à temps plein, filiales incluses), soit 384 de plus qu'en 2007 (27 438). Les charges de personnel ont progressé de 2,4 pour cent, à 3355,3 millions de francs¹. Grâce à l'engagement sans failles de leur personnel, les CFF ont réalisé un exercice satisfaisant et ont encore amélioré leurs prestations.

Cependant, les défis qui s'annoncent sont de taille: la situation concurrentielle, la raréfaction des fonds publics et le découvert de la Caisse de pensions CFF mettront encore l'entreprise ainsi que son personnel à rude épreuve et imposeront une nouvelle amélioration des prestations.

Problèmes de la Caisse de pensions préjudiciables au recrutement. Les CFF ont employé à la maison mère 25 356 collaborateurs en moyenne annuelle (postes à temps plein), soit 152 postes de plus qu'en 2007. Cette hausse s'explique essentiellement par la consolidation des domaines Informatique (+136 postes), Voyageurs (+207 postes en tenant compte du transfert des Ateliers industriels de Bienne) et Infrastructure (+61 postes). En 2008, les CFF ont continué à chercher du personnel hautement qualifié. Certains postes proposés, notamment dans les finances, l'informatique et

l'ingénierie, n'ont pu être pourvus. Force est de constater que les problèmes de la Caisse de pensions constituent une fois de plus une entrave au recrutement de personnel hautement qualifié.

Les restructurations ont entraîné des suppressions de postes au sein de la conduite de l'exploitation et de l'activité Suisse de CFF Cargo ainsi qu'un transfert de responsabilités à l'intérieur même des CFF, la division Voyageurs gérant désormais les Ateliers industriels de Bienne, anciennement rattachés à Cargo.

Impact de la crise économique sur les CFF. Dès le second semestre 2008, les CFF ont ressenti les effets de la crise économique mondiale, en particulier en trafic marchandises. Pour en prévenir les éventuelles répercussions, ils ont immédiatement décrété un gel sélectif des embauches, les demandes de nouveaux postes et de postes à repourvoir devant être approuvées par les directions des divisions et des unités centrales.

En 2008, le personnel des filiales a progressé d'environ 8 pour cent. CFF Cargo a notamment renforcé les effectifs de ses filiales en Allemagne et en Italie de respectivement 11,3 et 37,2 pour cent (+178 et +251 postes à temps plein).

¹ Corrigées de la provision «Indemnités pendant les vacances» et d'une prime unique versée aux collaborateurs.

Multiculturalisme. Durant l'exercice sous revue, 75 nationalités étaient représentées aux CFF. S'établissant à 10,8 pour cent, la part des étrangers s'est inscrite en légère hausse par rapport à 2007. Parallèlement, les CFF assistent ces dernières années à une recrudescence des collaborateurs hautement qualifiés, originaires d'Allemagne en particulier, et à un déclin de la main-d'œuvre peu qualifiée, issue notamment des pays d'Europe méridionale. De par la diversité de leurs activités, les CFF offrent un éventail de plus de 150 professions.

Augmentation du nombre de collaboratrices. Les collaboratrices, dont la part s'est élevée en 2008 à 13,8 pour cent en moyenne annuelle, n'ont jamais été autant représentées. Bien que la part de cadres féminins ait progressé de 7,06 à 7,56 pour cent, à peine un cadre sur treize est une femme. Considérant ces chiffres comme bien trop insuffisants, les CFF appliquent, depuis fin 2008, une stratégie de gestion des genres («gender management») pour promouvoir l'égalité des chances entre hommes et femmes à tous les échelons. Ils misent notamment sur de meilleures conditions-cadres pour augmenter le pourcentage de femmes.

Nouvelle orientation plutôt que licenciement.

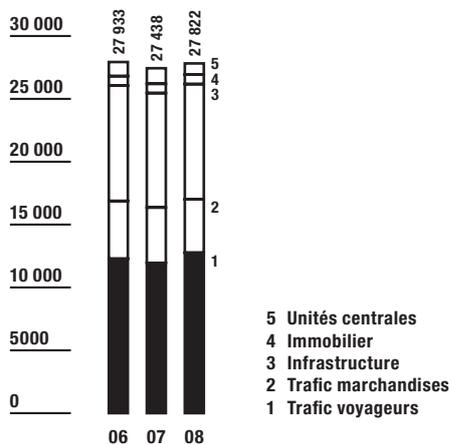
Les suppressions de postes ne se font pas au mépris de la dimension sociale. Les CFF ne licencient pas leur personnel pour des raisons économiques, préférant lui proposer, le cas échéant, une réorientation à l'aide du programme «Nouvelle orientation et activité professionnelle» (NOA). En 2008, 166 collaborateurs (2007: 127) ont perdu leur emploi.

Grâce à l'engagement de leur personnel, les CFF ont réalisé un exercice satisfaisant. Cependant, les défis qui s'annoncent sont de taille.

Des solutions plus rapidement. Prises en charge très tôt, plus de 50 pour cent des personnes concernées ont pu, grâce au programme NOA, trouver une solution avant même la suppression de leur poste. Au final, 75 collaborateurs ont intégré le programme et 91 personnes ont retrouvé immédiatement un emploi, deux tiers d'entre elles en dehors des CFF.

Evolution du personnel

En emplois à plein temps, filiales comprises (moyenne annuelle)



Depuis 2008, Securitrans est rattachée au trafic voyageurs et non plus aux unités centrales.

Unités centrales avec anyway, sans NOA

Négociations constructives.

La grève d'un mois aux Ateliers industriels de Bellinzone (cf. page 24) a porté lourdement atteinte au partenariat social. Pendant le conflit, les syndicats ont transgressé l'obligation de paix sociale inscrite dans la convention collective de travail ainsi que les principes fondamentaux du partenariat social. De retour à la table des négociations en cours d'année, les parties en présence ont tenu un discours de conciliation et réaffirmé leur volonté de restaurer un partenariat social

acceptable. Elles ont notamment décidé d'instaurer l'obligation d'informer et d'impliquer les syndicats dans les projets de réorganisation.

Accords à la table des négociations. En 2008, les partenaires sociaux se sont aussi entendus par voie extrajudiciaire sur le règlement rétroactif des indemnités dues au titre du travail de nuit et du dimanche. Les CFF ont déboursé quelque 32 millions de francs pour dédommager près de 15 000 collaborateurs ayant travaillé régulièrement les nuits et/ou dimanches entre

février 2002 et décembre 2006. Cette solution étant conforme à un arrêté du Tribunal fédéral, les procédures judiciaires intentées à l'encontre des CFF ont été suspendues.

Malgré des positions initialement divergentes, les partenaires sociaux sont parvenus à un accord salarial. Les CFF accroîtront ainsi la masse salariale de 2,5 pour cent en 2009, pour un coût global d'environ

Optimisation du style de management. En 2008, les CFF ont mis l'accent sur l'optimisation du style de management. Ainsi, ils ont poursuivi les efforts entrepris en 2007 dans le but de promouvoir une culture de feed-back transparente et constructive aux échelons supérieurs, puis au sein de l'ensemble de l'entreprise. Par ailleurs, ils ont augmenté les exigences à l'égard des cadres supérieurs et les ont ancrées dans un nou-

La situation concurrentielle, la raréfaction des fonds publics et le découvert de la Caisse de pensions CFF imposeront une nouvelle amélioration des prestations.

53 millions de francs. Cette somme sera répartie entre les augmentations générales (1,5 pour cent), les mesures salariales individuelles (0,9 pour cent) et les faibles revenus (0,1 pour cent).

Première CCT cadre pour les transports publics.

En 2008, les partenaires sociaux ont clos les négociations visant à instaurer une convention collective de travail cadre pour les chemins de fer à voie normale en trafic voyageurs régional. Engagés avec d'autres chemins de fer au sein d'une association patronale, les CFF ont adopté cette convention qui définit des standards minimaux, notamment en termes de temps de travail et de salaire. Les partenaires sociaux entendent ainsi préserver des conditions d'engagement équitables sur fond de développement de la concurrence.

Formation et développement professionnel.

Aux CFF, le développement professionnel n'est pas un vain mot. En 2008, outre les sessions d'apprentissage au poste de travail, plus de 5200 collaborateurs ont participé à des formations générales se déroulant souvent sur plusieurs jours. Une centaine de formations spécifiques ont aussi été dispensées dans les unités. Au total, 206 collaborateurs se sont préparés à des tâches de management lors des programmes de relève des cadres bisannuels. Les CFF ont également apporté un soutien ciblé en temps et/ou en argent à des perfectionnements externes.

veau modèle de compétences. Celui-ci met notamment l'accent sur la volonté de se former et de se développer ainsi que de promouvoir les collaborateurs. Lors de la première analyse du style de management en 2008, près de 240 cadres supérieurs ont procédé à une auto-évaluation avant d'être évalués à leur tour par leurs supérieurs et leurs collaborateurs.

Identification des potentiels. Initiée en 2007, la gestion de la relève a été étendue. Les premières conférences interunités sur le développement du management ont permis à la Direction de l'entreprise et aux directions unités d'approfondir la situation de la relève des cadres, d'identifier le potentiel des cadres spécialistes et des cadres dirigeants et d'engager des mesures de développement ciblées. Les CFF ont pour objectif d'introduire de nouveaux instruments, processus et mesures pour renforcer le développement du management. A cette fin, ils ont arrêté des principes définissant précisément le calendrier et les modalités de mise en œuvre.

En 2008, login a formé 1224 apprentis pour le compte des CFF, contre 1286 en 2007. Alors que leurs apprentis représentent déjà le principal contingent de cette communauté de formation, les CFF comptent encore investir dans la formation des jeunes pour faire face à l'évolution démographique. En 2009, ils prévoient ainsi 1300 places d'apprentissage.

Nouvelles perspectives de réintégration.

Depuis l'instauration d'un case management professionnel en 2008, 26 case managers, dûment formés, encadrent les collaborateurs ne pouvant plus exercer ou, seulement à certaines conditions, leur profession à l'issue d'une longue maladie ou d'un accident. Soucieux de concilier les impératifs de l'entreprise et la dimension sociale, ils cherchent la meilleure solution en coopérant étroitement avec les personnes concernées, leurs supérieurs ainsi que les assurances sociales. En 2008, les case managers ont apporté leur soutien à 1035 collaborateurs. Très strictes, les exigences requises dans le domaine de la sécurité constituent à cet égard un défi de taille.

Engagement pour les collaborateurs.

A l'écoute de leurs collaborateurs, les CFF proposent un réseau national de services sociaux. En 2008, près de 1400 collaborateurs ont sollicité une aide sociale à cause, notamment, de soucis financiers, d'ennuis de santé, de problèmes conjugaux ou de difficultés sur le lieu de travail. La fondation Fonds du personnel CFF, qui a pour but non seulement d'aider les collaborateurs se trouvant dans une situation financière difficile, mais aussi d'accorder des réductions sur des séjours de vacances ou des bourses, a débloqué 980 000 francs au cours de l'exercice sous revue.

Extension de la prévention. Les agressions visant le personnel ferroviaire ont nettement augmenté en 2008 (cf. page 49 et suivantes). Pour prévenir les traumatismes qui peuvent s'ensuivre, une organisation des CFF assure le suivi des collaborateurs victimes d'une agression ou d'un accident. Afin que les personnes concernées n'en négligent pas l'impact psychologique et sollicitent au plus vite de l'aide, les CFF ont privilégié la prévention en formant, sur la seule année 2008, près de 3700 collaborateurs exerçant les professions les plus exposées, comme les mécaniciens, le personnel des trains et les agents de la manœuvre.

Conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée. 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 309 collaborateurs en 2008, contre 237 en 2007. De surcroît, 55 enfants ont bénéficié de places de crèche réservées au personnel de l'entreprise.

Perspectives 2009.

Les CFF ont axé leur politique des ressources humaines sur les objectifs stratégiques du groupe et des différentes unités. La stratégie des ressources humaines à l'horizon 2008–2012 définit des objectifs et propose un large éventail de mesures autour de sept orientations stratégiques. Les CFF entendent notamment renforcer le développement du management, axer l'activité sur les prestations et les résultats, promouvoir la santé et l'employabilité des collaborateurs et s'affirmer comme un employeur recherché. En adoptant progressivement, dès 2008, un nouveau modèle d'affaires pour les ressources humaines, les CFF se dotent d'une organisation alliant efficacité et professionnalisme.

Caisse de pensions

Une situation financière aggravée par la crise.

Ebranlée par la crise, la Caisse de pensions CFF accuse une perte de 1882,4 millions de francs au titre de l'exercice 2008 et présente un taux de couverture inférieur à 80 pour cent. L'assainissement devient donc extrêmement urgent. Si la Confédération est dans l'obligation de répondre des conséquences du refinancement insuffisant à la fin des années 90, la Caisse de pensions, les CFF et les assurés doivent supporter seuls les répercussions de la crise économique actuelle.

La Caisse de pensions CFF (CP CFF) accuse une perte de 1882,4 millions de francs au titre de l'exercice 2008. Ce résultat, imputable à l'effondrement des marchés financiers, accentue encore l'urgence de l'assainissement.

Au cours de l'exercice sous revue, la crise hypothécaire s'est étendue aux marchés financiers avant de plonger l'économie dans une phase de récession. L'annonce de la faillite de la banque américaine Lehman Brothers en septembre a créé une onde de choc, provoquant une chute vertigineuse des marchés d'actions. La disparition de grandes banques, la faillite d'entreprises majeures, l'explosion de la bulle immobilière, l'injection de plusieurs centaines de milliards de francs dans les instituts financiers et les secteurs industriels ébranlés, les vastes plans de relance de l'économie, l'abaissement des taux à un niveau historique, l'effondrement du prix des matières premières et ses répercussions sur les pays producteurs sont les nombreuses conséquences de la crise hypothécaire, dont les premiers signes ont été ressentis en 2007 aux Etats-Unis.

Egalement touchée par la crise, la CP CFF a réalisé une performance de -11,48 pour cent sur ses placements et enregistre ainsi son plus mauvais résultat depuis sa création au 1^{er} janvier 1999. Eu égard à la perte enregistrée au titre de l'exercice 2008, elle a accru son déficit de 1099,8 millions de francs (en 2007) à 2982,2 millions de francs. S'inscrivant encore à

92,4 pour cent en décembre 2007, son taux de couverture est tombé à 79,2 pour cent fin 2008.

Performance au-dessus de la moyenne.

La CP CFF a enregistré une meilleure performance que la moyenne des institutions de prévoyance suisses, dépassant même le potentiel estimé sur la base de la stratégie de placement valable (-12,75 pour cent). Une performance d'environ 3,5 pour cent aurait toutefois été nécessaire pour obtenir un résultat équilibré.

Ce résultat supérieur à la moyenne est largement dû à la surpondération des obligations et à la souspondération des actions. Conjuguée à la baisse des taux d'intérêt, la concentration sur des débiteurs de qualité tels que les emprunts de la Confédération a permis de réaliser une performance de 5,31 pour cent avec les obligations libellées en francs suisses. Bénéficiant partiellement d'une couverture de change, la part des obligations étrangères a réalisé une performance de 1,65 pour cent.

Sur l'ensemble de l'année 2008, les marchés d'actions ont accusé une perte, en francs suisses, de l'ordre de 33 (SMI Suisse) et 50 pour cent (zone euro). Depuis la récession des années 30, jamais les places boursières n'avaient subi une telle correction. En 2008, la CP CFF a enregistré une performance de -41,5 pour

cent sur ses placements en actions (contre -43,9 pour cent pour l'indice de référence).

Avec les placements alternatifs, la CP CFF a réalisé une performance de -27,42 pour cent (contre -38,84 pour cent pour l'indice de référence): à l'instar des Hedge Funds, qui ont perdu 18,80 pour cent (contre -27,85 pour cent pour l'indice) ou des Commodities, qui ont chuté de 25,48 pour cent (-42,47), les différentes catégories de placements ont généralement enregistré une perte tout en surperformant l'indice.

A aucun moment, la CP CFF n'a investi dans les dérivés de crédit CDS ou CDO, ni directement dans les produits dérivés Lehman. Une position AAA ABS a été suivie de près avant d'être remboursée normalement en août 2007. La Caisse de pensions a conservé des actions Lehman dans le cadre d'un mandat de gestion

auprès du Conseil fédéral. Avec l'accord des requérants, le DETEC a suspendu la procédure de traitement de la demande début juillet.

- Début juillet, le Conseil fédéral a soumis quatre variantes d'assainissement pour la CP CFF dans le cadre d'une procédure de consultation. Les prises de position reçues jusque début novembre sont divergentes. Les études complémentaires mandatées par l'Administration fédérale des finances devraient donner lieu à un message du Conseil fédéral au Parlement d'ici l'été 2009.
- Les CFF et la CP CFF ont renoncé fin novembre à tenter une action en responsabilité contre la Confédération, le Conseil fédéral s'engageant à ne pas invoquer de péremption ou de prescription vis-à-vis d'éventuelles prétentions.

En 2008, la CP CFF a enregistré une meilleure performance que la moyenne des institutions de prévoyance suisses, dépassant même le potentiel estimé.

passive dupliquant le S&P 500 et a essuyé une perte inférieure à 1 million de francs.

La CP CFF a été touchée de plein fouet par l'affaire Madoff après avoir investi près de 1 pour cent de ses actifs immobilisés, ou 115 millions de dollars, dans le fonds de fonds RMF, placé à hauteur de 2,3 pour cent dans les produits Madoff. La perte potentielle maximale liée à cet investissement avoisine 2,7 millions de dollars. Le fonds de fonds RMF a affiché une perte de 18,89 pour cent (contre -27,85 pour cent pour l'indice de référence).

Côté devises, la hausse du billet vert et du yen a coïncidé avec le plongeon de l'euro et surtout de la livre sterling, cette dernière tombant de 2,25 à 1,53.

La conclusion d'une convention de prêt avec les CFF a permis de garantir la rémunération de l'avoireillesse des assurés actifs au taux minimal de 2,75 pour cent au titre de l'exercice 2008, ce que n'aurait jamais permis un taux de couverture de 79,2 pour cent.

En 2008, les rentes des assurés à la retraite n'ont pas été adaptées au taux de renchérissement. La dernière adaptation remonte à 2004.

Assainissement: étapes-clés.

L'évolution de la CP CFF en 2008 accentue encore l'urgence de son assainissement, mais plusieurs étapes-clés ont déjà été franchies dans le cadre du projet visant à assainir durablement la CP CFF:

- En mai 2008, les CFF et la CP CFF ont déposé une demande de refinancement par la Confédération

auprès du Conseil fédéral. Avec l'accord des requérants, le DETEC a suspendu la procédure de traitement de la demande début juillet.

Les procédures prévues ont été suspendues ou n'ont pas (encore) été entamées afin de soutenir les efforts réalisés sur le plan politique pour obtenir la participation de la Confédération à l'assainissement. La voie de droit envisagée vise un financement intégral de la CP CFF a posteriori en application de l'article 16 de la LCFF, au cas où aucune solution politique satisfaisante ne serait trouvée.

Les demandes adressées à la Confédération se réfèrent exclusivement à l'insuffisance du financement au 1^{er} janvier 1999. Les pertes liées à crise financière actuelle doivent être supportées conjointement par la CP CFF, les CFF et les assurés.

Perspectives 2009.

En 2009, l'assainissement constituera la principale préoccupation de la Caisse de pensions CFF. Le message du Conseil fédéral au Parlement sur l'assainissement de la CP CFF est attendu pour l'été 2009. Il sera suivi de la délibération parlementaire. Dès la publication du message fédéral qui précisera clairement les perspectives de participation directes et indirectes de la Confédération, le Conseil de fondation de la CP CFF rédigera un concept global d'assainissement et adoptera sans délai des mesures significatives que devront supporter les entreprises affiliées et les assurés.

Pour l'instant, il est difficile de prévoir l'évolution sur les marchés financiers. Il est donc impossible de savoir si les revenus accumulés permettront de réduire le lourd déficit de la Caisse de pensions.

Environnement/Energie

Une mobilité respectueuse de l'environnement.

Le train contribue à la protection de l'environnement et à un meilleur rendement énergétique. Soucieux d'exploiter activement cet atout écologique, les CFF étoffent leur offre conformément aux besoins de leurs clients, s'engagent en faveur du transfert vers le rail et contribuent à la limitation des émissions de CO₂. Cet avantage environnemental s'accompagne d'une obligation d'optimisation. En 2008, les CFF ont largement dépassé l'objectif qu'ils s'étaient fixé en termes d'économies d'énergie. Ils entendent poursuivre leur action dans les divers secteurs pour promouvoir une utilisation toujours plus respectueuse des ressources naturelles et réduire les émissions.

D'ici 2015, les CFF entendent économiser 10 pour cent d'énergie, ce qui correspond à 230 gigawattheures (GWh) ou à la consommation électrique de 60 000 foyers. Pour atteindre cet objectif ambitieux, ils ont introduit des mesures dans trois secteurs: l'exploitation, le matériel roulant et les bâtiments. En réduisant la consommation de quelque 10 GWh dans le domaine des installations fixes et d'environ 37 GWh dans l'exploitation en 2008, les CFF ont largement dépassé l'objectif annuel fixé (24 GWh).

Cours Eco-Drive pour les mécaniciens. En 2008, plus de 3000 mécaniciens ont été formés à un style de conduite économique, qui mise sur l'anticipation et la régularité pour minimiser les dépenses d'énergie liées au freinage. Une étude détaillée doit confirmer en 2009 l'impact énergétique de cette mesure. D'autres formations doivent contribuer à prolonger cet impact. L'optimisation de la régulation du trafic recèle également un fort potentiel d'économies. Menés à titre pilote en 2008, deux projets visant une meilleure utilisation du réseau et une plus grande stabilité de l'horaire ont en effet permis d'améliorer simultanément le rendement énergétique et seront donc appliqués à plus grande échelle en 2009.

Economies potentielles. Consommant quelque 210 GWh par an, les bâtiments et les installations ne représentent certes qu'environ 10 pour cent des

besoins énergétiques des CFF, mais, une fois cumulées, les économies potentielles s'avèrent non négligeables, notamment en termes financiers. Forts de ce constat, les CFF ont conclu avec la Confédération des conventions d'objectifs concernant 130 grandes gares, bâtiments administratifs et ateliers et s'engagent ainsi à mettre en œuvre un train de mesures ciblées.

Le comportement des utilisateurs représente une autre source d'économies. Lors des semaines d'économie d'énergie organisées à l'automne 2008, les collaborateurs ont été sensibilisés à un comportement écologique au bureau et à la maison. Menée dans sept bâtiments, cette campagne de sensibilisation a permis à 2000 collaborateurs de recevoir des conseils pertinents pour utiliser judicieusement l'énergie à leur poste de travail.

Un geste pour le climat.

Toutes émissions indirectes comprises, les CFF rejettent quelque 142 000 tonnes de CO₂ par an, dont la majeure partie provient des chauffages (env. 56 000 tonnes) et de l'exploitation ferroviaire (54 000 tonnes). Le programme d'économie d'énergie, qui a notamment permis de réduire la consommation énergétique générée par le chauffage et la traction, contribue également à la baisse des émissions de CO₂ et à une utilisation parcimonieuse de l'énergie.

Le choix du moyen de transport a une large influence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le rail engendre seulement un vingtième des émissions en CO₂ de la route, grâce à son rendement énergétique élevé et au courant de traction, d'origine hydroélectrique à plus de 70 pour cent. Le transfert du trafic vers le rail contribue donc efficacement à la protection du climat. Les CFF s'engagent en faveur de ce transfert en proposant une offre optimale et une information ciblée. Malgré tous les efforts visant à freiner le changement climatique, une évolution du climat est probable en Suisse à long terme. Les prévisions indiquent un réchauffement avec une prolongation de la période estivale, une augmentation des épisodes de fortes précipitations accompagnés d'inondations et une intensification des tempêtes. Les CFF ont conçu une base de données pour saisir et analyser les événements naturels et, partant, repérer les tendances suffisamment tôt pour pouvoir adopter des mesures préventives.

Autres engagements environnementaux.

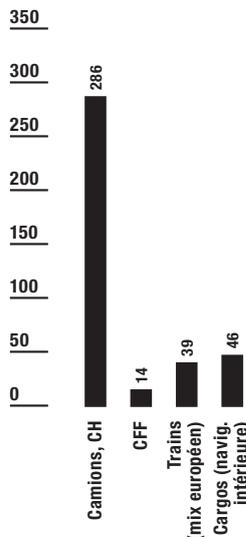
L'énergie et le climat ne représentent que deux des nombreuses préoccupations des CFF. Les divisions sont confrontées chaque jour à une foule d'autres questions environnementales auxquelles il faut trouver une réponse durable dans l'intérêt de l'entreprise, de la société et de l'environnement.

Parois antibruit. En 2008, CFF Infrastructure a érigé 181 km de parois antibruit. Ainsi, 71 000 riverains ont pu être protégés des nuisances sonores ferroviaires, dans le cadre du programme de réduction du bruit de la Confédération. Les opérations de dépollution ont également progressé. Les investigations préalables menées sur 5880 sites ont été clôturées en 2008 et les travaux peuvent désormais se concentrer sur l'assainissement de près de 50 sites que l'on estime contaminés. Les experts environnementaux ont analysé l'impact écologique de 350 projets de construction et contrôlé le respect des prescriptions environnementales de 90 projets en cours. Le plan de modernisation du tracteur Tm IV a permis d'accroître le nombre de véhicules diesel pourvus de filtres à particules. Cette technologie écologique équipe déjà 52 pour cent du parc de véhicules, soit 67 pour cent de la puissance installée.

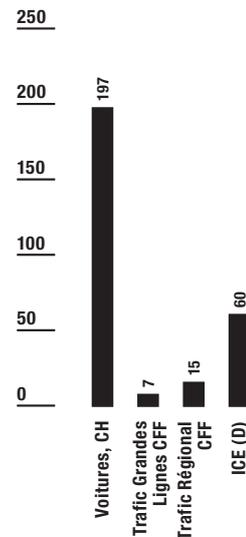
Wagons silencieux. CFF Cargo a assaini 980 wagons en 2008 et détient, avec ses 6373 wagons silencieux (soit 64,3 pour cent du parc), le leadership européen en la matière. Malgré la grève des Ateliers industriels de Bellinzona, les travaux d'assainissement ont progressé et seront achevés en 2010. CFF Cargo fait de l'atout écologique du train un argument de marketing et a formé

Equivalents CO₂

Trafic marchandises
Grammes/tonne-kilomètre



Trafic voyageurs
Grammes/voyageur-kilomètre



Des outils permettant de procéder à des calculs individuels sont disponibles sur le site www.cff.ch/environnement, sous Ecotransit et Ecopassenger.

ses vendeurs en conséquence. De l'offre à la facturation, le client sait désormais dans quelle mesure il contribue à la protection du climat en préférant le rail à la route.

Système de management environnemental. Au sein de CFF Voyageurs, l'unité Operating a renforcé en 2008 son système de management environnemental, certifié en 2007. Elle l'a étendu aux Ateliers industriels de Bienne et au centre d'entretien d'Oberwinterthour. Dès 2009, Operating triera les journaux ramassés dans les trains à des fins de recyclage. Cette démarche permettra de contribuer à la protection de l'environnement et de limiter les dépenses grâce à la réduction des frais d'élimination des ordures.

Après la gare de Coire, CFF Immobilier a mis en service un deuxième bâtiment conforme au label Minergie avec l'installation du nouveau siège de CFF Voyageurs dans les locaux de Wylerpark à Berne. Un appel d'offres a également été lancé pour un avant-projet en vue d'installer le nouveau siège des CFF au Wankdorf, à Berne. Conforme au label Minergie-P, le bâtiment représentera un symbole fort du management environnemental des CFF tout en contribuant à minimiser les coûts d'exploitation et d'entretien. Mais il ne restera pas un cas isolé, car CFF Immobilier entend optimiser le rendement énergétique de ses bâtiments neufs ou rénovés, par l'application systématique de critères adaptés à son portefeuille.

Management du risque

Pilotage et contrôle systématiques.

Afin d'identifier, d'analyser, d'évaluer puis de piloter les risques suffisamment tôt, les CFF appliquent un système de management du risque harmonisé entre le groupe et les divisions opérationnelles responsables. Ce système repose sur le principe selon lequel le management du risque est une tâche première des cadres dirigeants.

Depuis 2003, les CFF appliquent, à l'échelle du groupe, un système de management du risque qui est adapté à la planification stratégique et qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe. L'évaluation des risques repose essentiellement sur des entretiens standardisés conduits avec 44 cadres dirigeants sur la base de la typologie des risques et d'une matrice d'évaluation appropriée.

En tenant compte des résultats des entretiens individuels, la Direction du groupe a procédé en avril puis en décembre 2008 à une évaluation collective des risques actuels. Les principaux risques identifiés ont fait l'objet de mesures de pilotage correspondantes. Après avoir pris position, la Direction a remis au Conseil d'administration le Corporate Risk Report, destiné à informer ce dernier des risques auxquels les CFF sont exposés et de l'état de la mise en œuvre des mesures décidées.

Les cadres dirigeants interrogés sont tenus de recenser et de documenter systématiquement les risques inhérents à leur domaine de compétences, avant de prendre les mesures qui s'imposent. Les entretiens menés ont mis en évidence les progrès réalisés dans l'élaboration de ces systèmes opérationnels de management du risque à l'échelle des divisions et des unités d'affaires. Dans certains cas néanmoins, le recensement et le pilotage systématiques des risques sur le plan opérationnel s'avèrent encore insuffisants. Un grand nombre de mesures ont été définies et mises en œuvre en fonction des résultats obtenus dans le cadre de l'analyse globale effectuée par la Révision interne. La qualité du recensement systématique devrait donc s'améliorer sensiblement en 2009 dans les domaines concernés.

Sécurité

Encore une année sans accident grave.

En 2008, les CFF ont enregistré 17 collisions de gravité moyenne, ce qui représente le chiffre le plus bas des dernières années. Les accidents de personnes, souvent imputables aux victimes elles-mêmes, ont augmenté, passant de 15 à 18. Les taux d'accidents professionnels et liés aux loisirs ont reculé, tandis que le nombre d'agressions perpétrées contre le personnel a progressé. Le système de gestion globale de la sécurité des CFF assure un niveau de sécurité élevé, qui doit encore être amélioré.

Comme au cours des quatre dernières années, les CFF n'ont déploré en 2008 aucun accident grave – p. ex. déraillement ou collision de trains – entraînant des blessures sévères ou même le décès de voyageurs.

Moins de collisions.

Conformément aux critères définis par la Confédération, propriétaire du groupe, les CFF ont dénombré en 2008 un total de 17 collisions et chocs présentant un risque potentiel moyen (31 en 2007), soit 0,11 incident par million de sillons-kilomètres contre 0,20 en 2007. Meilleur résultat depuis la première étude sur les collisions en 2003, ce ratio est même nettement inférieur à l'objectif de 0,19 fixé par la Confédération, qui requiert de maintenir un niveau de sécurité élevé.

Sur les 17 collisions enregistrées, 14 sont imputables soit à des catastrophes naturelles (p. ex. glissement de terrain ou éboulement), soit à des accidents causés par d'autres entreprises de transport ferroviaire ou par des tiers au volant de véhicules routiers.

Les collisions entre les trains et de petits objets (vélos ou morceaux de bois abandonnés sur les voies) ne sont pas incluses. La comptabilisation de ces accidents-bagatelles porte la moyenne à 1,37 collision par million de sillons-kilomètres en 2008 (1,52 en 2007).

Le 28 juillet 2008, le mécanicien d'un train de marchandises a franchi un signal de sortie avant de percuter latéralement un RER quittant la gare de Vevey. Cette collision n'a fort heureusement fait aucune victime et n'a provoqué que de légers dommages matériels.

En 2008, les CFF ont enregistré 6 déraillements de trains, qui n'ont causé que des dommages matériels. En légère hausse par rapport à 2007 (2), ce chiffre est conforme à l'objectif de la Confédération, qui vise un maximum de 0,05 déraillement par million de sillons-kilomètres.

Deux déraillements survenus en février à Pianatondo sur le versant sud du St-Gothard ont été largement médiatisés. Les trains sont sortis des rails au niveau du même appareil de voie (mais à des endroits différents) après s'être arrêtés avant le signal d'un poste à diagonales d'échange. L'analyse des faits, particulièrement complexe, a finalement identifié l'interaction roue/rail comme cause initiale. Des mesures immédiates ont été prises.

Accidents de personnes imputables aux victimes.

En 2008, le nombre d'accidents de personnes impliquant des voyageurs ou des tiers en relation avec des trains en marche dans les gares a légèrement augmenté, passant de 15 à 18. Comme les années précédentes, les victimes ont souvent une grande part de

Sécurisation des passages à niveau. En 2008, 10 accidents ont eu lieu à des passages à niveau (13 en 2007), dont 4 à des passages sans surveillance équipés de croix de Saint André. Une personne a été légèrement blessée. Dans les 6 autres cas, le passage à niveau était surveillé et pourvu de feux clignotants. Dans 3 cas, il était de plus équipé de barrières. Lors de ces derniers accidents, une personne est décédée et trois ont été légèrement blessées.

Comme au cours des quatre dernières années, les CFF n'ont déploré en 2008 aucun accident grave. La délinquance juvénile reste un problème.

responsabilité dans ces accidents, plus de la moitié d'entre eux étant imputable soit à la traversée non autorisée des voies, soit à une présence prolongée aux abords des voies, soit à une chute à la suite d'une consommation excessive d'alcool ou de drogues. Un fait divers entre un train et une poussette a fait couler beaucoup d'encre. Laissé brièvement sans surveillance, une poussette a été entraînée sous l'effet de la vitesse d'un train direct, mais l'enfant n'a heureusement été que légèrement blessé.

Les vastes mesures engagées ces dernières années – sensibilisation dans les écoles, travaux de construction et mesures organisationnelles ciblées dans les gares, intervention de la police ferroviaire sur des sites où l'interdiction de traversée des voies est souvent enfreinte – limitent ce type d'accidents, mais ne peuvent compenser entièrement un manque de responsabilité.

Mesures sur le matériel roulant. L'optimisation du matériel roulant contribue aussi à réduire les risques encourus par les voyageurs. Ainsi, en 2015 au plus tard, les dernières voitures non équipées d'un système de verrouillage automatique des portes seront remplacées par des voitures à verrouillage automatique.

La Confédération a prescrit la sécurisation ou la suppression de l'ensemble des passages à niveau non protégés sur le réseau CFF d'ici fin 2014, mais les CFF entendent se conformer à cette obligation avant 2012. Ils ont sécurisé 33 passages à niveau en 2008 et prévoient la réalisation de 61 autres en 2009, si bien qu'il ne restera plus que 56 passages à niveau non protégés à la fin de l'année.

Sécurité accrue pour le personnel.

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. Le taux d'accidents professionnels s'est encore réduit de 13 pour cent en 2008, passant de 3,8 à 3,3 pour cent collaborateurs. Cette amélioration continue de la sécurité durant les dernières années a des répercussions positives sur les primes d'accidents. En effet, la Suva a décidé de diminuer les primes pour les accidents professionnels de 0,6 million de francs au 1^{er} janvier 2009, de sorte que leur montant avoisinera désormais 15,5 millions de francs – soit 10 millions de francs de moins qu'il y a cinq ans.

La sécurité ne se limite pas au lieu de travail. La sécurité durant les loisirs représente aussi un indicateur précieux et un facteur de coût important. S'inscrivant une nouvelle fois en baisse, les accidents liés aux loisirs ont engendré en moyenne 1,7 jour d'absence par collaborateur (contre 0,8 pour les accidents professionnels). Au vu de cette évolution positive, la Suva a également abaissé ses primes de 2,5 millions de francs début 2009.

Perpétuel problème de la délinquance juvénile.

Dans leur approche de la sûreté, les CFF entendent protéger les voyageurs et les collaborateurs ainsi que les équipements et les biens immobiliers contre tout fait délictueux. Ils sont largement confrontés à l'évolution globale de la société, marquée par la délinquance juvénile, l'agressivité ou des actes de violence en marge d'événements sportifs majeurs. La menace terroriste latente en Europe complète ce tableau. Qu'il s'agisse de voies de fait perpétrées contre le personnel des trains ou d'attentats en Inde, la couverture médiatique de ces événements influence également le sentiment de sécurité de la clientèle des CFF. Optimisé en 2008, le train de mesures efficace alliant la présence de la police ferroviaire, la surveillance spéciale, la vidéosurveillance et le programme RailFair de lutte contre la violence continuera d'être systématiquement adapté aux besoins.

Le nombre de voies de fait perpétrées contre le personnel a légèrement augmenté en 2008, passant de 236 à 240. Ces actes reflètent également l'évolution globale de la société et sont souvent dus à une consommation excessive d'alcool. L'agressivité et la brutalité des jeunes et des adolescents envers le personnel des CFF ont indéniablement augmenté. En vue d'améliorer la sécurité des agents de train, les CFF ont adopté diverses mesures: accompagnement des trains problématiques par deux agents (à titre de test), interventions ciblées de la police ferroviaire et élargissement de ses compétences dans le domaine de la prévention.

Engagement absolu durant l'Euro 2008.

Malgré 4700 trains spéciaux et quelque deux millions de voyageurs supplémentaires, l'Euro 2008 s'est plutôt bien déroulé du point de vue de la sécurité. Le nombre des agressions, voies de fait, vols et actes de vandalisme perpétrés sur le territoire des chemins de fer (gares, voies et trains) a même chuté de près de 20 pour cent.

Diverses mesures expliquent cette nette amélioration: accompagnement ciblé des trains par la police ferroviaire, services de patrouille renforcés, signalisation claire et uniforme, vidéosurveillance, annonces par haut-parleurs, assistance clientèle sur place, consignes de bagages en nombre suffisant et service de piquet pour les équipes de nettoyage. Le sentiment de sécurité durant l'Euro 2008 était très élevé.

Principes de sécurité du Conseil d'administration.

Les efforts déployés afin de renforcer la sécurité s'appuient sur la politique en vigueur depuis 2004 dans l'ensemble de l'entreprise. Cette politique a été précisée par les Principes du Conseil d'administration des CFF en matière de sécurité ainsi que par deux nouvelles directives sectorielles en matière de sûreté et de sécurité, qui définissent clairement les responsabilités assignées dans ce domaine. Le Conseil d'administration des CFF a fixé les principes fondamentaux suivants:

- Garantie d'un niveau de sécurité élevé. Grâce au système de gestion globale de la sécurité (SMS), les CFF veillent à garantir le maintien de la sécurité du personnel et de la clientèle à un niveau élevé. Le niveau de sécurité actuel correspond aux objectifs de la Confédération, propriétaire des CFF. 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 la réussite de l'entreprise. Le système de gestion permet d'analyser à temps l'évolution des risques liés à la sécurité et d'assurer un traitement professionnel des risques résiduels. Les CFF privilégient des mesures de réduction des risques garantissant une rentabilité optimale dans l'optique de maintenir, voire d'améliorer le niveau de sécurité tout en réservant les ressources nécessaires à la limitation d'autres risques.
- Culture de la sécurité au centre des préoccupations. Les CFF entretiennent une culture de la sécurité qui contribue à l'atteinte du niveau de sécurité visé. Le principe de coresponsabilité de chaque collaboratrice ou collaborateur et d'entraide au sein des équipes est essentiel. L'ensemble du personnel, et en particulier les cadres, doit adopter une attitude exemplaire en matière de sécurité.
- Communication relative à la sécurité. Les CFF pratiquent un dialogue ouvert sur la sécurité tant en interne qu'en externe.

Informatique

De la documentation à la gestion.

Pour être fiables, les CFF doivent pouvoir compter sur un réseau informatique sûr. En 2008, CFF Informatique a déjoué près de 600 000 tentatives de piratage et rejeté environ 95 000 000 pourriels. Par une planification et une gestion sans faille des processus, les 586 collaborateurs de CFF Informatique œuvrent à la réussite du réseau et à la sécurité de l'exploitation.

Comme toute entreprise, les CFF sont confrontés aux attaques de hackers et submergés par les pourriels. En 2008, les spécialistes de CFF Informatique ont déjoué 600 000 tentatives de piratage visant les systèmes de l'entreprise. Ils ont en outre rejeté quelque 95 millions de pourriels adressés à des collaborateurs des CFF.

Le segment «Utilisateurs informatiques» compte environ 14 000 utilisateurs de solutions informatiques, qui ont besoin d'assistance. En 2008, CFF Informatique a reçu chaque mois quelque 12 000 requêtes par courriel ou par téléphone, soit environ une toutes les minutes, le plus souvent pour cause de mots de passe oubliés. Le processus «Assistance des utilisateurs informatiques» est ainsi le plus sollicité de tous.

Avec le processus «Gestion des équipements de travail IT», CFF Informatique propose des accessoires informatiques tels que des emplacements sur les serveurs ou des applications. Elle reçoit en moyenne une commande de ce type toutes les cinq minutes. La plupart peuvent être traitées à l'aide de processus standardisés et automatisés.

La réalisation de toute l'exploitation informatique et le traitement des mandats relatifs au segment «Utilisateurs informatiques» sont en grande partie externalisés. Les processus de conduite prévoient et gèrent la valeur ajoutée des processus de base. De plus, le développement et l'introduction d'un management de pro-

cessus durable ont posé les conditions d'une amélioration continue.

En période de mutation, le groupe CFF a besoin d'outils et de procédures pour pouvoir réagir rapidement et efficacement aux sollicitations internes et externes. Ainsi, les CFF ont encore renforcé leur direction stratégique. Le management du changement, au sens du business engineering, devient une discipline centrale – même dans le domaine de l'informatique. Cette évolution requiert une compréhension des interactions au sein de l'entreprise ainsi que des mécanismes de planification graduels et parfaitement harmonisés à tous les échelons. A partir des objectifs supérieurs de l'entreprise, les unités spécialisées et CFF Informatique ont dressé un bilan systématique de l'architecture informatique actuelle dans un plan de développement.

Ce recensement actualisé des applications et technologies présentes au sein de l'«Enterprise Architecture» ont permis de partir sur de bonnes bases. La suite logique consistait donc à enregistrer la modélisation des processus commerciaux pour pouvoir ensuite relier les processus modélisés et unifiés aux applications informatiques avant de les évaluer. Les conclusions obtenues ont permis de définir la structure idéale de l'architecture opérationnelle et informatique, conformément aux objectifs de l'entreprise. Plusieurs propositions de projet ont été présentées dans la feuille de route en tenant compte de différentes conditions

générales qui sont nécessaires pour se rapprocher de l'architecture idéale. De ce fait, les répercussions et effets indirects des projets peuvent être décelés en temps voulu. Pour ce faire, le plan de développement fournit des données initiales utiles à la gestion du portefeuille de projets.

L'imbrication des processus relatifs à la conception de la stratégie, à la planification financière et à l'organisation informatique est impérative pour que l'entreprise soit réactive aux changements de son environnement. La continuité et la lisibilité à tous les niveaux de planification seront renforcées par le biais d'un schéma d'évaluation des programmes et des projets parfaitement harmonisé. Ainsi, les projets, et plus particulièrement leur contribution et la réalisation des objectifs stratégiques, peuvent à tout moment être réévalués si les paramètres initiaux de la planification ou les objectifs stratégiques changent. Cette évaluation tient également compte de l'«incertitude» entourant les projets en termes de pertinence stratégique, de rentabilité et d'applicabilité. Ce dispositif favorise l'adoption précoce de mesures ciblées pour limiter les risques des projets et améliorer la qualité de la planification. Des idées de projets ayant déjà été évaluées, les ressources peuvent être concentrées sur les projets plus prometteurs.

Chiffres et faits de CFF Informatique en 2008

Effectif	586
Nouveaux collaborateurs	163
Contrôles qualité sur des projets	192
Applications pour les activités de base	505
Capacités de mémoire en téraoctets (fournisseur TSS)	30
Capacités de mémoire en téraoctets (fournisseur Swisscom)	23
Pages imprimées par TSS (millions)	5,59
Courriels traités (millions)	190

Des processus intégrés.

Le projet Prozesse@IT permet de définir des processus continus au sein de CFF Informatique. Quatre processus de base sont axés sur les deux segments de clientèle de CFF Informatique, à savoir les «clients» et les «utilisateurs». Le segment «clients» recouvre les unités demandeuses des divisions et leurs 250 collaborateurs. Ceux-ci sont encadrés personnellement par l'Account Manager côté Supply et exigent de la part de CFF Informatique des solutions complexes et sur mesure pour les projets concernés. En moyenne, une

En 2008, CFF Informatique a reçu chaque mois quelque 12 000 requêtes par courriel ou par téléphone, soit environ une toutes les minutes.

Les prévisions de charge temporelle et de coûts ne doivent pas uniquement dépendre du responsable de projet. Le CMMI (Capability Maturity Model Integration), modèle éprouvé d'amélioration de la qualité et de la fiabilité de l'ingénierie logicielle, permet de résoudre des problèmes dès lors que la rentabilité d'une mise en œuvre est clairement démontrée.

Le CMMI est un référentiel de bonnes pratiques initialement conçu pour le Département américain de la défense afin d'évaluer et d'améliorer systématiquement les processus de développement des logiciels. En Europe, il est maintenant largement employé pour améliorer l'efficacité des organisations. Le recours au CMMI dans le domaine des logiciels en 2008 a montré combien ce modèle pouvait être utile pour identifier les possibilités d'amélioration et affiner les processus. Il ne se prête pas à une application ponctuelle mais à des changements systémiques inscrits dans la durée. Les évolutions des modes de pensée et de travail doivent être profondément ancrées. C'est pourquoi CFF Informatique envisage de généraliser le CMMI à toute l'unité.

nouvelle demande est adressée toutes les trois heures et demie. Par an, cela représente 550 demandes concernant des projets, des services de conseil ou autres. Le deuxième processus de base, «Exploitation des solutions informatiques», permet de couvrir le fonctionnement courant de plus 1200 applications nécessaires aux activités des CFF.

Trafic voyageurs

Hausse constante du nombre de passagers.

Le nombre de voyageurs à bord des trains CFF a atteint un nouveau record en 2008. Le produit du trafic a progressé de 8 pour cent à 2670,4 millions de francs et le résultat annuel a crû de 43,4 pour cent à 276,8 millions de francs. Le développement notable de la demande représente un défi majeur pour les CFF. En décembre 2008, l'offre a ainsi été étendue de 5,5 pour cent de trains-kilomètres. CFF Voyageurs a en outre investi dans du nouveau matériel roulant et dans la modernisation de son parc de véhicules.

En 2008, les CFF ont amélioré le produit du trafic voyageurs de 8 pour cent, à 2670,4 millions de francs et le produit d'exploitation de 6,4 pour cent, à 4093,9 millions de francs. Dans le même temps, les charges d'exploitation ont augmenté de 5,6 pour cent à 3797,2 millions de francs. Pendant la période sous revue, CFF Voyageurs a enregistré un résultat d'exploitation de 296,7 millions de francs contre 249,5 millions en 2007 et un résultat annuel de 276,8 millions de francs contre 193,0 millions en 2007.

La Suisse est championne d'Europe des voyages en train, un constat qui ne s'applique pas uniquement au dernier Championnat d'Europe de football (cf. page 23). S'inscrivant en hausse de 5,2 pour cent, à 322,6 millions, le nombre de voyageurs à bord des trains CFF a atteint un nouveau record en 2008. Depuis l'introduction de l'horaire Rail 2000 en décembre 2004, le nombre d'usagers a ainsi augmenté de 30 pour cent et l'offre de trains de 26 pour cent. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus s'est accru de 6,7 pour cent en 2008, à 16,14 milliards. La demande a progressé aussi bien en trafic grandes lignes qu'en trafic régional. L'utilisation moyenne des capacités s'est élevée à 30,4 pour cent en trafic grandes lignes et à 19,1 pour cent en trafic régional (filiales comprises).

La fréquentation des trains fluctue grandement en cours de journée: près d'un voyageur sur deux circule aux heures de pointe, qui représentent 25 pour cent d'une journée horaire.

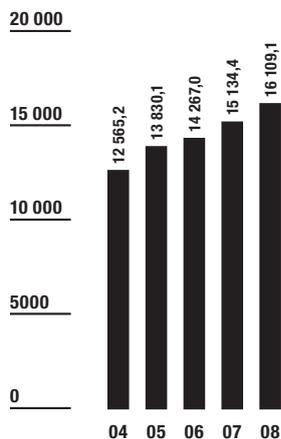
CFF Voyageurs en bref

En millions de francs	2008	2007	2006
Produits d'exploitation	4 093,9	3 846,3	3 615,5
- dont produits du trafic	2 670,4	2 471,6	2 307,4
Charges d'exploitation	3 797,2	3 596,7	3 365,4
Résultat d'exploitation¹	296,7	249,5	250
Résultat de l'exercice	276,8	193	193,7
Investissements bruts	631,4	682,1	590,9
Effectif (ETP)	12 764,6	11 953	12 287
Prestations du trafic voyageurs (millions de voyageurs-km)	16 144	15 134	14 270

¹ selon ancienne structure EBIT

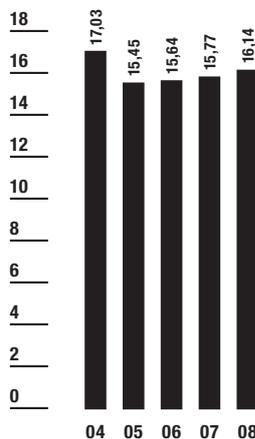
Evolution du volume de trafic en trafic régional

En millions de voyageurs-kilomètres



Evolution du produit moyen par voyageur-kilomètre

En centimes/voyageur-kilomètre



La Suisse est championne d'Europe des voyages en train. S'inscrivant en hausse de 5,2 pour cent, à 322,6 millions, le nombre de voyageurs à bord des trains CFF a atteint un nouveau record en 2008.

Extension de l'offre.

Malgré les difficultés conjoncturelles, la demande a poursuivi sa progression au cours de l'exercice sous revue. Les prévisions sont en hausse, notamment pour le trafic aux heures de grande affluence et sur les lignes reliant les grands centres. Le trafic de loisir connaît une croissance constante en Suisse. Seul le secteur Incoming, à savoir les voyageurs en provenance de l'étranger, a enregistré un léger fléchissement.

Les CFF développent leur offre en permanence et ont augmenté une nouvelle fois le nombre de trains-kilomètres proposés par jour de 5,5 pour cent lors de l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre 2008. En trafic régional comme en trafic grandes lignes, ils proposent des relations plus rapides et plus fréquentes, de nouveaux trains plus longs ainsi que des offres supplémentaires tôt le matin et tard le soir.

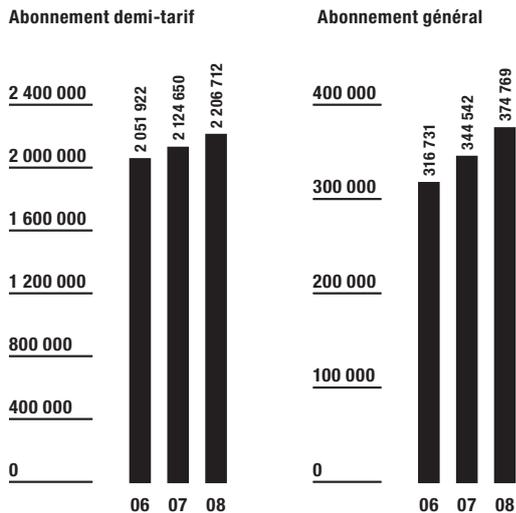
Parallèlement, les CFF ont multiplié leurs efforts pour optimiser la qualité de leur service. En 2008, ils se sont résolument attelés à unifier l'offre de produits par catégorie de train et, partant, à adopter une structure plus transparente. Ainsi, les trains InterCity permettent dorénavant à leurs voyageurs, sur la quasi-

totalité des liaisons, de profiter d'une voiture famille, d'une voiture-restaurant et d'un service ambulancier avec minibar ainsi que d'un espace affaires ou silence. Les CFF équipent également peu à peu leurs trains d'un accès Internet et de prises de courant tant en première qu'en deuxième classe, efforts qu'ils entendent poursuivre en 2009.

Dans le cadre de leur campagne d'optimisation de la qualité, les CFF ont également décidé de prévoir systématiquement deux agents commerciaux par train grandes lignes. Cette mesure permet la création de 125 postes. L'information à la clientèle et le nettoyage des trains sont également visés, la hausse constante du nombre de passagers et la réduction du temps de rebroussement obligeant les CFF à nettoyer de plus en plus souvent leurs trains en cours de route.

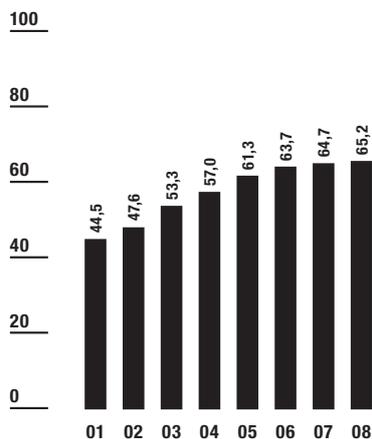
Dans le cadre de la nouvelle stratégie de marque, la présentation des voitures-restaurants et des menus s'est alignée sur l'identité visuelle des CFF au mois de décembre 2008. Dorénavant, les autres filiales de CFF Voyageurs afficheront également une image plus homogène.

Evolution des abonnements généraux et demi-tarif



Evolution de la vente de billets en libre-service

En pourcentage



Investissements de plusieurs milliards nécessaires.

La forte croissance de la demande aux heures de grande affluence représente un défi financier, logistique et qualitatif majeur pour les CFF. Etant donné l'extrême densité du trafic sur un réseau ferroviaire largement sollicité, les réserves disponibles sur les tronçons-clés sont désormais épuisées. Le manque de places assises se fait toujours plus sentir aux heures de pointe du matin et du soir.

A cela s'ajoutent les importants reports de livraison de nouveaux trains. D'ici peu, l'extension du réseau ferroviaire devra impérativement s'accompagner de nombreux investissements en matériel roulant et de la modernisation du parc de véhicules.

Augmentation du nombre d'abonnements et de billets en ligne.

La croissance s'est également poursuivie dans le segment des clients réguliers: les ventes d'abonnements généraux et demi-tarif ont respectivement augmenté de 8,8 pour cent et de 3,9 pour cent pour s'établir fin 2008 à 374 769 et 2 206 712 unités.

Les ventes de billets en libre-service se sont également inscrites en hausse continue, deux tiers d'entre elles étant réalisées aux distributeurs automatiques ou en ligne. Dans ce domaine, Ticket Shop confirme son importance grandissante. Depuis 2008, il est également possible d'acheter en ligne des titres de transport internationaux. En outre, l'offre Click&Rail a été élargie et les CFF ont lancé début 2009 le MobileTicket, qui peut être acheté à partir d'un téléphone portable.

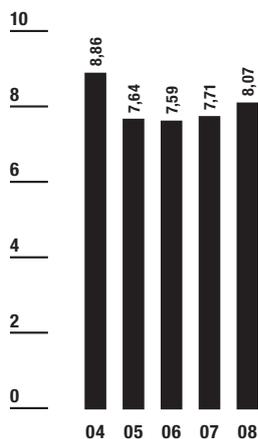
Offres toujours plus attrayantes.

Trafic régional: mobilité intégrée. Les cantons et les CFF investissent continuellement dans du matériel roulant moderne pour renforcer l'attrait du trafic régional. En 2008, les indemnités compensatoires ont été une nouvelle fois légèrement revues à la hausse. Cette augmentation s'explique notamment par de nouvelles commandes de prestations de transport et par la modernisation en cours du matériel roulant. Les CFF mettent tout en œuvre pour accroître en permanence la prestation par kilomètre indemnisé. Créant la transition avec le trafic grandes lignes, le trafic régional joue un rôle fondamental dans le bon fonctionnement de la chaîne de transport. Les CFF accordent une importance majeure à l'harmonisation du système des transports publics de porte à porte et, partant, à la garantie des correspondances et de l'accès au chemin de fer.

Pas de grande manifestation sans le train. Outre l'Euro 2008, les CFF ont su s'imposer dans de nombreuses manifestations. A l'occasion du concert de Madonna à Dübendorf en août 2008, quelque 70 000 fans ont ainsi emprunté les 130 trains spéciaux mis en service. Comme pour l'Euro, chaque billet d'entrée comprenait l'aller-retour à partir de n'importe quelle gare suisse. Ce «package» proposé pour les grands événements est une véritable réussite: une étude réalisée lors de l'Euro 2008 a révélé qu'environ 25 pour cent des clients n'ayant encore jamais possédé d'abonnement étaient enchantés de leur expérience et entendaient se procurer un abonnement général ou demi-tarif.

Indemnité par train-kilomètre

En francs/train-kilomètre



Satisfaction de la clientèle en légère baisse. Chaque mois, les CFF réalisent une enquête auprès de 2000 voyageurs. S'élevant à 76,5 pour cent en 2008, la satisfaction de la clientèle était en légère baisse par rapport à l'exercice précédent (76,8). Si les personnes interrogées se déclaraient satisfaites de l'information

Système de bonus/malus. En 2008, la Communauté de transport zurichoise (ZVV) a évalué pour la troisième fois les prestations des CFF en termes de ponctualité, d'information en cas de dérangement et de propreté. Si la ponctualité des RER se maintient à un niveau élevé, les efforts déployés pour améliorer l'information

Les CFF développent leur offre en permanence et ont encore augmenté le nombre de trains-kilomètres de 5,5 pour cent lors de l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre 2008.

en cas de dérangement, du rapport qualité/prix et de la durée des trajets, elles déploraient notamment le manque de propreté des trains et de places assises aux heures de grande affluence ainsi que l'absence de systèmes de climatisation dans les voitures plus anciennes. En 2009, les CFF s'efforceront de renforcer le niveau de satisfaction de leur clientèle.

Parts de marché. En 2008, les CFF ont de nouveau augmenté leur part de marché sur les distances d'au moins trois kilomètres à 35,4 pour cent contre 34,6 pour cent en 2007. Ils ont également amélioré leur part de marché à 37,0 pour cent (36,4 pour cent en 2007) sur le marché des navetteurs, à 45,1 pour cent (43,6 pour cent) dans le secteur des voyages d'affaires et à 32,4 pour cent (31,7 pour cent) dans le trafic de loisirs.

à la clientèle n'ont pas encore permis d'atteindre le résultat souhaité, d'où un malus de 79 000 francs contre 69 000 francs en 2007.

Effets de synergie dans le domaine de l'entretien.

Fin 2008, le Conseil d'administration a décidé de concentrer le gros entretien des CFF au sein de la division Voyageurs et, partant, de lui confier au 1^{er} janvier 2009 les Ateliers industriels de Bellinzone, anciennement rattachés à CFF Cargo (cf. page 24). La mise en réseau des quatre Ateliers industriels d'Oltén, d'Yverdon, de Bienne et de Bellinzone produit des effets de synergie et représente des opportunités nouvelles sur le marché.

L'unité Operating de CFF Voyageurs propose de plus en plus son savoir-faire et ses prestations à des clients tiers. Le salon spécialisé InnoTrans 2008, qui a permis aux CFF de faire la démonstration de leurs talents en matière de rénovation (Domino, InterCity), a constitué un excellent tremplin pour la commercialisation des capacités résiduelles avec la remise des premières offres.

Filiales performantes.

Elvetino (participation de 100 pour cent). Le groupe gastronomique Elvetino enregistre son meilleur résultat depuis sa création en 2003. Les mesures de marketing et d'optimisation des coûts appliquées depuis plusieurs années (p. ex. vente de café Lavazza aux minibars, meilleure qualité de l'offre dans les voitures-restaurants) ont porté leurs fruits. Les points forts de l'exercice 2008 comprennent sans nul doute la certification ISO 9001:2008 et l'obtention du marché de la restauration en 1^{re} classe sur la ligne du TGV Lyria Paris-Genève.

SBB GmbH (100 pour cent). Forte de 19 compositions FLIRT, SBB GmbH a transporté plus de 11 millions de voyageurs dans la zone frontalière entre la Suisse et l'Allemagne, soit une hausse de 8 pour cent. Le contrat de transport conclu avec le Land de Bade-Wurtemberg

RailAway (86 pour cent). Pendant l'exercice sous revue, RailAway SA, la filiale des CFF spécialisée dans les loisirs, a vendu 1 610 679 offres (+56,5 pour cent) et battu son record précédent pour la troisième fois consécutive. Le chiffre d'affaires brut a atteint 210,9 millions de francs (+12,6 pour cent), dépassant pour la première fois la barre des 200 millions de francs. De son côté, le produit d'exploitation s'est inscrit en hausse de 17 pour cent, à 29,3 millions de francs.

RegionAlps (70 pour cent). En 2008, les véhicules de RegionAlps ont parcouru 1,7 million de trains-kilomètres (+1,2 pour cent). Les prestations de transport ont accusé un repli attendu de 10 pour cent, à 47 millions de voyageurs-kilomètres. Cette baisse s'explique par l'extension de l'offre en trafic grandes lignes entre Sierre et Brigue après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Switzerland Travel Centre STC (67 pour cent). STC a dégagé son meilleur résultat en dix ans d'existence. Le chiffre d'affaires des réservations a pu être augmenté de quelque 20 pour cent, à plus de 50 millions de francs. La marge EBIT consolidée s'est élevée à 4,8 pour cent.

Zentralbahn (66 pour cent). En 2008, les véhicules du Zentralbahn ont parcouru 2,5 millions de trains-kilomètres et les prestations de transport se sont éle-

CFF Voyageurs a enregistré un résultat d'exploitation de 296,7 millions de francs (2007: 249,5 millions) et un résultat annuel de 276,8 millions de francs (2007: 193 millions).

prévoit une clause bonus/malus. Grâce à la qualité de ses prestations (ponctualité et propreté), SBB GmbH a bénéficié d'un bonus d'environ 180 000 euros. Une fois de plus, l'entreprise a clos l'exercice sur un bon résultat économique.

Thurbo (90 pour cent). Bien que l'offre globale n'ait progressé que de 1,2 pour cent à 11,8 millions de trains-kilomètres/bus-kilomètres par rapport à l'année précédente, la demande a crû de 8 pour cent, à 396 millions de voyageurs-kilomètres. Les nouvelles bases de collaboration avec le centre d'entretien d'Oberwinterthour ont donné d'excellents résultats et permis une nette diminution des coûts d'entretien.

vées à 120,8 millions de voyageurs-kilomètres. Le produit du trafic a crû de 8,4 pour cent, à 25,3 millions de francs.

Securitrans Public Transport Security AG (51 pour cent). Securitrans a amélioré son chiffre d'affaires de 8,3 pour cent. Le personnel de la société a accompli plus de 750 000 heures de travail dans le domaine de la sécurité des voyageurs, des collaborateurs et de l'infrastructure.

Cisalpino (50 pour cent). En 2008, les rames Cisalpino ont parcouru 7,5 millions de trains-kilomètres (+4 pour cent). Le nombre de voyageurs-kilomètres a fléchi à 1,48 milliard contre 1,52 milliard en 2007. Le produit d'exploitation de 227,6 millions de francs est également inférieur à celui de l'année précédente (229,5 millions de francs). Lors du changement d'horaire de décembre 2008, la société a dû mettre en service

du matériel roulant supplémentaire loué auprès des CFF et de Trenitalia. Ce besoin se justifiait, d'une part, par les retards de livraison des nouveaux trains ETR 610 et, d'autre part, par le retrait de certains ETR 470 à des fins de maintenance. Les travaux d'entretien des éléments de confort des ETR 470 sont désormais effectués à Bâle. Les ETR 610 devraient être mis en service en 2009.

Tilo (50 pour cent). Le trafic régional entre la Suisse et l'Italie a connu une évolution tout à fait favorable puisque les prestations de transport ont augmenté de 19,5 pour cent, à 110,6 millions de voyageurs-kilomètres. Depuis le 14 décembre 2008, les rames FLIRT Tilo circulent sur les deux réseaux des CFF et de RFI pour rejoindre Côme–Albate (S10) et Luino (S30).

Perspectives 2009.

En 2008, CFF Voyageurs a dû faire face à des problèmes de capacités et à des retards dans les livraisons de matériel roulant. Le dernier changement d'horaire a représenté un nouvel élargissement majeur de l'offre, mais tout autre étoffement notable de l'horaire ne semble guère réalisable sans extension du réseau.

Pour ce faire, la ponctualité, la sécurité et la propreté des trains sont des conditions sine qua non. Mais les CFF veulent aller plus loin en renforçant l'attrait des transports publics et en améliorant la qualité et les prestations.

En 2009, les CFF investiront plus de 2 milliards de francs dans l'acquisition de nouveaux trains à deux niveaux destinés au trafic grandes lignes, ce qui représente la plus grosse commande de matériel roulant de leur histoire. D'ici 2030, l'entreprise s'engagera à hauteur de 20 milliards de francs dans ce domaine. CFF Voyageurs devra supporter à elle seule ces investissements. Pour rester performante, les CFF doivent donc disposer de conditions-cadres qui permettront de dégager les capitaux requis. Il a toutefois été décidé de ne pas procéder à une augmentation généralisée des prix en 2009 et de reporter probablement cette mesure à l'année suivante. Ce faisant, les CFF et les autres entreprises de transports publics tiennent compte des difficultés économiques actuelles et apportent leur contribution au maintien du pouvoir d'achat de la population.

La gestion du trafic aux heures de grande affluence constituant une importante charge financière, l'adoption de mesures incitatives «douces» demeure une priorité absolue pour les CFF. Avec l'introduction de la carte journalière valable dès 9 heures et le lancement d'offres attrayantes aux heures creuses, les CFF ont déjà franchi une première étape. Mais d'autres promotions doivent également être proposées pour développer encore l'offre en dehors des heures de grande affluence. Les CFF prévoient ainsi l'introduction d'un abonnement général valable dès 9 heures.

Dans l'optique de la libéralisation du marché en trafic voyageurs international, les CFF doivent développer une position stratégique favorable et poser les jalons de leur réussite future. Outre la mise en service d'un nouveau matériel roulant, ils entendent améliorer le confort des voyageurs par une optimisation des relations vers l'étranger ainsi que par un service accru à bord et en dehors des trains. Les CFF sont prêts à se surpasser, comme ils l'ont d'ailleurs montré pendant l'Euro 2008. A l'occasion du Championnat du monde de hockey sur glace en 2009, les transports publics suisses pourront donc, une nouvelle fois, démontrer leur capacité à gérer parfaitement des événements sportifs.

Trafic marchandises

Redressement en cours, résultat terni par la conjoncture.

Les vastes mesures d'assainissement et de repositionnement sur le marché européen commencent à porter leurs fruits. Générant des économies de 53 millions de francs, elles ont permis de dépasser les objectifs financiers fixés dans le cadre de la restructuration. Dès le mois d'octobre, le ralentissement conjoncturel et la chute de l'euro ont frappé de plein fouet le trafic marchandises et sapé les efforts d'assainissement. Cependant, CFF Cargo a nettement redressé son résultat annuel en clôturant l'exercice 2008 sur une perte de 29,9 millions de francs (provisions de 15,2 millions au titre de mesures conjoncturelles incluses). Les prestations de transport ont reculé de 6,3 pour cent à 12,53 milliards de tonnes-kilomètres nettes en 2008.

Durant l'exercice sous revue, CFF Cargo a réussi à améliorer notablement son résultat. Après avoir affiché une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs et constitué des provisions de 102,5 millions de francs en 2007, elle a ramené son déficit à 29,9 millions de francs. Cette embellie, qui a concerné les trois secteurs d'activité (International, Suisse et Asset Management), s'explique par des gains de productivité et des réductions de coûts. Ainsi, les charges liées à l'exploitation ferroviaire ont reculé de 36 millions de francs, tandis que les coûts générés par des projets informatiques et les frais de personnel (hors mesures d'assainissement) ont diminué de 19 millions de francs. Les mesures d'assainissement initiées par la Task Force CFF Cargo ont, pour leur part, généré des économies de 53 millions de francs. Par ailleurs, le recul du volume de transport a entraîné un repli des produits de 26 millions de francs. Le résultat d'exploitation s'est ainsi établi à -3,7 millions de francs (2007: -180,0 millions), le produit du trafic de CFF Cargo fléchissant de 1,7 pour cent, à 1 044,2 millions de francs. La baisse du cours de l'euro, qui s'est traduite par des effets de change négatifs, a également pesé sur le résultat à hauteur de 20 millions de francs.

En 2008, CFF Cargo n'a plus bénéficié de subventions sur le prix du sillon pour le trafic par wagons isolés (2007: CHF 17 millions). Elle a donc poursuivi ses activités sans subsides fédéraux directs, exception faite des subventions octroyées pour le trafic combiné qui

se sont montées à 13 millions de francs. La perte de 29,9 millions mentionnée tient compte des provisions de 15,2 millions de francs constituées au titre de mesures conjoncturelles.

Les prestations de transport, en recul de 6,3 pour cent, à 12,53 milliards de tonnes-kilomètres nettes, ont à peine atteint le niveau de 2006. Le taux d'utilisation du réseau dédié au trafic par wagons isolés a progressé de 7,0 pour cent. En revanche, la prestation du trafic combiné a enregistré une baisse de 15,3 pour cent, qui s'explique par l'abandon, dans le cadre du plan d'assainissement, de certains transports peu rentables et par la morosité conjoncturelle.

CFF Cargo en bref¹

En millions de francs	2008	2007	2006
Produits d'exploitation	1 259,0	1 268,8	1 229,0
- dont produits du trafic	1 044,2	1 062,6	1 005,9
Charges d'exploitation	1 262,7	1 448,8	1 258,2
Résultat d'exploitation/ EBIT	-3,7	-180,0	-29,2
Résultat de l'exercice	-29,9	-190,4	-37,3
Investissements bruts	39,1	59,2	132,2
Effectif²	4 248	4 406	4 596

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, filiales comprises

Efficacité des mesures d'assainissement. Dans une optique de réduction des coûts et d'assainissement durable du secteur des marchandises, le Conseil d'administration des CFF a décidé, en mars dernier, de renforcer le plan en vigueur par de vastes mesures de restructuration prévoyant notamment des suppressions de postes dans les services administratifs, une centralisation des fonctions de support et une consolidation des achats. La branche fret a gagné en efficacité à la faveur des optimisations du réseau et du système de production ainsi que du regroupement des processus. CFF Cargo a également revu son organisation interne, si bien que la majorité des collaborateurs du Centre Service Clientèle (KSC) opèrent désormais depuis la centrale de Bâle. Le secteur d'activité Asset Management (anciennement Maintenance) réunit à présent les unités organisationnelles Matériel roulant, Achat et Maintenance. L'augmentation ciblée des prix a influencé positivement le résultat. Générant des économies de 53 millions de francs, les nombreuses mesures déployées ont même permis de dépasser les objectifs fixés pour 2008 dans le cadre de la restructuration.

Générant des économies de 53 millions de francs, les mesures déployées ont même permis de dépasser les objectifs fixés pour 2008 dans le cadre de la restructuration.

Recherche de partenaires. Depuis septembre 2008, les CFF sont en quête de partenaires appropriés pour améliorer la compétitivité du rail par rapport à la route en trafic international, optimiser l'offre de transports en Suisse et accroître la rentabilité en trafic marchandises. Force est de constater que la perspective d'un partenariat avec CFF Cargo suscite un réel intérêt.

Ralentissement conjoncturel. Dès le mois d'octobre, le ralentissement conjoncturel a frappé de plein fouet le trafic marchandises européen. Pour atténuer, au moins en partie, son impact économique, CFF Cargo a immédiatement étendu le gel des embauches et suspendu le renouvellement des postes vacants. Sans plus attendre, elle a aussi réduit ses prestations de production et ajusté ses capacités à la baisse du trafic. Toujours dans une optique de réduction des coûts, CFF Cargo a adopté d'autres mesures et constitué, à ce titre, des provisions supplémentaires de 15,2 millions de francs.

Prestations de transport de CFF Cargo par type de production			
En millions de tonnes-km nettes	2008	2007	Variation en %
CFF Cargo	12 530,9	13 368,1	-6,3%
Trafic par wagons isolés	5 776,7	5 397,4	7,0%
Trafic par wagons complets isolés	3 862,6	3 748,7	3,0%
Trains complets en trafic par wagons isolés	1 914,1	1 648,7	16,1%
Trafic combiné	6 754,2	7 970,7	-15,3%
Trafic combiné non accompagné	6 107,4	7 295,5	-16,3%
Chaussée roulante	646,8	675,2	-4,2%

Secteur d'activité International.

La concurrence s'est encore durcie sur l'axe nord-sud. Le plan d'assainissement a permis à CFF Cargo de consolider son activité internationale et d'améliorer la rentabilité des transports ainsi que l'utilisation de ses plates-formes.

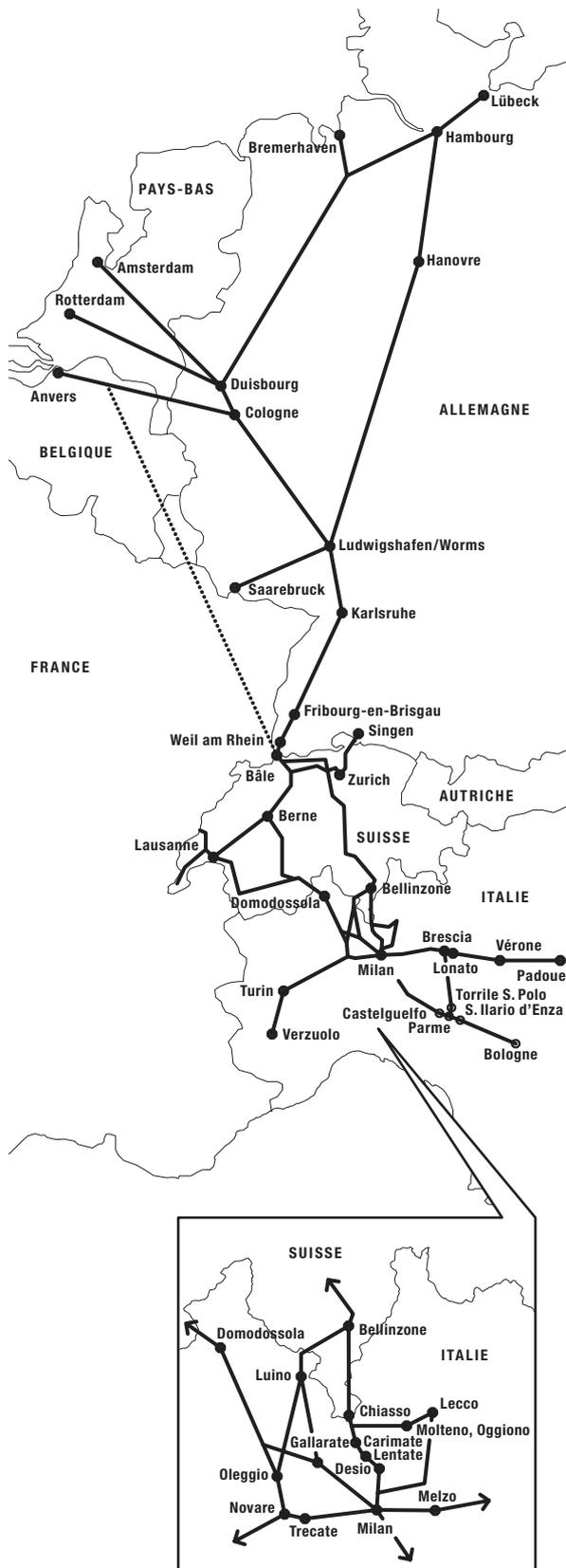
CFF Cargo exploite désormais la plate-forme de Lentate dans le nord de l'Italie.

En 2008, les prestations de transport ont fléchi d'un pour cent en Allemagne alors qu'elles sont restées stables en Italie. CFF Cargo a fortement limité les acquisitions auprès de tiers ainsi que le recours à du personnel externe.

Prestations de transport de CFF Cargo par société			
En millions de tonnes-km nettes	2008	2007 ¹	Variation en %
CFF Cargo SA (Suisse)	7 768,8	8 008,1	-3,0%
SBB Cargo Deutschland GmbH	3 649,6	3 686,2	-1,0%
SBB Cargo Italia S.r.l	914,1	915,2	-0,1%
Achats auprès de tiers	198,3	758,7	-73,9%
Total	12 530,9	13 368,1	-6,3%

¹ Depuis le 1^{er} janvier 2008, les prestations de tiers achetées à l'étranger peuvent être attribuées plus précisément. Les chiffres 2007 ont donc été recalculés sur cette base. Jusqu'en 2007, les frontières étaient déterminantes pour l'attribution des prestations de trafic. En 2008, les prestations de trafic des différentes ETF ont été attribuées sur la base des lieux de remise effectifs.

Réseau desservi par CFF Cargo



— Production propre de CFF Cargo
 Collaboration avec des partenaires

Erosion du trafic par wagons porte-conteneurs.

Jusqu'en automne, la demande en trafic combiné a connu une évolution satisfaisante. Ne poursuivant toutefois aucun objectif de croissance du volume, CFF Cargo a renoncé à certains transports peu rentables dans le cadre de son plan d'assainissement. En octobre, le ralentissement conjoncturel européen a provoqué l'effondrement du marché et, dans son sillage, de la demande. En à peine un mois, les prestations de traction en porte-conteneurs ont chuté de quelque 20 pour cent sur le seul axe nord-sud. Sur l'ensemble de l'année, le trafic combiné non accompagné a enregistré, pour sa part, un repli de plus de 15 pour cent en 2008, retombant à un niveau inférieur à celui de 2006.

Retournement de tendance dans la sidérurgie.

En 2008, CFF Cargo a augmenté son chiffre d'affaires et ses prestations de transport pour le compte des industries sidérurgique et automobile. Jusqu'à la fin de l'été, la demande de transports a connu une évolution satisfaisante. Le marché a ensuite fléchi, puis sombré, dès le mois d'octobre, dans une crise sans précédent. Les transports automobiles ont été nettement moins sollicités à compter de cette période.

Transports de substances chimiques et de produits pétroliers en hausse.

Les trois premiers trimestres ont été marqués par une demande soutenue en transports de substances chimiques et de produits pétroliers, lesquels ont toutefois affiché une hausse plus prononcée au second semestre. Ainsi, CFF Cargo a pu nettement augmenter le volume de marchandises transportées ainsi que son chiffre d'affaires. Sa filiale ChemOil Logistics a gagné de nouvelles parts de marché dans le secteur de la chimie, tant à l'import qu'à l'export, ainsi que dans celui des produits pétroliers, surtout en ce qui concerne les importations en provenance de l'Allemagne. L'effondrement du cours du pétrole en fin d'année a entraîné le réapprovisionnement des dépôts, ce qui a encore renforcé la demande de prestations de transport dans ce secteur.

Secteur d'activité Suisse.

Par rapport à 2007, CFF Cargo a fourni davantage de prestations pour le compte des transporteurs suisses. Dans le trafic par wagons isolés, l'utilisation des capacités du réseau a crû de 7,0 pour cent et les mesures prises ont permis d'améliorer la rentabilité sur le réseau suisse. Toutefois, des analyses montrent que cette prestation ne peut pas être exploitée durablement de manière rentable, quand bien même elle est vitale pour l'économie suisse.

Eu égard à la vétusté du parc de véhicules de manoeuvre de CFF Cargo, des investissements de l'ordre 120 à 180 millions de francs s'avèrent nécessaires pour acquérir de nouvelles locomotives.

En novembre, la contraction de la demande n'a pas épargné le secteur d'activité Suisse. Conséquence directe de la crise immobilière aux Etats-Unis, le trafic d'exportation des matériaux de construction, notamment du bois, a chuté dès le début de l'année. Le ralentissement conjoncturel a aussi induit une baisse de la demande, notamment d'acier, sur le marché intérieur.

Constitué en 2007, le comité représentatif composé de clients stratégiques a poursuivi son action en 2008 en organisant pour la première fois un congrès qui lui a permis de mener un dialogue constructif et d'intensifier la coopération avec les clients.

Plus d'importations agricoles, plus de betteraves à sucre. L'année 2008 a été marquée par une demande soutenue en transports de produits céréaliers, la mauvaise récolte de 2007 ayant entraîné une augmentation des importations de céréales, principalement via les ports rhénans de Bâle. Les transports de betteraves à sucre s'inscrivent aussi en hausse, en raison d'une très bonne récolte par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, les chutes de neige précoces ont contribué à l'intensification des transports de sel. CFF Cargo a globalement augmenté son chiffre d'affaires et son volume de prestations dans la branche agroalimentaire.

Forte croissance du trafic combiné sur le territoire national. Le transfert de la route vers le rail pour le transport de divers matériaux, comme les copeaux de

Depuis septembre 2008, les CFF sont en quête de partenaires appropriés pour le fret ferroviaire. Force est de constater que la perspective d'un partenariat avec CFF Cargo suscite un réel intérêt.

Stabilité des transports de biens commerciaux. Les deux leaders du commerce de détail en Suisse, Migros et Coop, misent plus que jamais sur le transport ferroviaire. Malgré l'âpreté de la concurrence sur ce marché, CFF Cargo a réussi à augmenter son volume de transports. Le brasseur Feldschlösschen a, lui aussi, privilégié le rail, surtout pendant l'Euro 2008. Le chiffre d'affaires de la branche est resté stable.

Hausse des transports pour les grands chantiers. Malgré la morosité du marché de la construction, CFF Cargo a accru ses prestations de transport dans ce secteur. La croissance de la demande est largement alimentée par les nouveaux chantiers de grande envergure, comme la ligne diamétrale de Zurich et l'accès au tunnel de base du St-Gothard, qui ont impliqué de nombreux transports de matériaux d'excavation. En 2008, l'industrie cimentière a misé davantage sur le rail pour les transports en Suisse. Augmentant à la fois son chiffre d'affaires et les volumes transportés, CFF Cargo en a largement tiré parti.

Recul de l'industrie métallurgique dès l'automne. Les transports de ferrailles et d'acier par les CFF ont encore progressé au premier semestre 2008. La diminution de la production consécutive au ralentissement conjoncturel a ensuite pesé sur les prestations de transport.

bois et le vieux papier, s'est amélioré à la faveur de solutions innovantes en trafic combiné. La coopération avec l'entreprise de transport ACTS a par ailleurs permis d'accroître le volume de transport d'ordures ménagères et de terre provenant de sites contaminés.

Secteur d'activité Asset Management.

L'exercice 2008 a été marqué par de nombreuses optimisations du parc de véhicules. Si CFF Cargo a notamment mis au rebut douze locomotives Ae 6/6 et cédé ou réformé près d'une douzaine de locomotives et tracteurs dédiés au service de la manoeuvre, elle a fini d'équiper les dernières Re 420 d'une climatisation. Les CFF ont, par ailleurs, décidé de procéder à des modernisations techniques à bord des véhicules de manoeuvre pour prolonger leur durée de vie, mais cette mesure sera dans un premier temps limitée à 23 tracteurs.

L'optimisation des roulements et de l'utilisation des wagons a permis à CFF Cargo de louer une centaine de wagons en moins au cours de l'exercice sous revue. Près de 330 wagons, le plus souvent couverts, ont été vendus. Quelque 980 wagons ont bénéficié de mesures antibruit, ce qui porte à 64,3 pour cent la part de wagons répondant aux critères en vigueur.

Concentration du gros entretien. En vue de créer des synergies au sein même du groupe, les CFF ont décidé, début 2008, de concentrer le gros entretien. Le projet de transférer l'entretien des locomotives des Ateliers industriels (AI) de Bellinzone aux AI d'Yverdon et de développer l'entretien des wagons avec des partenaires privés a déclenché une grève de quatre semaines aux AI de Bellinzone (cf. page 24). Les négociations menées dans le cadre d'une table ronde ont permis de trouver des solutions et de mettre fin à un mouvement qui a pesé sur l'activité et affecté les relations avec la clientèle. Conformément à son nouveau concept adopté en novembre, Hupac, principal client externe aux CFF, a décidé de continuer à faire entretenir près de la moitié de ses wagons par les ateliers de Bellinzone et de Chiasso.

Le Conseil d'administration des CFF a confié la gestion des AI de Bienne à la division Voyageurs. Le transfert de responsabilités a eu lieu le 1^{er} novembre pour les AI de Bienne et le 1^{er} janvier 2009 pour les AI de Bellinzone.

Entretien courant. Des mesures ciblées telles que le concept japonais Kaizen ont permis d'améliorer nettement l'efficacité et, partant, la compétitivité des centres d'entretien.

Réunies en consortium à l'initiative de CFF Cargo, près de douze entreprises de transport ferroviaires (ETF) ont signé en Allemagne un contrat-cadre collectif d'approvisionnement énergétique avec DB Energie, qui accorde une remise de quantité substantielle à toutes les ETF concernées.

Transfert du trafic.

En 2008, CFF Cargo a transporté 14,77 millions de tonnes nettes de marchandises à travers les Alpes, soit 9,2 pour cent de moins qu'en 2007. Le trafic combiné a enregistré une baisse, liée à l'abandon de certains transports peu rentables et à la contraction de l'offre des opérateurs, consécutive au ralentissement conjoncturel. En revanche, la prestation en trafic transalpin par wagons isolés s'est inscrite en légère hausse.

Les distances parcourues en trafic combiné ont, elles aussi, diminué, à raison de 6,9 pour cent en trafic combiné non accompagné et de 4,8 pour cent avec la chaussée roulante. CFF Cargo constate, en revanche, un allongement des distances de 3,5 pour cent en trafic par wagons isolés. En 2008, les prestations de transport en trafic transalpin ont globalement reculé de 14,8 pour cent, à 6,89 milliards de tonnes-kilomètres nettes.

Trafic marchandises transalpin de CFF Cargo

Prestations de transport en milliers de tonnes-km	2008	2007	Variation en %
Trafic par wagons isolés	1 868	1 753	6,5 %
Trafic combiné non accompagné	4 859	6 125	-20,7 %
Chaussée roulante	171	221	-22,8 %
Total	6 884	8 099	-14,8 %

Volume de transport en milliers de tonnes	2008	2007	Variation en %
Trafic par wagons isolés	5,24	5,09	2,9 %
Trafic combiné non accompagné	8,99	10,55	-14,8 %
Chaussée roulante	0,55	0,68	-18,9 %
Total	14,77	16,28	-9,2 %

Satisfaction des clients et qualité.

La satisfaction de la clientèle a, pour la première fois, fait l'objet d'une enquête menée selon des critères communs dans les deux secteurs d'activité International et Suisse. Les clients ont attribué à CFF Cargo 7,40 points sur une échelle de 10. Malgré une conjoncture maussade, la satisfaction de la clientèle s'est améliorée par rapport à 2007. Si les clients saluent particulièrement les compétences des interlocuteurs commerciaux et la qualité du transport, ils déplorent surtout la gestion des plaintes et la facturation.

L'indice de satisfaction de la clientèle s'inscrit en légère hausse à 7,24 points sur une échelle de 10 dans le secteur d'activité International (ChemOil incluse), tandis qu'il s'établit à 7,48 points dans le secteur d'activité Suisse, son plus haut niveau depuis 2003.

En moyenne pondérée, le taux de ponctualité a atteint 84,4 pour cent dans le secteur d'activité International. Il s'est amélioré de 1 pour cent à 81,5 pour

Perspectives 2009.

La morosité conjoncturelle requiert de nouveaux efforts d'assainissement. Soucieuse de garantir le développement ultérieur de l'activité, CFF Cargo déploie des mesures complémentaires pour améliorer sa rentabilité dans toutes les branches et tous les domaines, y compris en trafic combiné.

Le ralentissement conjoncturel a frappé de plein fouet le trafic marchandises européen. CFF Cargo a immédiatement pris des mesures pour atténuer, au moins en partie, son impact économique.

cent pour les clients ayant conclu une charte de qualité. En Suisse, 93,1 pour cent des trains marchandises sont parvenus à destination à l'heure ou avec un retard de 30 minutes au plus.

Collaboratrices et collaborateurs.

En 2008, l'effectif moyen de CFF Cargo a diminué de 3,6 pour cent à 4248 postes à plein temps, filiales comprises. En Suisse, la baisse du personnel est notamment due aux mesures d'assainissement, aux gains de productivité ainsi qu'au transfert de responsabilités des AI de Bienne à CFF Voyageurs.

Préférant dorénavant confier en priorité les opérations de transport à leur propre personnel, les filiales allemande et italienne ont respectivement augmenté leur effectif moyen de 11,3 et 37,2 pour cent. A Gallarate, 50 mécaniciens et 8 collaborateurs de la production régionale Cargo (RCP) ont achevé leur formation. En Allemagne, CFF Cargo a lancé un premier cycle de formation sur le service de l'exploitation, avec une spécialisation en mécanique et transport, pour 6 cheminots.

Le ralentissement conjoncturel frappe de plein fouet le trafic marchandises. En vue d'ajuster au plus vite ses capacités au recul de la demande, CFF Cargo a décidé un nouveau train de mesures. Elle entend ainsi optimiser la mise à disposition et la prise en charge de wagons, continuer à limiter l'acquisition de prestations auprès de tiers, favoriser le recours à ses propres mécaniciens pour la conduite des trains voyageurs et réduire encore son parc de véhicules. La structure du réseau en trafic par wagons isolés restera, en revanche, inchangée.

N'escomptant pas un redressement de la conjoncture avant 2010 au plus tôt, CFF Cargo multipliera les efforts, en 2009, pour augmenter son volume de transport auprès de sa clientèle actuelle et gagner de nouvelles parts de marché.

Infrastructure

Coûts et limites de la sollicitation du réseau.

Le produit du trafic issu de l'utilisation des sillons a crû de 3,0 pour cent, à 773,2 millions de francs, et le produit d'exploitation a atteint 3206,2 millions de francs. Mais la forte sollicitation du réseau a aussi renchéri considérablement les frais d'entretien et de maintien de la substance. Cependant, grâce à des conditions porteuses sur le marché de l'électricité, le résultat annuel s'élève à 30,4 millions de francs. En progression de 2,5 pour cent, le nombre de sillons-kilomètres a passé à 158,7 millions. Le réseau CFF étant de plus en plus souvent saturé, une extension de l'infrastructure ferroviaire devient urgente à court terme pour pouvoir continuer à adapter l'offre aux prévisions de la demande.

CFF Infrastructure a vendu un nombre record de sillons-kilomètres en 2008. Le produit du trafic issu de l'utilisation des sillons a progressé de 3 pour cent, à 773,2 millions de francs. Le produit d'exploitation a augmenté de 2,9 pour cent à 3206,2 millions de francs. Malgré la hausse considérable des frais d'entretien induite par la forte sollicitation du réseau et les nombreux efforts consentis pour améliorer la ponctualité, CFF Infrastructure a enregistré en 2008 un résultat annuel de 30,4 millions de francs contre 32,2 millions de francs en 2007, et ce, grâce à des conditions porteuses sur le marché de l'électricité.

CFF Infrastructure en bref

En millions de francs	2008	2007	2006
Produits d'exploitation	3 206,2	3 115,2	3 067,0
– dont utilisation de l'infrastructure	726,0	685,6	663,5
Charges d'exploitation	3 318,8	3 222,7	3 158,1
Résultat d'exploitation	-112,6	-107,5	-91,1
Résultat de l'exercice	30,4	32,2	91,8
Investissements bruts	1 681,4	1 544,0	1 420,4
Effectif (ETP)	9 167	9 107	9 170

Demande de sillons en hausse.

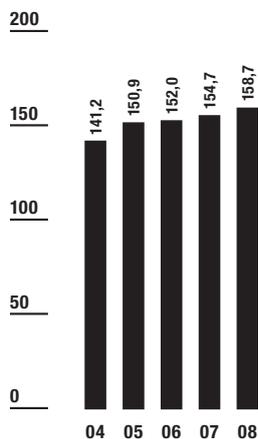
Nouveau record de sillons-kilomètres. La distance parcourue sur le réseau des CFF en 2008 dépasse tous les records avec 158,7 millions de sillons-kilomètres, soit 2,5 pour cent de plus qu'en 2007. Aucun autre réseau ferroviaire au monde n'est utilisé de manière aussi intensive: en 2008, le nombre moyen de trains circulant par kilomètre de voie et par jour s'est élevé à 92,7, contre 90,8 en 2007.

Alors que la demande de sillons de CFF Voyageurs a progressé de 2,8 pour cent, à 120,3 millions de sillons-kilomètres, celle de CFF Cargo a fléchi de 2,2 pour cent, à 24,2 millions de sillons-kilomètres. Dans l'ensemble, le trafic marchandises a accusé un recul prononcé de la demande au cours du dernier trimestre, notamment dans le trafic de transit. La demande de sillons émanant de tiers (libre accès au réseau) s'est inscrite en hausse de 5,4 pour cent en trafic voyageurs et de 12,3 pour cent en trafic marchandises.

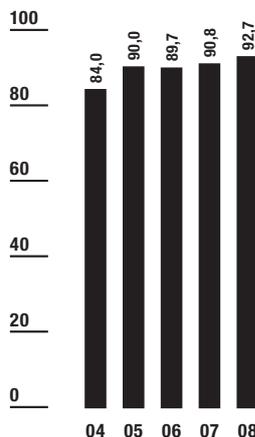
Le changement d'horaire en décembre 2008 a induit une augmentation du nombre de trains-kilomètres proposés par jour en trafic voyageurs de 5,5 pour cent.

Evolution des sillons-kilomètres

En millions de sillons-km



Nombre de trains par kilomètre de voie et par jour



Entretien des installations ciblé. Du fait des besoins de mobilité croissants, le réseau des CFF est de plus en plus utilisé. Mais toujours plus nombreux, plus rapides et plus lourds, les trains accélèrent l'usure des installations, induisant une augmentation disproportionnée des frais engagés pour préserver la fiabilité et la disponibilité des équipements et, partant, la ponc-

Cette hausse des frais d'entretien se traduit aussi dans les chiffres: en 2008, quelque 415 000 tonnes de nouveau ballast ont été déversées sur les voies, 225 000 traverses ont été changées et environ 250 kilomètres de nouveaux rails ont été posés. Ce dernier chiffre correspond approximativement à un douzième de la superficie du réseau des CFF.

Aucun autre réseau ferroviaire au monde n'est utilisé de manière aussi intensive: en 2008, le nombre moyen de trains par kilomètre de voie et par jour était d'environ 93.

tualité et la sécurité de la circulation ferroviaire. L'entretien courant en conditions d'exploitation normales représente une opération complexe et coûteuse, car une restriction ou une suspension du trafic est de plus en plus difficile et les délais accordés pour les travaux d'entretien sont de plus en plus serrés. De surcroît, le Conseil fédéral requiert que les parties des installations ouvrant droit à des indemnités compensatoires dégagent un résultat équilibré.

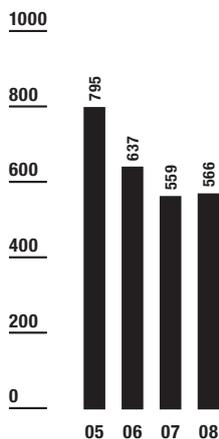
L'accroissement des charges d'entretien a pesé sur le résultat annuel du secteur d'activité Réseau, qui a finalement clôturé l'exercice sur un déficit de 10,1 millions de francs (-15,0 millions en 2007). La perte opérationnelle – sans effets exceptionnels – s'est inscrite à 34,0 millions de francs contre 18,5 millions en 2007. En 2008, les frais d'entretien et les investissements liés au maintien de la substance ont atteint un volume de 2,07 milliards de francs contre 1,93 milliard en 2007.

Marché de l'électricité: conditions favorables.

La production de courant de traction a progressé de 3,4 pour cent en 2008, passant de 2327 à 2407 GWh. L'énergie hydraulique produite par les centrales électriques des CFF et de leurs partenaires s'est tassée, reculant de 1876 à 1867 GWh. La production propre a été restreinte faute de pompes disponibles au Châtelard (réparation prévue) et à l'Etselwerk (dommages). L'énergie produite par des tiers s'est aussi légèrement contractée à 696 GWh contre 787 GWh en 2007.

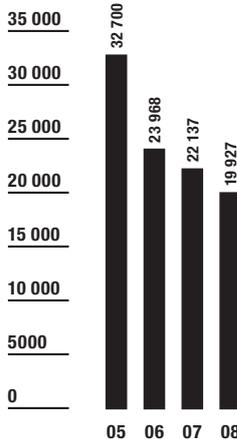
Dérangements sur les installations de sécurité

Nombre moyen de dérangements par mois



Minutes de retard dues aux installations de sécurité

Nombre moyen de minutes de retard par mois



Les prix du marché de l'énergie ont connu de fortes variations en 2008: aux premier et quatrième trimestres, périodes où le secteur d'activité Energie produit traditionnellement trop peu de courant et doit donc s'approvisionner sur le marché, les prix étaient inférieurs aux prévisions. Aux deuxième et troisième trimestres en revanche, au cours desquels la fonte des neiges et les fortes précipitations permettent de vendre des excédents de production, les prix obtenus étaient plus élevés que prévu. Dans l'ensemble, le secteur d'activité Energie a enregistré un résultat de 40,5 millions de francs contre 47,2 millions en 2007.

Des trains quasiment à l'heure sur un réseau saturé.

Les retards dus à des dérangements sur les installations de sécurité ont baissé en 2008, malgré le surcroît de trafic auquel il a fallu faire face. Pour la première fois, les CFF sont passés sous la barre des 20 000 minutes avec, en moyenne, 19 927 minutes par mois, soit un recul de 10 pour cent par rapport aux 22 137 minutes de retard enregistrées en 2007. En 2005, lorsque le projet «10 000 minutes» a été lancé, la valeur mensuelle avoisinait 32 700 minutes. Inversement, le nombre des dérangements a augmenté de 1,7 pour cent, passant à 566 par mois, contre 559 par mois en 2007.

Le bilan de la ponctualité est quant à lui mitigé. Tandis qu'en trafic marchandises intérieur, l'objectif de 92 pour cent a été dépassé (93,1 pour cent), la valeur prescrite de 90,3 pour cent pour les trains voyageurs a été manquée de peu (89,7 pour cent).

Les huit réseaux de RER présentent aussi une image contrastée en matière de ponctualité: à St-Gall (95,7 pour cent), à Zurich (92,3 pour cent) et dans le Tessin (Tilo, 95,4 pour cent), l'objectif de 92,0 pour cent a été dépassé. En revanche, à Bâle (89,6 pour cent), à Berne (91,7 pour cent), à Lausanne (91,4 pour cent), à Lucerne (90,2 pour cent) et à Zoug (90,8 pour cent), celui-ci a été nettement manqué.

S'inscrivant à 97,2 pour cent, l'objectif de 98 pour cent de correspondances assurées a été manqué de peu.

Evaluation de la ponctualité selon la perception des clients. Depuis des années, les CFF mesurent quotidiennement la ponctualité de quelque 9000 trains voyageurs et marchandises. Définie selon des standards européens, cette ponctualité est tout à fait honorable en comparaison internationale.

La méthode appliquée jusqu'à présent par les CFF ne tenait pas compte du taux d'occupation d'un train, si bien que le nombre de clients touchés par un retard ne rentrait pas dans la statistique. Les CFF entendent remédier à cet état de fait et mesurer la ponctualité selon la perception des clients. Désormais, les statistiques prendront aussi en compte le taux d'occupation du train et le nombre de ruptures de correspondances afin de tenir davantage compte de la perception des clients. Ces données permettront également de mieux analyser les causes des retards et de mieux cibler les mesures correctives nécessaires.

Parallèlement à ce changement de système, les CFF placent aussi la barre encore plus haut: si tout train était généralement jugé à l'heure lorsqu'il arrivait avec un retard inférieur à 4 minutes et 59 secondes, ce seuil est dorénavant ramené à 2 minutes et 59 secondes. Ce faisant, l'objectif est désormais de 90,3 pour cent des trains arrivant à destination dans cet intervalle, contre 95 pour cent jusqu'à présent.

Stabilité de l'horaire: problèmes en Suisse romande.

La sollicitation du réseau et la stabilité de l'horaire sont étroitement liées, une hausse de la sollicitation pénalisant immédiatement la stabilité. Plusieurs lignes majeures tendant à être saturées, les dérangements

Plusieurs projets ZEB1 doivent être financés et planifiés dans les meilleurs délais pour espérer une amélioration de l'offre dès les années 2016 et 2020. Six projets notamment nécessitent un préfinancement, à savoir la ligne diamétrale de Zurich, les accès au tunnel de base du St-Gothard, la quatrième voie entre Renens et Lausanne, le tunnel d'Eppenberg entre Olten et Aarau, la réduction des intervalles entre les trains sur le tronçon Berne–Thoune et l'aménagement pour le croisement dénivelé au nord de Liestal.

En décembre 2008, le Conseil fédéral a présenté ses premières idées sur la prochaine étape d'aménagement du réseau ferroviaire baptisée «Rail 2030». Une extension du réseau à court terme est indispensable,

Toujours plus nombreux, plus rapides et plus lourds, les trains accélèrent l'usure des installations, induisant une augmentation disproportionnée des frais engagés pour préserver leur substance.

des véhicules ou des installations ont des effets plus radicaux que par le passé: la stabilité de l'ensemble de l'horaire en est affectée, avec un effet domino et des retards à la clé. Lorsque de telles paralysies frappent des points névralgiques du réseau, les conséquences pour les clients sont encore plus gênantes.

En Suisse romande – en particulier sur la ligne reliant Lausanne à Genève, où il n'y a pas de possibilité de contournement en cas de dérangement – ce type de scénarios a été fréquent en 2008. Les défaillances à répétition de la ligne de contact à proximité de Renens ont particulièrement irrité les passagers concernés. Constitué à l'automne 2008 par les CFF, un groupe de travail a dressé une liste de mesures visant à améliorer la stabilité de l'horaire en Suisse romande.

Besoin de planification à long terme.

Passer au plus vite à ZEB1. Au cours de l'exercice sous revue, les Chambres fédérales ont préparé le terrain pour le projet ZEB1 (Futur développement de l'infrastructure ferroviaire). Représentant un investissement de 5,4 milliards de francs, la première phase est consacrée à la réalisation de projets de base visant à assurer l'extension des capacités. Pour les CFF, il est impératif que les étapes de planification, d'étude de projet et de réalisation de ZEB1 s'effectuent au plus vite pour répondre aux besoins de mobilité croissants des clients. La raréfaction des fonds publics oblige à fixer des priorités selon des critères économiques, opérationnels et temporels.

mais l'existence de solutions de préfinancement conditionne la réalisation des projets. Dans le cas contraire, les CFF risquent rapidement de ne plus disposer des capacités nécessaires pour remplir leur mission de transport.

Ligne diamétrale de Zurich: fin de la première étape.

Les travaux de construction de la ligne diamétrale, plus grand projet de construction des CFF à ce jour, battent leur plein depuis plus d'un an déjà. Le canton de Zurich s'est largement engagé pour trouver un préfinancement et, partant, accélérer la réalisation du projet. En septembre, le canton de Zurich, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral du développement territorial se sont entendus sur les modalités de financement.

Le tunnel du Weinberg, long de 5,4 km, et la deuxième gare de passage souterraine de la Löwenstrasse constituent les deux pièces maîtresses du chantier dans le centre de Zurich. Depuis octobre, deux tunneliers percent le Weinberg depuis Zurich Oerlikon, l'un pour les galeries des voies, l'autre pour l'évacuation et les secours. Fin 2008, près de 300 mètres avaient été forés.

Premier élément de la ligne diamétrale qui devrait vraisemblablement entrer en service en 2013 (trafic RER) puis en 2015 (trafic grandes lignes), le passage Sihlquai a été ouvert aux voyageurs et aux passants en décembre lors du changement d'horaire. Le nouveau passage s'étend sur 35 mètres de large et 120 mètres de long. Tous les quais donnant sur les voies 3 à 17 sont désormais raccordés par des escaliers roulants, ascenseurs et escaliers. La tâche la plus ardue aura été de réaliser les travaux pendant l'exploitation sans compromettre la sécurité et la ponctualité des 2000 trains prévus quotidiennement à destination et au départ de la plus grande gare de Suisse. Les impératifs d'exploitation ne permettaient de fermer que deux quais à la fois.

Nouveaux arrêts et nouvelles voies. Les CFF ont étendu leur réseau d'arrêts pour desservir encore mieux la clientèle et en ont ainsi inauguré quatre en 2008. Il s'agit des arrêts Steinach, Arbon-Seemoosriet, Pratteln Salina Raurica et Rheinfelden-Augarten.

La gare de Lausen a été repensée. Plus proche de 400 mètres du centre du village, elle est désormais mieux intégrée au paysage. Elle répond également aux standards du RER dans le nord-ouest de la Suisse: des quais à niveau, des passages souterrains lumineux, un éclairage agréable, des supports d'information conviviaux, etc.

Diverses gares en Suisse romande ont également été adaptées aux besoins de la clientèle. Ainsi, à Genève-Cornavin, Romont et Puidoux-Chexbres, plusieurs quais ont été surélevés à une hauteur d'accès de 55 cm alors que les gares de Romont et de Saint-Maurice ont été équipées d'un quai supplémentaire pour les voyageurs.

Technologie – le rail en pleine mutation.

Essor des réseaux de communication. Le réseau GSM-R (Global System for Telecommunications – Rail) a encore été étendu au cours de l'année sous revue. Les sites GSM-R en service étaient au nombre de 281 fin 2008 et devraient avoisiner les 800 d'ici 2012. Le GSM-R sert de base à différentes applications technologiques, notamment au transfert des données dans les domaines du trafic radio, de la conduite et de la surveillance des trains. Le GSM-R est par ailleurs très utile pour la communication directe, comme en témoignent chaque mois quelque 10 000 heures de conversations et l'échange de 250 000 SMS.

Des progrès techniques ont aussi été réalisés dans le domaine des postes d'aiguillage. Grâce aux systèmes de commande ILTIS, le taux d'automatisation du réseau avoisine désormais 80 pour cent. Ainsi, plu-

Pour les CFF, il est impératif que ZEB1 soit réalisé au plus vite pour répondre aux besoins de mobilité croissants des clients et éliminer les goulets d'étranglement.

De même, la gare de Berthoud a été modernisée pour répondre aux besoins de la clientèle. Les deux gares CFF et BLS ont été réunies, les quais surélevés sur toute la longueur, les luminaires réagencés et les systèmes d'information à la clientèle complétés. Les mesures prises à Lausen et à Berthoud permettent de satisfaire les exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés.

La construction d'une deuxième voie sur environ 3,4 kilomètres entre Cham et Rotkreuz a contribué à éliminer un goulet d'étranglement sur la ligne Lucerne–Zoug–Zurich lors du changement d'horaire. Cette extension permet non seulement d'étoffer l'offre horaire sur cette relation et sur les liaisons du train-tram de Zoug, mais aussi de renforcer la stabilité de l'horaire entre la Suisse centrale et Zurich.

sieurs gares – Berthoud, Wynigen, Bickigen, Effingen, Frick, Hornussen, Lupfig, Schinznach Dorf, Villnachern, Cossonay, Ebikon, Gisikon-Root, Güttsch, Eglisau, Hüntwangen-Wil, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Sulgen et Altstätten pour n'en citer que quelques-unes – ont été automatisées en 2008. Leur surveillance et leur exploitation s'effectuent désormais depuis les centres de télécommande.

A la fin 2008, 84 installations réparties dans toute la Suisse surveillaient automatiquement les trains en circulation pour détecter la présence de boîtes chaudes, de freins bloqués, de chargements déplacés, de gabarits non respectés, de fuites de produits chimiques, etc. Le centre d'intervention ICT de Erstfeld gère l'intégralité de ces installations de contrôle des trains situées à des points névralgiques du réseau. La priorité est accordée aux axes de transit et aux accès aux tunnels les plus longs et les plus empruntés. Résultat: depuis deux ans, aucun déraillement pour cause de boîte chaude ou de freins bloqués n'a été enregistré.

En outre, il est prévu d'exploiter les données récoltées en temps réel sur l'état du matériel et l'utilisation du réseau pour optimiser l'entretien. D'ici 2012, le maillage des dispositifs de contrôle des trains sera encore resserré, avec pas moins de 160 unités installées.

Dix millions de kilomètres avec l'ETCS. Cette couverture GSM-R est aussi indispensable pour le système européen unifié de sécurité ferroviaire ETCS (European Train Control System) Level 2. L'ETCS permet d'atteindre des vitesses pouvant aller jusqu'à 250 km/h à des intervalles de 120 secondes. Sur le réseau CFF, il est en service sur le tronçon Mattstetten–Rothrist, de même que dans le tunnel de base du Lötschberg. Le cap des 10 millions de trains-kilomètres parcourus avec l'ETCS Level 2 a été franchi au milieu de l'année.

Perspectives 2009.

En 2009, CFF Infrastructure sera présente sur plusieurs fronts. Le service à la clientèle sera la grande priorité: la qualité et la fiabilité de l'infrastructure et, partant, la ponctualité des trains, seront au centre de son action, tout comme l'information des clients dans les gares, notamment en cas d'incidents.

Pour ce qui est de l'extension du réseau, la mise en œuvre des projets ferroviaires issus des mesures de stabilisation conjoncturelles de la Confédération et la réalisation de la première phase de ZEB1 s'avèrent urgentes. Les mesures de stabilisation conjoncturelle sont une opportunité pour rattraper les retards enregistrés dans le domaine du maintien de la substance.

Sur le plan interne, CFF Infrastructure devra encore accroître l'efficacité de son organisation, simplifier les structures de direction et généraliser le processus d'amélioration continue à tous les échelons.

Immobilier

Nette amélioration du résultat d'exploitation.

Les nouveaux records d'affluence ont permis à CFF Immobilier d'augmenter de 6,1 pour cent le chiffre d'affaires des grandes gares. Les produits issus des locations et des ventes ont constitué les principales sources de revenus. Améliorant son résultat d'exploitation de 7,6 pour cent, à 291,6 millions de francs, CFF Immobilier a pu verser des indemnités compensatoires substantielles à CFF Infrastructure et participer davantage à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Son bénéfice s'est élevé à 3,3 millions de francs. CFF Immobilier a poursuivi le développement de 80 grandes aires à proximité des gares.

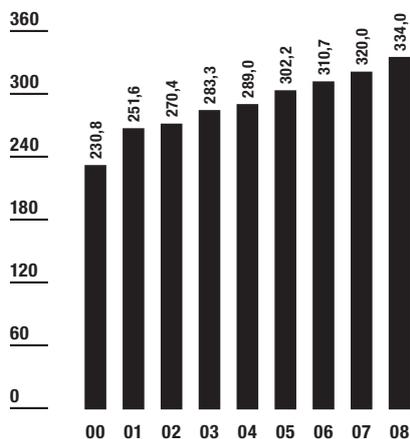
En Suisse, les CFF ne sont pas seulement la première entreprise de transport, ils gèrent également 4000 parcelles et 3500 bâtiments. En développant systématiquement les gares pour en faire des centres de services attrayants, CFF Immobilier apporte une contribution non négligeable à la mobilité intégrée et à l'offre de prestations destinée à la clientèle des CFF. Parallèlement, elle revalorise les alentours des gares en développant de manière ciblée les parcelles adjacentes appartenant aux CFF. Les bénéfices réalisés par CFF Immobilier profitent à l'entreprise tout entière et à la clientèle.

En 2008, CFF Immobilier a amélioré son résultat d'exploitation de 8 pour cent, à 291,6 millions de francs. Le bénéfice réalisé a permis de participer au paiement des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions CFF à hauteur de 132,1 millions de francs (2007: 74,1 millions) et de verser des indemnités compensatoires de 69,0 millions de francs à CFF Infrastructure (2007: 74,0 millions). Déduction faite de ces versements, le bénéfice s'est élevé à 3,3 millions de francs contre 32,6 millions en 2007.

CFF Immobilier en bref			
En millions de francs	2008	2007	2006
Produits d'exploitation	705,2	661,6	602,5
– Produits résultant de la location d'immeubles	455,8	443,1	421,0
– dont produits résultant de la location de tiers	334,0	320,0	310,7
– Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	128,2	99,5	46,1
Charges d'exploitation	413,6	390,7	372,8
Résultat d'exploitation	291,6	270,9	229,8
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	202,6	186,5	153,0
Résultat de l'exercice	3,3	32,6	27,8
Investissements bruts	357,9	175,2	196,7
Valeur comptable des immobilisations	3 381,6	3 248,4	3 281,6
Effectif (ETP)	754	736	761

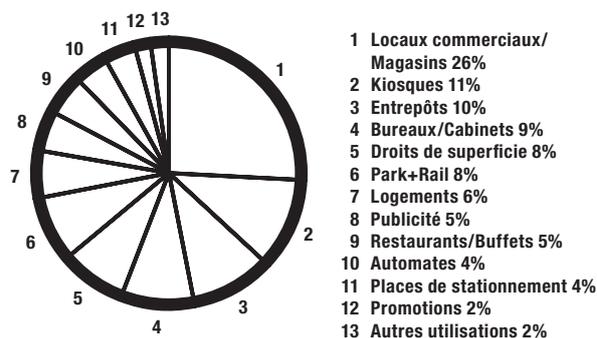
Evolution des produits locatifs de tiers

En millions de francs



Produits locatifs de tiers en fonction du type d'utilisation

En pourcentage



Les produits issus des locations et des ventes d'objets ont représenté les principales sources de revenus. Les produits locatifs de tiers ont progressé de 4,4 pour cent, à 334,0 millions de francs et ont ainsi réalisé une croissance de près de 45 pour cent depuis 2000. Ce résultat est largement dû aux magasins, restaurants et cafés des 31 plus grandes gares, qui affichent des chiffres d'affaires en hausse. Le bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés s'est, quant à lui, hissé à 128,2 millions de francs. En 2008, les investissements des CFF dans le secteur immobilier ont atteint 358 millions de francs contre 175 millions en 2007.

Trois portefeuilles solides.

CFF Immobilier est à la fois propriétaire et gérante du patrimoine immobilier des CFF. Du fait de la longue histoire du chemin de fer qui s'étend sur plus de 160 ans, les CFF sont à la tête d'un portefeuille très diversifié. En 2008, CFF Immobilier a adopté une structure plus claire et affiné sa stratégie de planification. Privilégiant le développement des trois portefeuilles Production ferroviaire, Gares et Objets de placement, les CFF comptent y investir près de 2,4 milliards de francs dans les six prochaines années.

Portefeuille Production ferroviaire: des sites de bureaux et de production compétitifs. CFF Immobilier entend proposer à l'ensemble des divisions de l'entreprise des bâtiments de bureaux, d'exploitation et de production conformes aux tendances du marché et modernes. Cette politique s'étend aux installations d'entretien ainsi qu'aux ateliers de CFF Voyageurs et de CFF Cargo. Elle soutient, par ailleurs, la concentration des espaces de bureaux propres aux CFF, comme le regroupement des services des travaux, aujourd'hui décentralisés, au «Kohlendreieck» de Zurich, qui doit générer des synergies et optimiser les temps d'intervention. CFF Immobilier projette, en outre, les deux centres de services CFF à Zurich-Altstetten et Berne Wankdorf.

Portefeuille Gares: un développement axé sur la clientèle. Les gares s'affirment de plus en plus comme de véritables pôles de services offrant une palette complète de prestations. Elles doivent se développer pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs, tout en satisfaisant les exigences accrues de la clientèle. Les CFF ont réalisé des projets d'envergure pour renforcer l'attrait des gares, comme en témoignent la nouvelle gare de Viège ou la rénovation du bâtiment de Rapperswil menée dans le plus grand respect du patrimoine. D'autres projets visent, quant à eux, une amélioration significative de la convivialité des gares, notamment à Aarau, Olten et Bienne.

Quelques aménagements ciblés ont permis à la gare de Zoug de se hisser au rang de RailCity. Elle est ainsi devenue un pôle commercial et un centre de services avec une direction propre. En 2009, ce sera le tour de la gare de St-Gall. Avec Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthour et Zurich, les CFF disposeront alors d'un portefeuille de neuf RailCity.

Le concept «Gare et plus» prévoit, pour sa part, le développement de 22 grandes gares en centres de services proposant une offre de base commune. Les CFF ont déjà finalisé le concept sur 13 sites, dont Viège, Yverdon-les-Bains et Delémont en 2008. En 2009, il sera étendu aux gares de Sion, Brigue, Wil et Olten.

Réalisant un chiffre d'affaires global de 1,45 milliard de francs en 2008, les magasins, restaurants et cafés implantés dans les 31 grandes gares des CFF ont amélioré leurs ventes de 6,1 pour cent et dépassent ainsi largement l'indice du commerce de détail en

Pendant l'Euro 2008, les gares en général et celles des villes hôtes de Genève, Berne, Bâle et Zurich en particulier ont été très fréquentées et ce, jusqu'à une heure avancée de la nuit. Les CFF et leurs partenaires ont opté pour une extension ciblée de l'offre et une plus grande amplitude horaire des pôles d'information, des consignes à bagages et des restaurants notamment. Les CFF ont offert aux usagers réguliers une même qualité de service en préservant l'ordre et la propreté des gares (cf. page 23).

Portefeuille Objets de placement: une stratégie ciblée. La stratégie d'investissement ciblée des CFF vise à exploiter le potentiel de valorisation d'aires de développement idéalement situées. De 2009 à 2014, les CFF comptent investir 1,2 milliard de francs dans ces aires stratégiques très bien desservies. Ils s'efforcent également d'apurer leur portefeuille en cédant les

Les gares s'affirment de plus en plus comme de véritables pôles de services offrant une palette complète de prestations et contribuant à la mobilité intégrée.

Suisse (4,3 pour cent). Rapporté à l'ensemble de la population suisse, cela représente un chiffre d'affaires de 191 francs par personne. A elles seules, les gares RailCity (St-Gall incluse) ont réalisé un chiffre d'affaires de 1,09 milliard de francs, ce qui représente 5,2 pour cent de plus qu'en 2007. De vastes travaux de construction à Zurich, Aarau, Bienne et Brigue ont toutefois freiné la croissance. Le chiffre d'affaires provient, pour une part non négligeable, des contrats-cadres portant sur les kiosques, distributeurs de snacks et photomaton ainsi que de contrats publicitaires avec des tiers, autant d'activités qui ont aussi connu une évolution prospère.

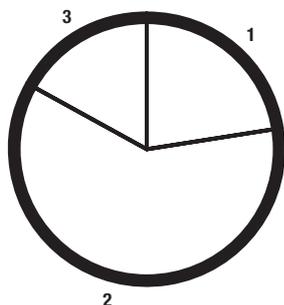
Les CFF développent également les petites et moyennes gares. Soucieuse de satisfaire en priorité les objectifs de rentabilité et les attentes de la clientèle, CFF Immobilier a entrepris, en 2008, un plan de rénovation des bâtiments ainsi qu'une extension de l'offre pour renforcer l'attrait de plusieurs gares. CFF Immobilier et ses partenaires ont ainsi inauguré des magasins de proximité modernes à Bonstetten-Wettswil, Porrentruy, Glattbrugg et Romanshorn.

objets et aires de développement devenus inutiles en termes de stratégie et d'exploitation ferroviaire. Quelque 193 objets (2007: 186) ont été vendus en 2008, dont les aires destinées aux grands projets de la Boucle nord de Zoug et de Lucerne Tribtschen. De célèbres bâtiments comme la «Lokremise» de St-Gall ou le «Spiesshof» de Bâle ont également été cédés. Ainsi, CFF Immobilier a amélioré son bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés de 28,8 pour cent, à 128,2 millions de francs. Elle compte poursuivre sa politique de vente et dégager des revenus de près de 1,7 milliard de francs dans les six prochaines années.

En 2008, CFF Immobilier a franchi des étapes importantes dans la réalisation de plus de 80 grands projets concernant les aires de développement à proximité des gares. Elle a, en effet, obtenu les permis de construire pour les projets TransEurope à Neuchâtel, SüdPark à Bâle ou Stadtraum HB à Zurich et signé d'importants contrats de location. D'autres projets sont également sur les rails, notamment à Winterthour (poste directeur, RailCity) ainsi qu'à Aarau (nouvelle gare). A Coire, les clés du centre «Gleis d» ont été remises aux exploitants.

Valeur de rendement des portefeuilles immobiliers

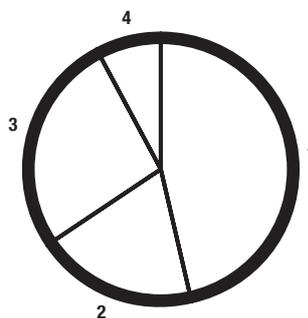
En milliards de francs



- 1 Production ferroviaire 1,6
- 2 Gares 4,3
- 3 Objets de placement 1,2

Portefeuille des gares. Base: produits locatifs de tiers

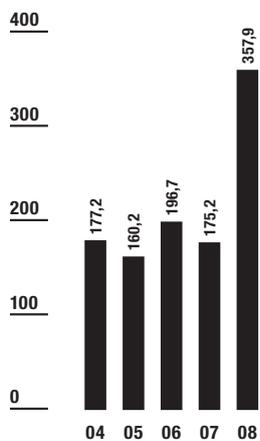
En millions de francs



- 1 9 RailCity 109 millions
- 2 22 Gare et plus 45 millions
- 3 217 gares moyennes 62 millions
- 4 550 petites gares (y compris 200 arrêts) 18 millions

Investissements bruts de CFF Immobilier

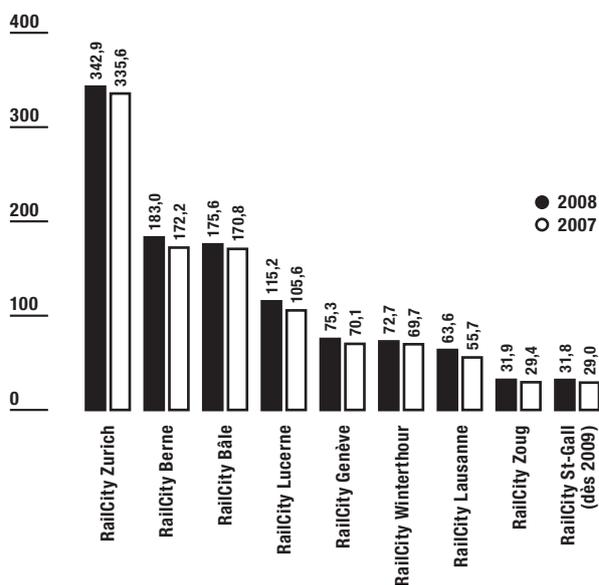
En millions de francs



Source: Aide-mémoire statistique

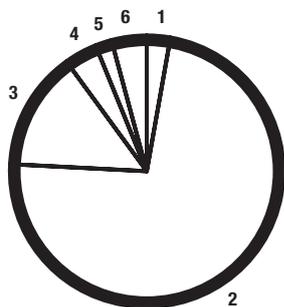
Evolution du chiffre d'affaires des locataires des gares RailCity

En millions de francs



Domaines d'activité de RailClean (base: heures de travail)

En pourcentage



- 1 Nettoyage intérieur 3%
- 2 Nettoyage extérieur des zones de circulation du public 73%
- 3 Nettoyage extérieur des bâtiments des gares – p. ex. salles d'attente, WC 14%
- 4 Conciergerie 4%
- 5 Graffitis 2%
- 6 Service d'hiver 4%

Qualité et satisfaction des clients.

Standards de propreté atteints. RailClean veille à la propreté des structures d'accueil. En 2008, les standards de propreté requis ont de nouveau été atteints. Les quelque 430 collaborateurs chargés du nettoyage garantissent la propreté de l'ensemble des locaux, surfaces et voies accessibles à la clientèle, assurent les opérations de déneigement en hiver et signalent les dommages causés à des fins de réparation. Une équipe spécialisée s'emploie sans relâche à éliminer les graffitis. Désormais, RailClean assume également des tâches de conciergerie dans les gares RailCity.

Clientèle globalement satisfaite. A l'automne 2008, les CFF ont mené une enquête de satisfaction auprès des habitants des quartiers jouxtant les grandes gares. Avec un total de 80 points sur 100, l'offre et les prestations des gares ont recueilli un écho globalement

Le bénéfice réalisé par CFF Immobilier a été consacré à l'assainissement de la Caisse de pensions (132,1 millions) et au versement d'indemnités compensatoires à CFF Infrastructure (69,0 millions).

favorable auprès de la clientèle. L'enquête 2007, réalisée uniquement dans les RailCity, avait conduit à des résultats similaires. Bien que les standards de qualité soient atteints, les exigences de propreté des clients sont toujours plus élevées. Les CFF poursuivent leurs efforts en ce sens, acceptant même un manque à gagner pour améliorer la propreté et l'ordre dans les gares. En effet, depuis avril 2008, les commerçants ne vendent plus d'alcool après 22 heures.

Activités diverses.

Les CFF encouragent activement la mobilité combinée, en facilitant notamment l'accès à la gare. Après avoir construit ou assaini 2500 places de stationnement supplémentaires en 2008, ils proposent désormais un total de 25 000 places de parc. Depuis 2001, les CFF ont doublé le nombre de places Park+Rail, une activité qui a drainé 24,6 millions de francs en 2008, soit 7,4 pour cent de plus qu'en 2007.

Outre le développement du concept Park+Rail, les CFF soutiennent le projet «Votre parc deux-roues à la gare». En coopération avec les communes, il est prévu d'ajouter 10 000 nouveaux emplacements aux 80 000 qui existent actuellement dans 60 gares. En 2008, des améliorations ont été mises en œuvre dans dix d'entre elles. En mars, les CFF ont inauguré à Brugg la première installation capable d'accueillir des vélos sur deux étages dans une gare CFF.

Répercussions de la crise financière. Jusqu'à la fin 2008, le ralentissement conjoncturel n'a guère affecté le marché suisse de la construction et de l'immobilier. Le moindre intérêt d'investisseurs étrangers a, en effet, été contrebalancé par la demande d'investisseurs institutionnels ou privés suisses. Les CFF anticipent malgré tout une évolution en dents de scie du marché des surfaces de bureau. La demande de vastes surfaces interdépendantes et bien situées devrait toutefois être

En 2008, CFF Immobilier a franchi des étapes importantes dans la réalisation de plus de 80 grands projets concernant les aires de développement à proximité des gares.

Par ailleurs, CFF Immobilier veille à ce que les terrains nécessaires à la réalisation de différents projets ferroviaires ou de tiers soient mis à disposition dans les délais impartis. Les transactions conclues ont notamment porté sur des questions de mesures antibruit et sur d'autres projets ferroviaires tels que la ligne diamétrale de Zurich, la ligne RER Genève Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) et le nouvel arrêt de Prilly-Malley entre Lausanne et Renens.

épargnée. Un déséquilibre s'installe actuellement entre la forte progression des espaces de vente du commerce de détail et une consommation en recul. A priori, la crise n'affectera guère les objets modernes jouissant, de surcroît, d'une implantation idéale. La baisse escomptée du prix des matériaux et de l'énergie ainsi que le recul de la demande devraient freiner le renchérissement des prix de la construction en 2009.

Perspectives 2009.

Développement des gares axé sur la demande. En 2009, les CFF entendent poursuivre le développement de différentes gares via des projets interdivisions et ajuster leur offre à l'affluence croissante et aux nouveaux besoins de la clientèle. La gare est une «carte de visite» des chemins de fer, de la ville ou de la commune. Pour véhiculer la meilleure image possible, les CFF passeront au crible la capacité, la convivialité et la qualité de services de 10 à 15 grandes gares et étudieront également des plans d'affectation pour plusieurs petites gares. En 2008, la gare de Rivaz a déjà été rénovée sur cette base.

L'unité d'affaires Immobilier accède officiellement au rang de division. A compter du 1^{er} janvier 2009, CFF Immobilier sera gérée comme une division au même titre que CFF Voyageurs, CFF Cargo et CFF Infrastructure. Les CFF reconnaissent ainsi l'importance croissante de son activité.

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 donc la base de notre processus de décision et de contrôle.

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 en quête 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 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 une division. Les quatre divisions et les unités centrales ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont présentées à la page 128 dans la liste des participations. Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé dont les actions ne sont pas 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'un accord conclu avec la Confédération, la société AlpTransit Gotthard AG n'est pas dirigée par les CFF et n'est donc pas consolidée. Les représentants des CFF dans les conseils d'administration des sociétés du groupe et des sociétés en participation sont désignés par le Conseil d'administration des CFF, sur proposition de la Direction du groupe (depuis le 1^{er} janvier 2009).

Actionnaires importants. Depuis la création de CFF SA, 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 sur les voix) aux CFF ou dans l'une de leurs filiales entièrement consolidées.

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



Conseil d'administration.

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

Thierry Lalive d'Epiny (1944, CH)

Président depuis 1999 (départ au 31 décembre 2008), ingénieur et docteur ès sciences techniques EPF, directeur-associé de la société de conseil HPO AG, Freienbach. Responsable du comité Rémunération/Nomination et membre du comité Audit. Mandats d'administrateur et autres mandats: Président de HPO AG, Freienbach | Océ (Suisse) SA, Zurich/Glattbrugg | Membre du conseil de la Fondation Hoffnung für Menschen in Not, Morat.

1 Ulrich Gygi (1946, CH)

Président à compter du 1^{er} janvier 2009, docteur ès sciences politiques, Directeur général de La Poste Suisse (jusqu'au 31 mars 2009). Responsable du comité Rémunération/Nomination et membre du comité Audit. Mandats d'administrateur: SRG SSR idée suisse, Berne | AXA Winterthur, Winterthur.

2 Ulrich Sinzig (1943, CH)

Membre depuis 1999, vice-président depuis janvier 2002, avocat, directeur de Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. Mandats d'administrateur et autres mandats: BKW FMB Energie SA, Berne | Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berne | Président de Présence Berne (association) | Membre du comité directeur de LITRA, Service d'information pour les transports publics.

3 Hans Bieri (1953, CH), représentant du personnel

Membre depuis 1999, mécanicien-électricien de formation, secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV). Mandat politique: député PS au Grand Conseil du canton de Berne.

4 Paul Reutlinger (1943, CH)

Membre depuis 1999, conseiller en entreprises. Membre du comité 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.

5 Olivier Steimer (1955, CH)

Membre depuis 2003, licencié en droit (Université de Lausanne), International Banking School de New York. Responsable du comité Corporate Governance et membre du comité Audit. Mandats d'administrateur et autres mandats: Président de la Banque Cantonale Vaudoise | Membre du conseil de la Fondation Pro Aventico, Avenches | Membre du conseil de la Fondation Hoffnung für Menschen in Not, Morat | Président du comité du Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny | Membre du conseil de la Fondation Foot Avenir, Paudex | Président du conseil de fondation de Swiss Finance Institute, Zurich | Membre du conseil de la Fondation du Centre d'études de Gerzensee | Membre du conseil de la Fondation Banque Cantonale Vaudoise | ACE Ltd Zurich | Renault Finance SA, Lausanne.

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

Membre depuis 2005, avocate, membre du comité Rémunération/Nomination. Autres mandats: Présidente du Conseil de la Haute école de Genève.

7 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membre depuis 2005, docteur en droit. Propriétaire de la société Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli. Membre du comité Corporate Governance. Autres mandats: Professeur à titre privé à l'Université de St-Gall.

8 Conrad Löffel (1946, CH)

Membre depuis le 23 avril 2008, expert comptable diplômé. Responsable du comité Audit. Mandats d'administrateur: Valora Holding AG, Berne | Adimmo AG, Bâle.

9 Bernd Malmström (1941, D)

Membre depuis le 23 avril 2008, docteur en droit, conseiller en entreprises et avocat. Mandats d'administrateur et autres mandats: BLG Logistics GmbH, Brême | Fraport AG, Francfort | HHLA Intermodal, Hambourg | Président d'IFCO-Systems B.V., Amsterdam | K + S AG, Kassel | Président de Lehnkering GmbH, Duisbourg | Président de Stinnes Corporation, New York | Times matters GmbH, Neu-Isenburg | Président de VTG AG, Hambourg.

Autres activités et groupements d'intérêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe signalent les groupements d'intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Un comité spécial du Conseil d'administration, composé de MM. Olivier Steimer et Andreas Hunziker, 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 81). Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents. Ils n'ont pas non plus entretenu des relations commerciales avec les CFF (p. ex. à titre de fournisseur ou de bailleur de fonds).

Interdépendances. Il n'existe aucune représentation réciproque 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 2007, dans le cadre de l'élection destinée à renouveler la totalité des administrateurs. Il est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections pour le renouvellement intégral du Conseil d'administration auront lieu en 2011.

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

Axé sur les aspects concernant l'ensemble de l'entreprise, le processus de direction fait l'objet d'une étroite collaboration entre le Conseil d'administration et la Direction du groupe. L'unité d'organisation Développement du groupe soutient ce processus au niveau du groupe, ce qui génère un renforcement du processus stratégique entre le Conseil d'administration et la Direction du groupe ainsi qu'une parfaite interaction avec le processus relatif à la planification financière. Le Conseil d'administration a en outre la possibilité de fixer des points forts et peut ainsi être davantage impliqué dans les décisions et les problématiques stratégiques. L'organisation de deux réunions supplémentaires, consacrées à la stratégie, permet d'approfondir certains sujets et d'aborder plus précisément des défis ou projets de grande ampleur.

Les comités Audit, Rémunération/Nomination et Corporate Governance comprennent en règle générale deux ou trois membres du Conseil d'administration. Le Président du Conseil d'administration est représenté dans tous les comités, à l'exception du comité Corporate Governance. En principe, le Directeur général exécutif ainsi que le responsable de la division ou de l'unité compétente participent également à ces séances. Un procès-verbal est rédigé à chaque réunion de comité puis distribué à tous les membres du Conseil d'administration. Lorsque le Conseil d'administration dans son ensemble aborde des questions qui ont déjà été discutées au sein d'un comité, les responsables des comités concernés émettent des recommandations. Durant l'exercice sous revue, le comité Audit a siégé quatre fois, le comité Rémunération/Nomination six fois et le comité Corporate Governance deux fois.

Au cours de l'exercice 2008, le Conseil d'administration a tenu onze séances ordinaires et huit séances extraordinaires. Les différents comités ont également organisé des réunions spécifiques à leur activité. A chaque séance, le Conseil d'administration s'est concentré sur la présentation et l'étude détaillée d'un ou deux thèmes dans le cadre d'un plan qu'il a défini au préalable.

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

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

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

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

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

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

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

- reporting mensuel: rapports sur les résultats de l'ensemble de l'entreprise, des divisions et des unités d'affaires ou des secteurs, 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 rapport complet de l'organe de révision externe;
- système de management du risque et rapport sur les risques réguliers;
- système de contrôle interne au sens de l'article 728a CO;
- établissement d'un rapport annuel sur les sociétés en participation du groupe CFF;
- rapport annuel sur la sécurité.

Conformément à son règlement d'organisation, le comité Audit traite les dossiers du Conseil d'administration portant sur l'établissement des comptes, le reporting financier, le système de contrôle interne et le management du risque et intervient en cas de décisions ayant d'importantes répercussions financières. Il statue en outre sur les questions pour lesquelles il est compétent (p. ex. fixation de la planification pluriannuelle et du programme de vérification annuel de la révision interne). Sur mandat du Conseil d'administration, il évalue l'indépendance et les prestations des auditeurs interne et externe.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Audit et la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Jusqu'au 31 décembre 2008, il dépendait du Directeur général exécutif du point de vue organisationnel et était placé sous la haute surveillance du comité Audit. A compter du 1^{er} janvier 2009, il est directement subordonné au Président du Conseil d'administration.



De gauche à droite: Georg Radon, Paul Blumenthal, Markus Jordi, Andreas Meyer, Philippe Gauderon, Nicolas Perrin, Urs Schlegel

Direction du groupe.

Membres de la Direction du groupe. La présentation ci-après détaille la composition de la Direction du groupe et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur prise de fonction à la Direction du groupe. En outre, elle fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière 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.

Andreas Meyer (1961, CH)

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

Paul Blumenthal (1955, CH)

Responsable 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 dès 1993 comme responsable de la direction Voyageurs.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Responsable de la division Marchandises (CFF Cargo SA) depuis le 1^{er} janvier 2008, ingénieur civil diplômé EPFZ. Auparavant, responsable du secteur d'activité International et suppléant du responsable de la division, responsable CFF Cargo par intérim à partir d'août 2007. Aux CFF depuis 1987.

Georg Radon (1958, CH)

Responsable de Corporate Finance and Controlling (depuis le 1^{er} août 2008). Diplômé de la Haute école d'économie et d'administration de Zurich (HWV), de l'Institut suisse d'économie d'entreprise (Swiss Certified Controller) et de la Harvard Business School à Boston. Auparavant, directeur financier et membre de la direction de SR Technics à Zurich / Kloten.

Claude Alain Dulex (1949, CH)

Responsable de Corporate Finance and Controlling (depuis 2000, départ de l'entreprise en 2008), docteur en économie publique. Auparavant, directeur financier au sein des groupes Knorr-CPC et Siegfried, ainsi qu'au siège new-yorkais de Novartis.

Markus Jordi (1961, CH)

Responsable du personnel (depuis le 1^{er} octobre 2007), licencié en droit. Auparavant, responsable Ressources humaines Suisse des Assurances Bâloise, membre de la Direction et responsable Ressources humaines Groupe de la Bâloise Holding à partir de 2006.

Mandat: vice-président du conseil de la Fondation Alters- und Pflegeheim Am Bach, Gerlafingen.

Hansjörg Hess (1951, CH)

Responsable de la division Infrastructure (depuis 2004, départ au 31 décembre 2008), 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'électrotechnique, des techniques de la communication et de la signalisation ferroviaire. Dernier poste en date: président de Rail Automation, à Braunschweig (D).

Philippe Gauderon (1955, CH)

Responsable de la division Infrastructure (à compter du 1^{er} janvier 2009). Licencié en droit, avocat. Auparavant responsable de l'unité d'affaires Operating et suppléant du responsable de la division Voyageurs. Aux CFF depuis 1996 après avoir occupé le poste de sous-directeur à l'Office fédéral des transports (OFT).

Urs Schlegel (1948, CH)

Responsable Immobilier (depuis 1992). Entre-temps, secrétaire général des CFF de 1997 à 1999. Etudes d'économie à la Haute école de St-Gall. Aux CFF depuis 1981. L'unité d'affaires Immobilier est rattachée à la Direction du groupe depuis 2003 et devient une division à part entière le 1^{er} janvier 2009.

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

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

Contrats de management. Ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des sociétés ou des personnes physiques ne faisant pas partie du groupe.

Organisation et attributions de la Direction du groupe. La Direction du groupe se compose d'un Directeur général exécutif, des responsables des divisions Voyageurs, Marchandises et Infrastructure ainsi que de ceux des unités centrales Personnel et Corporate Finance and Controlling. La nouvelle structure du groupe CFF entre en vigueur au 1^{er} janvier 2009. L'unité d'affaires Immobilier devient ainsi une division autonome, placée sur un pied d'égalité avec les divisions

Voyageurs, Marchandises et Infrastructure. A compter de cette date, le responsable de la division Immobilier intègre la Direction de l'entreprise (désormais Direction du groupe).

Le Directeur général exécutif est à la tête de la Direction du groupe et répond devant le Conseil d'administration de tous les résultats de l'entreprise. Les membres de la Direction du groupe lui sont subordonnés.

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

La Direction du groupe se réunit en règle générale tous les 15 jours. Chaque séance fait l'objet d'un procès-verbal qui est soumis au Président du Conseil d'administration pour consultation. Prennent également part à ces réunions: le secrétaire général ainsi que les responsables Communication, Informatique et Développement du groupe, chacun ayant une voix consultative. Le cas échéant, les avis d'autres cadres et spécialistes sont sollicités. Les décisions de la Direction du groupe sont le fruit d'un consensus. En l'absence de concorde, la décision revient au Directeur général exécutif. Ce dernier est également supérieur direct des responsables des unités centrales (Secrétariat général, Communication, Sécurité, Révision interne, Informatique et Développement du groupe) et de l'unité d'affaires Immobilier (division à partir du 1^{er} janvier 2009). Il dirige également le Consulting Group. A compter du 1^{er} janvier 2009, la Révision interne est directement subordonnée au Président du Conseil d'administration.

Rémunérations.

Composition et procédure de fixation des rémunérations. Le Conseil d'administration fixe le montant des rémunérations de ses membres depuis le 1^{er} janvier 1999 et ne l'a jamais modifié. 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 de première classe des entreprises suisses de transport.

Les rémunérations des membres de la Direction du groupe comprennent un salaire de base fixe, une prime liée aux performances et aux résultats ainsi qu'une indemnité forfaitaire. Chaque membre perçoit de plus un versement unique annuel sur son avoir en caisse de pensions.

Le comité Rémunération/Nomination soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du système de primes liées aux performances et aux résultats, à la définition de critères pour l'atteinte des objectifs et à l'échelle utilisable. Parallèlement, le Conseil d'administration approuve pour l'exercice précédent l'atteinte des objectifs et les primes liées aux performances et aux résultats qui en dépendent. Les CFF ont remanié le système de négociation des objectifs en 2008. Ils ont ainsi précisé la définition des objectifs en fonction de la stratégie et des échelons, de même que la structuration et la pondération des catégories d'objectifs. Désormais, l'exécution des tâches et le comportement sont évalués individuellement. Par ailleurs, la possibilité de surperformance individuelle a été créée.

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

Rémunérations accordées aux membres en exercice des organes dirigeants. La publication des rémunérations intervient conformément à l'ordonnance fédérale sur les salaires des cadres et aux prescriptions du Code des obligations sur la transparence des indemnités versées aux membres du Conseil d'administration et de la Direction (art. 633b^{bis} CO) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

Les membres du Conseil d'administration (y compris le Président) ont perçu au total une rémunération de 841 666 francs pour l'exercice 2008 (760 000 francs en 2007) et une indemnité forfaitaire de 90 166 francs (90 400 francs en 2007). La rémunération du Président du Conseil d'administration s'est élevée à 250 000 francs (250 000 francs en 2007) et son indemnité forfaitaire à 30 000 francs (30 000 francs en 2007). La rémunération du vice-président s'est élevée à 90 000 francs (90 000 francs en 2007) et celle des sept autres membres du Conseil d'administration à 501 666 francs (420 000 francs en 2007). L'indemnité forfaitaire du vice-président s'est chiffrée à 10 000 francs (10 000 francs en 2007) et celle des autres membres du Conseil d'administration à 50 166 francs (50 400 en 2007).

L'ensemble des rémunérations versées aux membres de la Direction du groupe (y compris au Directeur général exécutif) s'est monté à 4 133 119 francs (3 403 567 francs en 2007), dont une part fixe de 2 663 334 francs (2 197 500 francs en 2007) et une part variable de 1 469 785 (1 206 067 francs en 2007); ces chiffres comprennent les salaires de D. Nordmann et de C. A. Dulex qui ont quitté l'entreprise respectivement le 31 août 2008 et le 31 octobre 2008. S'y ajoutent une indemnité forfaitaire de 138 334 francs (111 036 francs en 2007) et un versement unique annuel de 420 500 francs (455 208 francs en 2007) sur l'avoir en caisse de pensions.

Le Directeur général exécutif a perçu une somme de 796 000 francs (900 000 francs en 2007), dont une part fixe de 540 000 francs (500 000 francs en 2007) et une part variable de 256 000 francs (400 000 francs en 2007). Il a en outre bénéficié d'une indemnité forfaitaire de 25 200 francs (25 000 francs en 2007) et d'un versement unique annuel de 60 000 francs (60 000 francs en 2007) sur l'avoir en caisse de pensions. Un nouveau et dernier versement exceptionnel de 168 000 francs (250 000 en 2007) a été effectué sur l'avoir en caisse de pensions pour compenser les années de cotisation retraite perdues à la suite de son changement d'employeur.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants. Les membres du Conseil d'administration reçoivent un abonnement général de première classe des entreprises suisses de transport pendant quatre ans après leur départ. En 2008, les anciens membres des organes dirigeants n'ont perçu aucune rémunération (comme en 2007). Aucune indemnité n'a non plus été versée aux membres du Conseil d'administration ou de la Direction du groupe ayant quitté leur poste avant 2008.

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 du groupe n'ont perçu d'honoraires pour des services additionnels en faveur des CFF ou d'une société du groupe. De même, aucun prêt, avance ou crédit n'a été accordé.

Autres prestations accessoires, bonifications et conditions contractuelles. Outre les indemnités forfaitaires, les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe ne bénéficient d'aucune prestation accessoire ou bonification. Les primes liées aux performances et aux résultats faisant partie intégrante du contrat de travail des cadres se fondent essentiellement sur des objectifs financiers, de sécurité et de ponctualité. S'agissant des plans de prévoyance et de la participation de l'employeur et du salarié, les membres de la Direction du groupe 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 Directeur général exécutif de l'entreprise correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue.

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

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

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

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

- Convention sur les prestations: tous les quatre ans, le Conseil fédéral 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 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 par l'Assemblée générale;
- élection ou révocation du Conseil d'administration;
- décharge du Conseil d'administration.

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

Prestations financières de la Confédération. La Confédération commande des prestations auprès des CFF en vue de maintenir et de développer l'infrastructure et met à leur disposition les ressources nécessaires dans le cadre d'un plafond de dépenses fixé pour une période de quatre ans. 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 38 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 LCFF).

Organe de révision.

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

Mandats et honoraires. Le mandat de base comprend non seulement la vérification des comptes individuels de CFF SA 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 2008, des honoraires à hauteur de 1 696 000 francs (contre 1 759 000 en 2007) 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 64 000 francs (contre 35 000 en 2007).

Conformément à une décision du comité 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 responsable des finances.

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe. Le comité Audit évalue la performance, l'indépendance et la rémunération de l'organe de révision externe. Il s'informe du processus de contrôle, du plan de révision et du volume des travaux de révision annuels, discute des résultats de la révision avec les réviseurs, 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.

Chronique annuelle 2008

Janvier

11 janvier – Les CFF débutent les travaux de stabilisation du remblai entre Wünnewil et Flamatt. Ce chantier, dont l'achèvement est prévu en novembre, perturbe le trafic ferroviaire entre Berne et Fribourg, occasionnant des retards systématiques. En août 2007, de violents orages avaient provoqué l'effondrement du remblai et nécessité son assainissement pour un montant de 13,2 millions de francs.

28 janvier – Les CFF annoncent qu'à compter du 1^{er} avril, les boutiques et kiosques des gares ne vendront plus d'alcool après 22 heures. Les CFF et les commerçants contribuent ainsi au maintien de l'ordre et de la propreté dans les gares.

Février

4 février – Le Ticket Shop des CFF permet désormais aux clients d'acheter et d'imprimer leurs titres de transport internationaux ainsi que leurs réservations depuis leur ordinateur.

15 février – Grâce aux excellentes conditions climatiques, les stations de sports d'hiver font le plein. Les CFF mettent en place 30 trains spéciaux pendant les week-ends des vacances scolaires. En fin de semaine, pas moins de 22 trains spéciaux desservent le Valais via le nouveau tunnel de base du Lötschberg.

26 février – Après dix ans à la tête du Conseil d'administration, Thierry Lalive d'Epinay annonce son départ pour fin 2008. Il a été le premier Président du Conseil d'administration de la société anonyme CFF fondée dans le cadre de la réforme des chemins de fer de 1999. A cette date, les CFF ont cessé d'être une régie fédérale pour s'affirmer comme une entreprise de transport et de services moderne et performante sur un marché très concurrentiel.

28 février – Le Conseil d'administration nomme Georg Radon (50 ans), économiste d'entreprise d'origine argovienne, au poste de chef des finances des CFF. Ancien directeur financier et membre de la direction de SR Technics, il succède à Claude Alain Dulex.

Mars

7 mars – Face à la perte opérationnelle de 87,9 millions de francs essuyée par CFF Cargo en 2007, les CFF annoncent un plan d'assainissement de 70 millions de francs pour la branche fret du groupe. Le gros entretien des locomotives doit être progressivement regroupé à Yverdon. Il est en outre prévu de développer l'entretien des wagons à Bellinzzone en partenariat avec une société privée et d'intégrer le Centre Service Clientèle de Fribourg à la centrale de CFF Cargo à Bâle. Les mesures d'assainissement prévoient la suppression de 401 postes, dont 300 dans les services administratifs.

7 mars – Bien que le plan d'assainissement soit bien accueilli par le plus grand nombre, le personnel des Ateliers industriels de Bellinzone commence le jour même une grève illimitée (cf. page 24). La population et les autorités tessinoises ainsi que les responsables politiques et religieux du Tessin soutiennent largement ce mouvement. Le 5 avril, les négociations menées par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger mettent fin à une grève d'un mois. Les CFF renoncent aux mesures décidées pour Bellinzone. Les représentants des partenaires sociaux et du comité de grève participent alors à une table ronde organisée avec les CFF et supervisée par l'ancien Conseiller national Franz Steinegger. Elle vise à définir des mesures pour redresser durablement le résultat des Ateliers industriels de Bellinzone à hauteur de 10 millions de francs par an d'ici 2010. Après cette date, d'autres mesures d'optimisation devront être envisagées.

17 mars – Le week-end de Pâques, les CFF mettent en place 65 trains spéciaux et proposent 50 000 places assises supplémentaires pour faire face au grand rush en direction du Sud.

31 mars – Les 75 voitures business des CFF sont désormais équipées de la technologie sans fil LAN. Grâce à leur coopération avec Swisscom, les CFF permettent pour la première fois à leurs clients d'accéder à Internet à bord des trains InterCity reliant Zurich à Berne.

Avril

2 avril – Malgré le revers de CFF Cargo, les CFF clôturent 2007 sur un bénéfice consolidé de 80,4 millions de francs. Ils établissent de nouveaux records en termes de nombre de voyageurs (306,7 millions) et de volume de marchandises transportées (13,37 milliards de tonnes-kilomètres). Lors de la conférence de bilan, ils saluent les bénéfices de CFF Voyageurs et CFF Immobilier, à l'origine de cette belle performance du groupe.

29 avril – Les Conseils d'administration d'Atel et des CFF approuvent la construction de l'usine de pompage-turbinage Nant de Drance dans le Bas-Valais. Cette centrale est conçue pour assurer, d'ici 2015, l'approvisionnement en courant de traction aux heures de pointe. Son coût est estimé à 990 millions de francs. Les CFF et Atel détiennent respectivement 40 et 60 pour cent de la filiale commune.

29 avril – Les CFF renforcent leur engagement en faveur de la protection du climat en initiant un programme global d'économie d'énergie. Malgré l'extension de l'offre, ils comptent réduire de 10 pour cent la consommation énergétique prévue d'ici 2015.

Mai

9 mai – Le canton d'Argovie, la ville d'Aarau et les CFF donnent le coup d'envoi des travaux de la nouvelle gare d'Aarau. Après démolition de l'ancien ouvrage, un bâtiment moderne et convivial abritant une zone commerciale, des bureaux ainsi qu'un pôle de services sera érigé d'ici 2010.

25 mai – Quelque 90 000 visiteurs s'associent aux cantons de St-Gall et des Grisons, à la ville de Coire et aux communes du Rheintal pour célébrer le 150^e anniversaire de la ligne du Rheintal et inaugurer la nouvelle gare de Coire.

Juin

Du 7 au 29 juin – Les Suisses font honneur à leur titre de «Champions d'Europe des voyages en train». Pendant l'Euro 2008, organisé conjointement par la Suisse et l'Autriche, les CFF et les transports publics suisses acheminent près de 2 millions de spectateurs et de supporteurs aux matchs ou dans les villes hôtes, ce qui représente près de 80 pour cent des parts de marché. Le trafic se déroule sans incident majeur malgré la mise en place de 4700 trains spéciaux. Quelque 1400 collaborateurs supplémentaires des services centraux renforcent les rangs des assistants clientèle (cf. page 23).

11 juin – En ce jour décisif pour l'équipe de Suisse, les CFF transportent 350 000 supporteurs et spectateurs dans 250 trains spéciaux tout en continuant à assurer une qualité constante dans le trafic des navetteurs. Leurs prestations pendant l'Euro 2008 leur valent de nombreux éloges.

25 juin – Le Conseil fédéral nomme Ulrich Gygi (61 ans) à la présidence du Conseil d'administration des CFF. Longtemps Directeur général du groupe La Poste Suisse, Ulrich Gygi prendra ses fonctions le 1^{er} janvier 2009.

25 juin – Les CFF donnent le coup d'envoi du 150^e anniversaire du tronçon Lausanne–Genève–La Plaine. Deux expositions spéciales prévues à l'automne, l'une au Comptoir Suisse de Lausanne, l'autre à la Foire de Genève, clôturent les festivités.

29 juin – La Fête fédérale des yodleurs rassemble 12 000 chanteurs et 300 000 visiteurs à Lucerne. Les CFF mettent en place une centaine de trains spéciaux et acheminent près de 80 pour cent des spectateurs et participants.

30 juin – Le Conseil d'administration vote un crédit-cadre de 1,51 milliard de francs pour l'acquisition de matériel roulant. Les CFF commandent 50 rames automotrices à deux niveaux auprès du fabricant suisse Stadler Rail et 121 voitures à deux niveaux et plancher surbaissé auprès de Siemens/Bombardier pour le RER zurichois.

Juillet

2 juillet – Le Conseil fédéral soumet à la consultation quatre variantes pour l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Saluant cette avancée, les CFF soulignent que seule la première variante, qui prévoit des réserves de fluctuation, garantit un assainissement durable de l'institution de prévoyance. Ils comptent sur la Confédération pour assumer la responsabilité du refinancement insuffisant de la Caisse de pensions à sa création en 1999, mais n'attendent aucun traitement de faveur pour combler le découvert encore creusé par la crise, ce problème étant du ressort de l'employeur, de la Caisse et des assurés.

Août

9 août – La Streetparade de Zurich rassemble une centaine de milliers de «raveurs». A cette occasion, les CFF proposent 90 000 places assises supplémentaires dans 110 trains spéciaux.

30 août – Madonna attire les foules pour le plus grand concert en plein air jamais organisé en Suisse. Près de 70 000 inconditionnels convergent vers Dübendorf, la plupart à bord des 130 trains spéciaux des CFF.

Septembre

3 septembre – Les CFF annoncent un bénéfice consolidé de 104,7 millions de francs pour le premier semestre 2008, ce qui représente une hausse de 13,4 pour cent par rapport à 2007. Le résultat est dopé par un gonflement, de 6,9 pour cent, de la demande en trafic voyageurs. Les CFF déclarent par ailleurs chercher des partenaires pour renforcer la compétitivité et la rentabilité de CFF Cargo, leur filiale fret.

7 septembre – Plusieurs dizaines de milliers de visiteurs fêtent le 125^e anniversaire de la ligne du Seetal entre Emmenbrücke et Lenzbourg.

30 septembre – Quelque 600 000 téléspectateurs suivent à la télévision suisse la retransmission en direct de la représentation de l'opéra «La Traviata» de Giuseppe Verdi donnée à la gare centrale de Zurich.

Octobre

2 octobre – De pair avec les entreprises de transport public et Jelvoli, les CFF lancent un nouvel abonnement demi-tarif intégrant une carte de crédit Visa gratuite. Cet abonnement d'un nouveau genre se renouvelle automatiquement et coûte 125 francs par an, soit 25 francs de moins qu'un demi-tarif pour un an.

15 octobre – Quelque 14 entreprises intéressées par un partenariat avec CFF Cargo soumettent une offre dans les délais impartis. Après évaluation des différentes propositions, les CFF mènent des négociations avec les partenaires potentiels et entendent arrêter leur décision courant 2009.

30 octobre – L'hiver fait une arrivée remarquée en Suisse. Une neige abondante, des arbres renversés et des branches cassées perturbent le trafic ferroviaire pendant plusieurs heures. Les CFF enregistrent pour cette seule journée près de 20 interruptions de voie et dérangements.

Novembre

15 novembre – Les CFF remettent en scène un train d'époque et illuminent le pont de la Lorraine à Berne, dit le «pont rouge», pour célébrer le 150^e anniversaire de la liaison directe Zurich–Wyerfeld–Berne.

21 novembre – Les CFF présentent l'horaire 2009 avec, une fois de plus, des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes en Suisse. L'offre des CFF s'est enrichie de 5,5 pour cent de trains-kilomètres. Le réseau atteint peu à peu ses limites en termes de capacité, en particulier aux heures de grande affluence. La cadence semi-horaire intégrale pour l'InterCity Bâle–Zurich ainsi que des trains supplémentaires sur les lignes Berne–Zurich et Lausanne–Genève comptent parmi les principales nouveautés.

21 novembre – Les CFF remettent à la Confédération des propositions de projets pouvant être réalisés rapidement dans le cadre d'un éventuel programme conjoncturel en 2009 et 2010. Ils y proposent des mesures prioritaires visant à maintenir le réseau en l'état et à réduire les goulets d'étranglement.

28 novembre – Le Conseil d'administration décide de concentrer le gros entretien des locomotives au sein d'une même unité rattachée à CFF Voyageurs. A compter du 1^{er} janvier 2009, c'est donc la division Voyageurs et non plus CFF Cargo qui régira les Ateliers industriels de Bellinzona. Cette restructuration génère des synergies et ouvre de nouvelles perspectives sur le marché.

Décembre

14 décembre – Le nouvel horaire fonctionne bien. Seul bémol: les rames Cisalpino ETR 610 se font toujours attendre. En raison d'un manque de disponibilité et de nombreuses pannes, les CFF sont contraints de substituer leurs trains pendulaires à plusieurs rames ETR 470 de Cisalpino circulant sur la ligne du St-Gothard. La stabilisation de l'horaire impose toutefois aux voyageurs un changement à Lugano.

16 décembre – Le Conseil d'administration nomme le romand Philippe Gauderon (53 ans) à la tête d'Infrastructure et membre de la Direction du groupe. Philippe Gauderon dirigeait jusqu'à présent l'unité Operating de CFF Voyageurs. Au 1^{er} janvier 2009, il succèdera à Hansjörg Hess, qui interviendra, pour sa part, en qualité de conseiller au sein des CFF.

Rapport financier

Groupe CFF

Rapport financier	94
Compte de résultat du groupe	100
Bilan du groupe	101
Tableau de financement du groupe	102
Tableau des capitaux propres du groupe	103
Annexe aux comptes du groupe	104
Remarques concernant les comptes du groupe	108
Information sur les segments: compte de résultat du groupe CFF	124
Information sur les segments: bilan du groupe CFF	126
Liste des participations du groupe	128
Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe	130

CFF SA

Compte de résultat	132
Bilan	133
Annexe aux comptes annuels	134
Proposition d'utilisation du résultat	142
Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels	143

Rapport financier

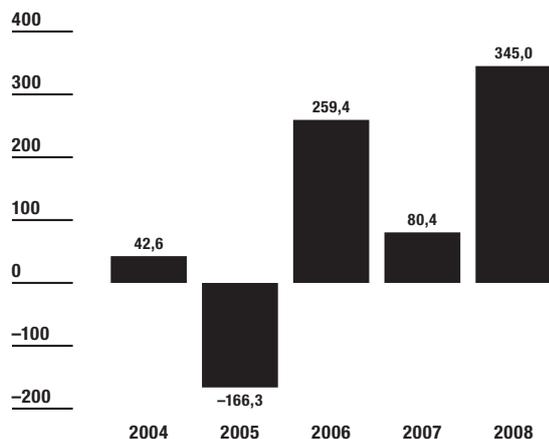
Malgré la crise financière mondiale et l'apparition des premiers signes de ralentissement conjoncturel, le groupe CFF a réalisé un exercice 2008 satisfaisant, portant son résultat consolidé à 345,0 millions de francs contre 80,4 millions en 2007. Cependant, le volume important des investissements a eu pour conséquence un flux de trésorerie disponible négatif de 505,6 millions de francs. La progression du résultat consolidé est due à l'amélioration des résultats obtenus par les segments Trafic voyageurs, Trafic marchandises et Immobilier. Les revenus supplémentaires engrangés par CFF Immobilier sont consacrés au versement d'indemnités compensatoires liées au paiement des intérêts et aux mensualités de remboursement du prêt de la Caisse de pensions.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2008 sur un bénéfice consolidé de 345,0 millions de francs et enregistre ainsi une hausse de 246,6 millions de francs ou 329,1 pour cent par rapport à 2007. CFF Voyageurs a amélioré son résultat de 83,8 millions de francs ou 43,4 pour cent, et CFF Cargo de 160,5 millions de francs ou 84,3 pour cent. Le bénéfice avant impôts et indemnités compen-

satoires de CFF Immobilier s'est également apprécié de 16,1 millions de francs ou 8,6 pour cent. Néanmoins, il ne faut pas oublier que la constitution de provisions au titre des restructurations, notamment dans le domaine de l'activité de fret, avait grevé le résultat de l'exercice précédent à hauteur de 96,0 millions de francs.

Résultat consolidé

En millions de francs

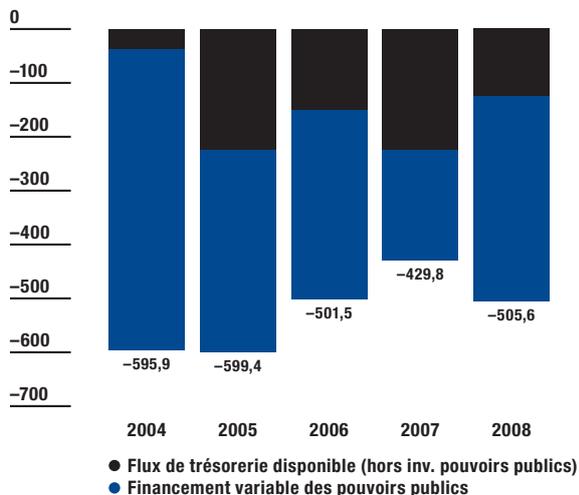


Entre 2004 et 2008, le résultat consolidé a subi l'influence de différents facteurs exceptionnels, dont les principaux sont cités ci-après:

- première application de la Swiss GAAP RPC 16 au 1^{er} janvier 2006 et disparition consécutive de la dotation à la provision (provision RPC de 150,0 millions de francs en 2004 et de 94,0 millions de francs en 2005);
- constitution de provisions au titre des restructurations en trafic marchandises (provision de 120,0 millions de francs en 2005 et de 96,0 millions de francs en 2007).

Flux de trésorerie disponible

En millions de francs



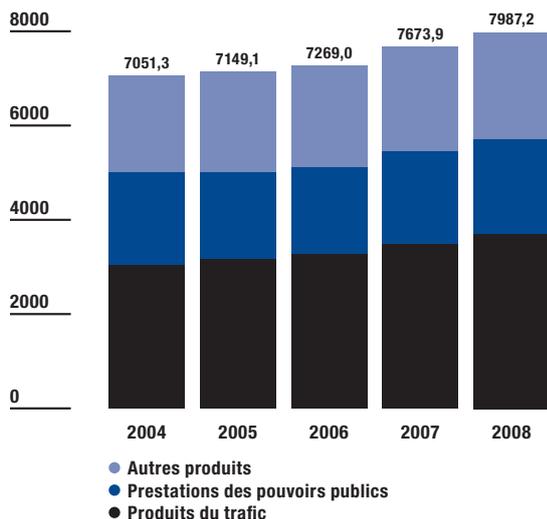
Les investissements ayant généré un flux de trésorerie supérieur à celui de l'activité d'exploitation, il en résulte une sortie nette qui nécessite la souscription de solutions de financement supplémentaires.

Le flux de trésorerie disponible négatif résultant des investissements effectués dans l'infrastructure est en grande partie financé à l'aide de prêts à taux variable consentis par la Confédération ainsi que, à partir de 2008, par les cantons. Pour couvrir la dette résiduelle, les CFF ont dû recourir à un financement auprès de tiers.

La forte part des prêts consentis par la Confédération dans le flux de trésorerie disponible entre 2004 et 2006 s'explique par la réalisation des grands projets ferroviaires (Rail 2000).

Produits d'exploitation

En millions de francs



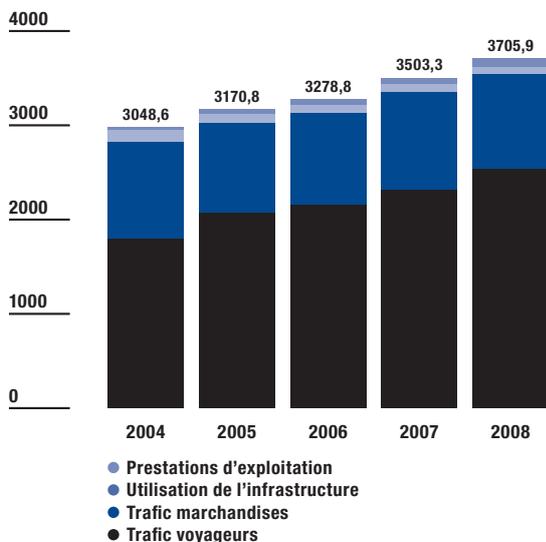
Les produits d'exploitation ont enregistré une progression de 935,9 millions de francs ou 3,2 pour cent par an sur les cinq derniers exercices. Cette progression est imputable aux produits du trafic, qui ont crû à un rythme de 5,0 pour cent par an ou de 657,3 millions de francs sur cinq ans, ainsi qu'aux autres produits, en hausse de 221,6 millions de francs ou 2,6 pour cent par an.

La part des produits du trafic dans les produits d'exploitation est passée de 43,2 pour cent en 2004 à 46,4 pour cent en 2008.

Au cours de la même période, la part des prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat a diminué, passant de 27,9 pour cent à 25,4 pour cent.

Produits du trafic

En millions de francs



Passant de 61,3 à 68,4 pour cent entre 2004 et 2008, la part du trafic voyageurs dans les produits du trafic a augmenté en raison d'une extension ciblée de l'offre et d'une croissance de la demande.

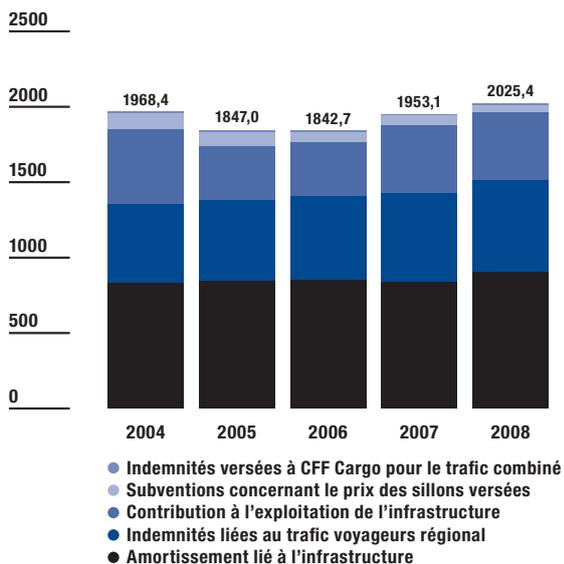
En revanche, la part du trafic marchandises s'est contractée, reculant de 33,7 pour cent en 2004 à 27,3 pour cent en 2008. S'établissant à 1013,1 millions de francs en 2008, les produits provenant du trafic marchandises accusent une légère baisse par rapport à 2007, en raison du ralentissement conjoncturel qui a fortement pesé sur le fret international fin 2008.

A la suite de la libéralisation du marché du fret, les produits issus de l'utilisation de l'infrastructure ont augmenté de 40,4 millions de francs entre 2004 et 2008, ce qui représente un taux de croissance annuel de 25,2 pour cent.

Les produits résultant des prestations d'exploitation enregistrent une légère baisse de 33,8 millions de francs, soit un repli de 7,7 pour cent par an.

Prestations des pouvoirs publics

En millions de francs



Les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le résultat comprennent les contributions de la Confédération, des cantons et des collectivités publiques étrangères.

La Confédération prend en charge les coûts liés à la mise à disposition et à l'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas couverts par le prix du sillon fixé conformément à la législation, ainsi que les besoins d'amortissement inhérents aux investissements déjà réalisés (maintien de la substance).

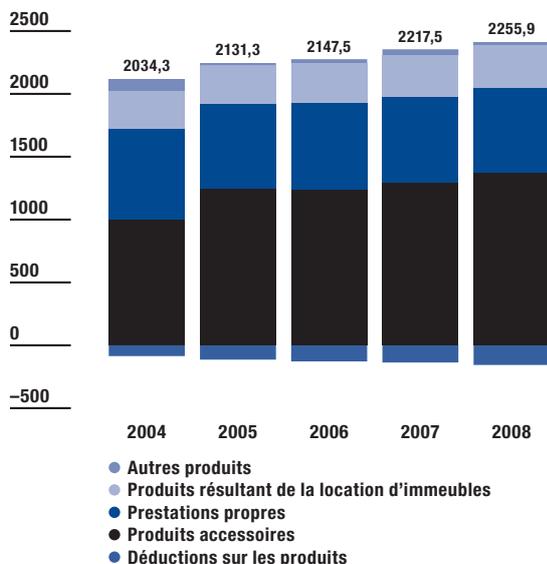
Les investissements dans le développement de l'infrastructure engendrent une augmentation des amortissements, et la forte sollicitation des installations entraîne une hausse des frais d'entretien.

Les indemnités compensatoires dans le trafic voyageurs régional correspondent à la participation aux coûts non couverts par le prix des billets de train et générés par l'offre que les pouvoirs publics ont commandée.

En subventionnant le prix des sillons et en allouant des indemnités compensatoires, la Confédération soutient le fret ferroviaire et, partant, le transfert du trafic de la route vers le rail. Ces contributions ont diminué de 54,6 millions de francs entre 2004 et 2008, soit une baisse de 17,5 pour cent par an.

Autres produits

En millions de francs



Les autres produits ont augmenté de 221,6 millions de francs sur cinq ans, soit 2,6 pour cent par an. Leur part dans les produits d'exploitation reste néanmoins stable.

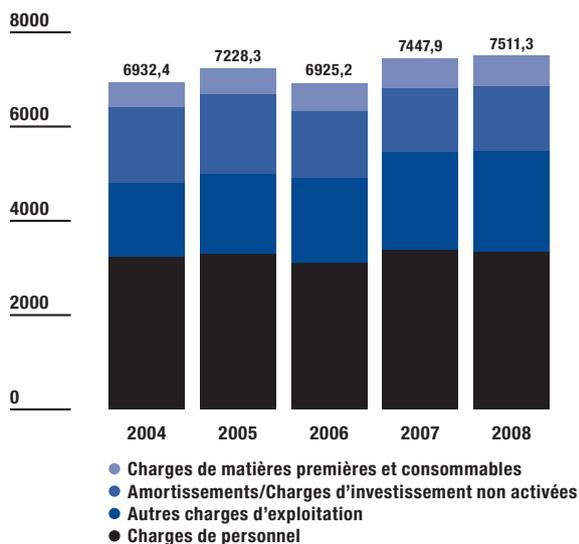
Les produits accessoires englobent entre autres les produits résultant de prestations de service telles que l'organisation de voyages, les cartes prépayées pour téléphones portables et la restauration à bord des trains. Ils comprennent également les participations financières des pouvoirs publics pour les services commandés et fournis, les produits issus de la location, les commissions et les bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés.

Les prestations propres reflètent le temps consacré au développement de l'actif immobilisé et à la constitution des stocks de marchandises.

L'accroissement de 47,1 millions de francs ou 3,8 pour cent par an des revenus locatifs s'explique principalement par la mise en œuvre des concepts «RailCity» et «Gare et plus».

Charges d'exploitation

En millions de francs



Représentant quelque 45 pour cent des charges d'exploitation, les charges de personnel ont affiché une évolution stable entre 2004 et 2008.

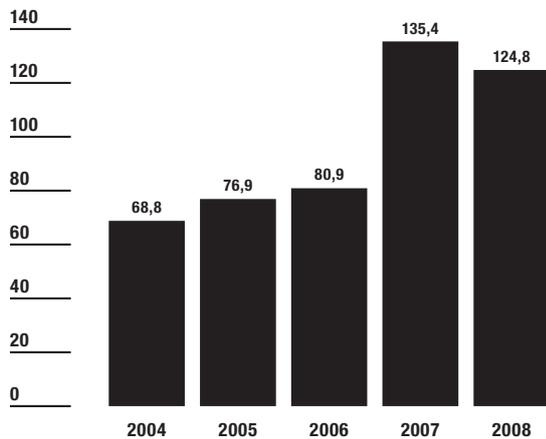
L'augmentation constante des autres charges d'exploitation, qui ont crû de 560,6 millions de francs sur cinq ans ou de 8,0 pour cent par an, reflète la progression des produits du trafic et des autres produits.

Jusqu'en 2005, la position «Amortissements» englobait également des coûts pour les charges d'investissement non activées. Un raccourcissement de la durée d'utilisation dû aux développements technologiques et un accroissement du volume d'investissement entraînent à moyen terme une augmentation des amortissements.

Les charges de matières premières et consommables ont crû de 112,6 millions de francs entre 2004 et 2008, soit 5,3 pour cent par an. Cette croissance traduit l'augmentation des frais d'entretien et de révision, consécutive au développement de l'infrastructure et du parc de véhicules ainsi qu'à la sollicitation accrue du réseau.

Charges financières nettes

En millions de francs



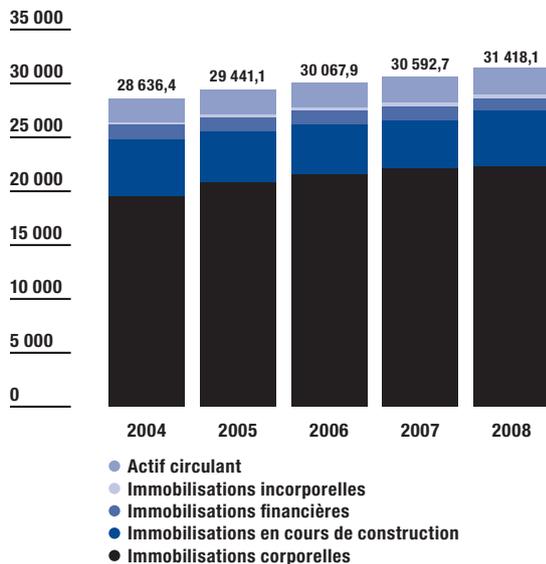
La forte augmentation des charges financières à partir de 2007 s'explique par le paiement de charges d'intérêts de quelque 55 millions de francs par an au titre du prêt souscrit pour contribuer à l'assainissement partiel de la Caisse de pensions.

Elle résulte également de la progression de l'endettement net imputable aux investissements d'extension réalisés.

Le recul des charges financières en 2008 est dû à des effets de change favorables.

Structure de l'actif

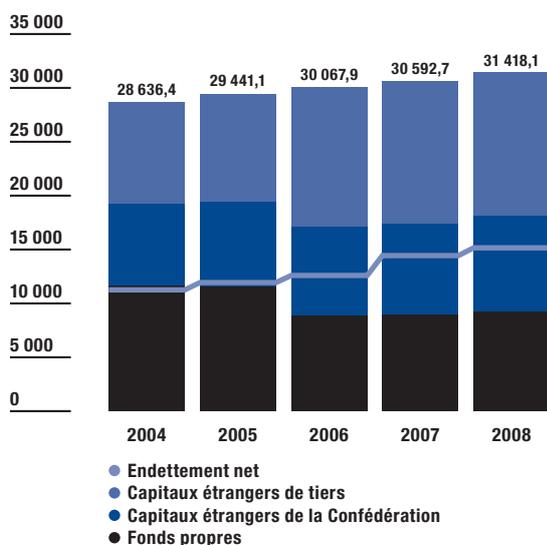
En millions de francs



Les investissements pour le maintien et le développement de l'offre dans les domaines de l'infrastructure et du parc de véhicules génèrent une augmentation des immobilisations corporelles et des immobilisations en cours de construction de 2607,3 millions de francs, ce qui représente une hausse de 2,5 pour cent par an.

Structure du passif/de l'endettement net

En millions de francs



Le recul des fonds propres et l'augmentation des capitaux étrangers en 2006 sont essentiellement dus à la première application de la Swiss GAAP RPC 16, qui a généré une contraction des fonds propres (retraitement) de quelque 3 milliards de francs.

L'augmentation des prêts auprès de la Confédération et des autres financements étrangers est liée aux investissements de remplacement et d'extension réalisés dans l'infrastructure et le parc de véhicules.

Perspectives.

Chiffrés à plusieurs milliards de francs, les investissements nécessaires pour du nouveau matériel roulant doivent être supportés par les CFF eux-mêmes. Une évolution des conditions-cadres est indispensable pour permettre à l'entreprise de dégager les capitaux dont elle a besoin.

La raréfaction des fonds publics oblige à hiérarchiser les investissements prévus pour les projets d'infrastructure et le développement des gares selon des critères précis d'économie, de gestion et de temps. L'objectif pour les CFF est d'atteindre une utilité maximale pour le plus grand nombre de clients.

La question de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF n'a toujours pas été réglée. Les CFF attendent de la Confédération qu'elle endosse la responsabilité pour le refinancement insuffisant lors de la création de la Caisse de pensions en 1999. En revanche, les CFF, la Caisse de pensions et les assurés doivent supporter conjointement les répercussions de la crise financière actuelle.

Compte de résultat du groupe CFF

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

M CHF	Remarque	2008	2007
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 705,9	3 503,3
Indemnités compensatoires	2	665,2	668,7
Produits résultant de la location d'immeubles	3	341,6	327,0
Produits accessoires	4	1 378,2	1 300,3
Autres produits	5	23,8	51,8
Prestations propres	6	671,3	675,4
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	7	1 360,2	1 284,4
Déductions sur les produits	8	-159,0	-136,9
Total Produits d'exploitation		7 987,2	7 673,9
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables	9	-648,1	-624,9
Charges de personnel	10	-3 355,3	-3 392,9
Autres charges d'exploitation	11	-2 120,6	-2 069,0
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	12, 21, 22, 23	-1 387,3	-1 361,1
Total Charges d'exploitation		-7 511,3	-7 447,9
Résultat d'exploitation/EBIT		476,0	226,0
Produits financiers	13	149,1	97,5
Charges financières	14	-274,0	-232,9
Bénéfice avant impôts		351,1	90,6
Impôts	15	-1,8	-8,6
Parts des minoritaires	16	-4,3	-1,6
Bénéfice du groupe		345,0	80,4

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

Bilan du groupe CFF

Actif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Actif circulant			
Liquidités	17	580,7	586,1
Titres		17,3	20,6
Créances résultant de livraisons et de prestations	18	761,0	680,4
Autres créances	19	187,7	258,2
Stocks et travaux en cours	20	368,6	344,3
Actifs de régularisation		497,7	521,5
Total Actif circulant		2 413,0	2 411,1
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	21	1 109,1	1 275,2
Immobilisations corporelles	22	22 381,2	22 115,7
Immobilisations en cours de construction	22	5 104,2	4 443,9
Immobilisations incorporelles	23	410,6	346,8
Total Actif immobilisé		29 005,1	28 181,6
Total Actif		31 418,1	30 592,7

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

Passif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	24	524,0	105,1
Dettes résultant de livraisons et de prestations	25	831,8	782,5
Autres dettes à court terme	26	136,6	157,4
Passifs de régularisation	27	1 270,5	1 248,0
Provisions à court terme	28	397,4	460,9
Total Capitaux étrangers à court terme		3 160,3	2 753,9
Dettes financières à long terme	29	5 229,6	5 775,0
Autres dettes à long terme	30	13 321,8	12 702,1
Provisions à long terme	28	394,1	394,8
Total Capitaux étrangers à long terme		18 945,5	18 872,0
Total Capitaux étrangers		22 105,8	21 625,9
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice du groupe		-2 180,1	-2 257,4
Bénéfice du groupe		345,0	80,4
Fonds propres sans parts des minoritaires		9 234,0	8 892,1
Parts des minoritaires	16	78,3	74,8
Total Fonds propres		9 312,3	8 966,8
Total Passif		31 418,1	30 592,7

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	2008	2007
Bénéfice du groupe	345,0	80,4
Amortissements de l'actif immobilisé	1 358,2	1 349,7
Pertes sur dépréciations d'actifs	29,2	11,4
Charges d'investissement non activées	53,9	20,0
Diminution des recettes imputées à long terme	-4,4	-11,6
Diminution/Augmentation de provisions	-63,8	84,7
Autres charges/produits sans incidence sur le fonds	55,7	-17,3
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés	-145,6	-102,6
Prestations propres activées sur immobilisations corporelles	-383,0	-371,8
Bénéfices proportionnels résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence	-1,0	-0,7
Résultat des parts des minoritaires	4,3	1,6
Diminution/Augmentation des titres	0,1	-5,6
Augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	-83,6	-18,9
Augmentation des stocks et travaux en cours	-24,3	-32,7
Diminution/Augmentation des autres actifs circulants	82,6	-163,7
Augmentation/Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	53,8	-24,4
Augmentation des autres dettes à court terme	25,7	78,1
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	1 302,8	876,8
Versements provenant de la liquidation de sociétés consolidées	0,0	-0,8
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction	-1 957,4	-1 409,1
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles	219,7	192,3
Versements pour investissements d'immobilisations financières	-32,3	-18,2
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières	64,3	8,3
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles	-102,7	-79,9
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles	0,0	0,8
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-1 808,3	-1 306,6
Remboursements d'emprunts	0,0	-50,0
Augmentation des dettes financières à court terme	130,4	31,7
Remboursement/Augmentation des dettes financières à long terme	-82,2	414,2
Augmentation/Remboursement d'autres dettes financières à long terme	457,5	-82,1
Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires	-0,8	-0,8
Variation de liquidités résultant de l'activité de financement	504,8	312,9
Total Variation de liquidités	-0,7	-116,9
Liquidités au 1 ^{er} janvier	586,1	702,3
Différence de change	-4,6	0,7
Liquidités au 31 décembre	580,7	586,1
Variation de liquidités	-0,7	-116,9

Tableau des capitaux propres du groupe CFF

	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Cumul des différences de change	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
M CHF							
Fonds propres au 1.1.2007	9 000,0	2 069,1	-2 259,9	2,0	8 811,3	74,8	8 886,1
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	80,4	0,0	80,4	1,6	82,0
Différences de change	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
Fonds propres au 31.12.2007	9 000,0	2 069,1	-2 179,5	2,5	8 892,1	74,8	8 966,8
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	345,0	0,0	345,0	4,3	349,3
Différences de change	0,0	0,0	0,0	-3,0	-3,0	0,0	-3,1
Fonds propres au 31.12.2008	9 000,0	2 069,1	-1 834,5	-0,6	9 234,0	78,3	9 312,3

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

Annexe aux comptes du groupe 2008

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 (CFF SA) et de toutes les sociétés dans lesquelles CFF SA 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 CFF sont en contact avec des sociétés ad hoc (SPE - Special purpose entities) pour des opérations de leasing internationales. Ces sociétés ne font pas partie du périmètre de consolidation, car les CFF n'y possèdent aucune participation, option, part de fonds, ni droit de vote ou autres droits. Ces transactions sont inscrites au bilan en tant que leasing financier.

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation figurent à la page 128.

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

Pour les participations dans des joint-ventures, la méthode de l'intégration proportionnelle est appliquée. Les différents partenaires exercent une influence absolument identique et un contrôle équivalent sur la société. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont saisis de manière proportionnelle.

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

Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles CFF SA 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 CFF SA à 50 pour cent, qui ne remplissent pas les critères requis pour une intégration proportionnelle.

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

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

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

	2008	Cours moyen 2007	Cours du jour de clôture 31.12.2008	Cours du jour de clôture 31.12.2007
EUR	1,58	1,65	1,49	1,66
GBP	1,98	2,39	1,53	2,25

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

Principes de consolidation des comptes du groupe.

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

Actif circulant. Les *liquidités* englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux et les avoirs en comptes bancaires ainsi que les placements financiers réalisables à court terme.

Les *titres* sont évalués au cours du marché.

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

Les *stocks et travaux en cours*, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient selon le principe de la valeur la plus basse. Le prix de revient s'obtient en additionnant les dépenses liées aux achats de matériel et les coûts de fabrication (prix de revient global). L'évaluation est réalisée à l'aide de la méthode de suivi des coûts ou de la méthode du coût standard suivant les articles. Les risques liés à une durée de stockage particulièrement longue ou à une réduction des possibilités d'utilisation sont pris en compte par des corrections de valeur. Les escomptes octroyés par les fournisseurs sont comptabilisés dans les produits financiers.

Actif immobilisé. Les *immobilisations financières* comprennent les participations non consolidées. Celles dans lesquelles CFF SA 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. Des impôts différés actifs sur des différences temporaires ainsi que sur des pertes fiscales reportées ne peuvent être comptabilisés que lorsqu'il est probable qu'ils pourront être réalisés dans le futur par l'existence de bénéfices imposables suffisants.

Les *immobilisations corporelles* sont évaluées au coût d'acquisition ou au prix de revient, déduction faite des amortissements nécessaires. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Equipements techniques, électrotechniques et mécaniques	15-25
Instruments, mobilier et outillage	5-20
Matériel informatique	2-8
Télécommunications	
- Petits appareils, réseaux	2-8
- Installations de télécommunication, installations radio, etc.	10-20
Véhicules	
- Locomotives et véhicules moteurs	25-30
- Voitures	20-30
- Wagons et wagons de service	20-33
- Petits véhicules de traction	20-30
- Véhicules routiers et autres	7-20
Technique ferroviaire	15-33
Raccordement, alimentation, élimination	15-30
Ouvrages hydrauliques	
- Conduites haute pression, galeries de captage/dessableurs	40-50
- Autres ouvrages hydrauliques	70-80
Bâtiments	
- Bâtiments d'habitation, locaux administratifs ou commerciaux et bureaux	55-75
- Autres bâtiments	40-60

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

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 reprises par relocation («sales and lease-back») donnent lieu à des opérations de délimitation périodique qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat.

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

Les *immobilisations en cours de construction* englobent l'ensemble des coûts sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles. Les coûts sur projets non activés sont facturés selon le type de charges au moment de l'établissement du compte de résultat. Des corrections de valeur sur les immobilisations en cours de construction sont réalisées en cas de dépréciation d'actifs selon la norme 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. Il n'existe pas d'immobilisations incorporelles produites en propre. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Goodwill	5
Droits	selon le contrat
Logiciels	4-8

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

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

Les *provisions* sont constituées et dissoutes selon les principes de l'économie d'entreprise. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte au taux de refinancement applicable vis-à-vis de la Confédération. Les provisions fiscales à long terme regroupent les impôts différés. Elles concernent uniquement les filiales, car CFF SA – à l'exception des immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire – et CFF Cargo SA ne sont pas soumises à l'impôt. Ces provisions tiennent compte de toutes les répercussions fiscales qui découlent des différents principes d'évaluation internes au groupe ou liés au droit commercial et à la fiscalité locale. Elles sont constituées selon la méthode «liability» et, le cas échéant, adaptées en fonction des modifications de la législation fiscale locale. Elles sont inscrites au bilan, sous les provisions à long terme.

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

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

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

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

Produits dérivés. Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les produits dérivés servent donc à couvrir les opérations de base. Une évaluation régulière des transactions permet de contrôler les risques. Le principe d'évaluation du sous-jacent s'applique. Les affaires ayant une incidence sur le compte de résultat sont comptabilisées dès leur réalisation.

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

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan. Les autres engagements à long terme comprennent l'ensemble des engagements ayant une échéance supérieure à un an à compter du jour d'établissement du bilan ou ne pouvant pas être résiliés dans un délai de 12 mois. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale.

Remarques concernant les comptes du groupe.

0.0 Modification des principes applicables à la présentation des comptes

En 2008, aucune modification des recommandations Swiss GAAP RPC n'est entrée en vigueur.

0.1 Modification du périmètre de consolidation

Depuis le 1^{er} janvier 2008, le périmètre de consolidation n'a subi aucune modification.

0.2 Changements de présentation

Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima

En raison d'une réévaluation de l'ensemble des contrats de location-vente Eurofima, les véhicules mentionnés à titre de garantie dans les documents contractuels ne sont plus comptabilisés dans les véhicules (contrats de leasing) mais inscrits au poste «Véhicules», tout en étant présentés dans les engagements conditionnels. Les dettes financières à long terme correspondantes ont été sorties du compte «Dettes résultant de contrats de leasing» et comptabilisées dans le poste «Dettes bancaires». Les comptes de l'exercice 2007 ont également été révisés. Nous renvoyons à ce propos aux remarques correspondantes dans l'annexe aux comptes du groupe.

Financement de la ligne diamétrale de Zurich (DML)

Les modalités de financement de la ligne diamétrale de Zurich (DML) ont été définies le 5 septembre 2008 dans le cadre d'une convention conclue entre la Confédération, les cantons concernés et les CFF. Conformément aux dispositions convenues, les versements déjà perçus et comptabilisés au cours des exercices précédents doivent être présentés. La procédure définie reste sans effet sur le résultat mais peut être à l'origine de transferts comptables et nécessiter des opérations de financement ne présentant aucune incidence sur la trésorerie. En effet, le poste «Participations financières» dans les produits accessoires (cf. remarque 4) s'est contracté de 60,9 millions de francs, la position «Amortissements liés à l'infrastructure» dans les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure (cf. remarque 7) a augmenté de 29,1 millions de francs et les amortissements sur valeurs comptables résiduelles ont diminué de 31,8 millions de francs (cf. remarque 12). A la suite de l'annulation rétroactive des contributions de tiers déjà perçues, les cantons ont octroyé des prêts à hauteur de 79,0 millions de francs dans le cadre de projets liés au Fonds d'infrastructure (cf. remarque 30).

1 Produits du trafic

M CHF	2008	2007
Trafic voyageurs	2 535,7	2 321,0
Trafic marchandises	1 013,1	1 033,9
Prestations d'exploitation	89,0	87,7
Infrastructure	68,1	60,7
Produits du trafic	3 705,9	3 503,3

Les produits du trafic ont augmenté de 202,6 millions de francs ou 5,8 pour cent en 2008.

Le produit du trafic voyageurs a affiché une progression de 214,7 millions de francs ou 9,2 pour cent, qui est essentiellement due à l'élargissement de l'offre en trafics grandes lignes et régional.

Le produit du trafic marchandises a fléchi de 2 pour cent, à 1013,1 millions de francs, au cours de l'exercice sous revue. Ce léger recul est lié à la dépréciation de l'euro et au sensible repli du trafic international enregistré au cours du 4^e trimestre sous l'effet de la crise économique.

Les produits liés aux prestations d'exploitation ont crû de 1,3 million de francs ou 1,5 pour cent par rapport à l'exercice précédent.

En 2008, l'accès libre au réseau a, une fois de plus, permis de vendre davantage de sillons à des tiers, si bien que les produits liés aux prestations relevant de l'infrastructure ont augmenté de 7,4 millions de francs ou 12,2 pour cent.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2008	2007
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	272,9	348,7
Cantons	298,0	204,7
Contributions de tiers	34,1	38,4
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	605,0	591,8
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	47,2	46,8
pour les autres trafics marchandises	0,0	18,4
Total Subventions concernant le prix des sillons	47,2	65,2
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,0	11,7
Indemnités compensatoires	665,2	668,7

Les indemnités compensatoires ont diminué de 3,5 millions de francs pendant l'exercice sous revue.

Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional ont crû de 13,2 millions de francs ou 2,2 pour cent en raison de l'élargissement de l'offre. Entrée en vigueur en 2008, la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons a entraîné une nouvelle ventilation des indemnités compensatoires entre les cantons et la Confédération.

Les contributions de tiers concernent en particulier les prestations versées par des collectivités publiques à des filiales à l'étranger.

La Confédération ne versant plus, en 2008, de subventions sur le prix des sillons à CFF Infrastructure pour les autres trafics marchandises, le poste s'est réduit de 27,6 pour cent ou 18,0 millions de francs. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont légèrement augmenté en raison du surcroît de prestations.

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) (cf. remarque 7), la subvention de 39,0 millions de francs allouée à cette dernière est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits résultant de la location d'immeubles ont augmenté de 14,6 millions de francs ou 4,5 pour cent en 2008. Les gares «RailCity» et «Gare et plus» ont enregistré de nouveau la plus forte croissance.

4 Produits accessoires

M CHF	2008	2007
Prestations de services pour tiers	517,0	511,6
Travaux de maintenance et d'entretien	60,8	79,6
Produits résultant de la location	86,2	90,6
Ventes d'énergie	186,0	86,1
Opérations de change	42,4	41,4
Commissions	90,2	87,6
Matériel et imprimés	43,2	40,2
Participations financières	164,8	220,7
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	148,2	107,3
Autres produits accessoires	39,5	35,0
Produits accessoires	1 378,2	1 300,3

Les produits accessoires ont progressé de 77,9 millions de francs ou 6,0 pour cent par rapport à 2007. Cette croissance est largement imputable à la progression des ventes d'énergie ainsi qu'à la hausse des bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés, qui ont respectivement augmenté de 99,9 et 40,9 millions de francs ou de 116,0 et 38,1 pour cent. Ces bénéfices sont notamment affectés à la rémunération et à l'amortissement des prêts contractés dans le cadre de l'assainissement partiel de la Caisse de pensions CFF.

Les CFF couvrent plus de 75 pour cent de leurs besoins en électricité avec leurs propres centrales hydroélectriques. En cas de faibles précipitations pendant les mois d'hiver, ils doivent acheter un complément sur le marché. En revanche, ils peuvent y écouler de manière ciblée la production excédentaire pendant la période estivale. Le négoce de l'énergie à prix élevés et les opérations à terme portant sur l'échange de certificats sur le marché énergétique ont également contribué à cette croissance à hauteur de quelque 100 millions de francs (cf. remarque 11 «Charges d'énergie, élimination des déchets»).

Les participations financières ont chuté de 55,9 millions de francs ou 25,3 pour cent en 2008. La convention sur le financement de la ligne diamétrale de Zurich (cf. remarque 0.2) a pesé sur les participations financières à raison de 60,9 millions de francs.

5 Autres produits

En 2007, les autres produits étaient élevés en raison du versement d'indemnités dues pour une livraison tardive de rames et du remboursement d'un prêt ayant déjà fait l'objet de corrections de valeur.

6 Prestations propres

M CHF	2008	2007
Investissements	383,0	371,8
Etablissement de stocks	288,4	303,6
Prestations propres	671,3	675,4

7 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2008	2007
Amortissements liés à l'infrastructure	910,2	838,9
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	450,0	445,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 360,2	1 284,4

Les amortissements liés à l'infrastructure sont destinés à préserver la substance des installations 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 75,8 millions de francs ou 5,9 pour cent pendant l'exercice sous revue. Cette hausse est due pour l'essentiel à la croissance des contributions pour amortissements, consécutive à de lourds investissements dans l'infrastructure. S'établissant à 450,0 millions de francs conformément à la Convention sur les prestations 2007-2010, les contributions à l'exploitation sont restées stables. La mise en œuvre du blocage des crédits de 1 pour cent par la Confédération explique le montant légèrement inférieur enregistré en 2007.

Les prestations de la Confédération englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise (ZVV) d'un montant de 39,0 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 (cf. remarque 2).

8 Déductions sur les produits

Les déductions sur les produits ont augmenté de 22,1 millions de francs ou 16,1 pour cent en 2008. La hausse des produits du trafic résultant de l'accroissement des ventes de billets s'est traduite par une augmentation des commissions d'intermédiaires versées aux partenaires distributeurs et des commissions retenues par les émetteurs des cartes de crédit.

9 Charges de matières premières et consommables

Les charges de matières premières et consommables ont crû de 23,2 millions de francs ou 3,7 pour cent en 2008. Cette progression résulte principalement de l'augmentation du prix des matières premières, dont l'acier.

10 Charges de personnel

M CHF	2008	2007
Charges salariales	2 732,8	2 717,4
Charges sociales	467,5	461,3
Charges de personnel NOA	8,0	19,3
Autres charges de personnel	146,9	194,9
Charges de personnel	3 355,3	3 392,9

Les effectifs moyens ont progressé de 384 postes ou 1,4 pour cent, à 27 822 postes à plein temps. Les charges salariales ont crû de 2,4 pour cent, déduction faite de la provision pour allocations pendant les vacances et du versement d'une prime unique aux collaborateurs.

L'évolution des autres charges de personnel s'explique par la constitution, en 2007, de provisions pour des mesures de restructuration au sein de CFF Cargo à hauteur de 65,5 millions de francs.

11 Autres charges d'exploitation

M CHF	2008	2007
Loyer pour immobilisations corporelles	45,4	39,8
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	486,6	439,9
Charges de véhicules	148,0	151,7
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	72,8	64,9
Charges d'énergie, élimination des déchets	267,4	154,6
Charges d'administration et d'informatique	349,0	335,6
Dépenses publicitaires	71,1	66,8
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	2,6	4,8
Autres charges d'exploitation	305,8	394,1
Charges pour prestations fournies par des tiers	302,4	346,9
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/ prestations de la Confédération	69,5	69,9
Autres charges d'exploitation	2 120,6	2 069,0

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 51,6 millions de francs ou 2,5 pour cent pendant l'exercice sous revue.

Les charges d'énergie et d'élimination des déchets ont bondi de 112,8 millions de francs ou 73,0 pour cent. La forte progression de ce poste s'explique par l'augmentation des besoins énergétiques sur fond de hausse des prix ainsi que par l'accroissement du volume de transactions en raison de l'échange de certificats sur le marché de l'énergie (cf. remarque 4).

Les autres charges d'exploitation ont baissé de 88,3 millions de francs. Cette diminution de 22,4 pour cent est largement imputable à la dissolution des provisions devenues inutiles et initialement constituées pour les risques d'assurances à hauteur de 24,1 millions de francs, ainsi qu'au recul, de l'ordre de 13,5 millions de francs, des honoraires au titre de la recherche et du développement.

Les charges pour prestations fournies par des tiers ont enregistré une baisse de 44,5 millions de francs ou 12,8 pour cent, liée au développement, notamment en trafic marchandises, de la production en interne au détriment de la sous-traitance.

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, les CFF appliquent une réduction représentant 3,5 pour cent des prestations qui leur sont versées par les pouvoirs publics.

12 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2008	2007
Amortissements sur immobilisations financières	1,5	0,3
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 320,8	1 253,5
Amortissements sur immobilisations incorporelles	64,0	65,3
Amortissement sur valeurs comptables résiduelles	1,0	42,0
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	1 387,3	1 361,1

Les amortissements sur immobilisations corporelles ont augmenté de 67,3 millions de francs ou 5,4 pour cent en 2008. La part des amortissements planifiés a progressé de 49,4 millions de francs ou 4,0 pour cent en raison de l'accroissement du nombre d'immobilisations. De plus, des amortissements liés aux corrections de valeur ont été comptabilisés pour un montant de 27,6 millions de francs, contre 9,8 millions de francs en 2007 (cf. remarques 21, 22, 23).

13 Produits financiers

M CHF	2008	2007
Produits financiers Tiers	60,0	44,4
Produits financiers Sociétés associées	0,7	0,7
Produits financiers Actionnaire	0,0	1,1
Produits financiers et produits de participation d'autres participations	1,5	1,1
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	6,9	6,1
Autres produits financiers	79,9	44,1
Produits financiers	149,1	97,5

Au cours de la période sous revue, les CFF ont perçu 6,6 millions de francs issus des produits de participation de sociétés associées et d'autres participations, contre 5,5 millions de francs en 2007.

Les produits financiers envers des tiers englobent les intérêts rémunérateurs ainsi que les produits d'intérêts sur les avoirs en comptes postaux ou bancaires et sur les prêts accordés aux coopératives d'habitations des cheminots. Leur augmentation de 15,6 millions de francs ou 35,1 pour cent résulte avant tout de la perception d'intérêts rémunérateurs de 7,9 millions de francs au titre de la taxe sur la valeur ajoutée. La hausse des autres produits financiers est largement imputable à la réalisation de gains de change.

14 Charges financières

M CHF	2008	2007
Tiers	213,1	186,3
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	0,9	1,1
Autres charges financières	59,9	45,6
Charges financières	274,0	232,9

Les sorties de fonds liées aux recettes et dépenses d'intérêts s'élèvent à 152,3 millions de francs, contre 154,0 en 2007.

Les charges financières envers des tiers englobent les charges d'intérêts liées aux dettes financières à court et long termes (cf. remarques 24 et 29). L'endettement et les charges évoluent parallèlement.

L'augmentation des autres charges financières est imputable aux pertes de change enregistrées et aux différences de change non réalisées.

15 Impôts

M CHF	2008	2007
Impôts courants sur les bénéfices et le capital	1,4	8,5
Impôts différés sur les bénéfices	0,4	0,1
Impôts	1,8	8,6

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont payé 3,2 millions de francs au titre des impôts sur les bénéfices, contre 14,1 millions de francs en 2007. La préention fiscale différée pour perte fiscale reportée et non encore utilisée est de 6,1 millions de francs, contre 6,3 millions de francs en 2007.

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

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

Compte tenu de la taxation définitive, les provisions initialement constituées pour impôts différés ont pu être dissoutes pour un montant de 7,1 millions de francs, ce qui a eu une incidence sur le résultat.

16 Parts des minoritaires

M CHF	31.12.2008	31.12.2007
Etat au 1.1.2008	74,8	74,8
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-0,9
Dividendes	-0,8	-0,8
Part au bénéfice	4,3	1,6
Différences de change	0,0	0,0
Etat au 31.12.2008	78,3	74,8

L'augmentation des parts des minoritaires est due aux bénéfices proportionnels des sociétés.

17 Liquidités

M CHF	31.12.2008	31.12.2007
Caisse	42,1	45,7
Poste	218,8	142,4
Banques	361,6	340,2
Dépôts à terme	67,8	88,3
Comptes de transit	-109,7	-30,5
Liquidités	580,7	586,1

18 Créances résultant de livraisons et de prestations

M CHF	31.12.2008	31.12.2007
Créances résultant de livraisons et de prestations envers des tiers	777,2	715,0
envers des participations non consolidées	29,2	9,0
Corrections de valeur	-45,3	-43,6
Créances résultant de livraisons et de prestations	761,0	680,4

L'accroissement des créances résultant de livraisons et de prestations envers des tiers s'explique par l'augmentation de certains postes comptables relatifs à la cession de biens-fonds et par la facturation des contributions versées par les pouvoirs publics.

19 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 délimitation périodique des primes d'assurances. Leur baisse de l'ordre de 70,5 millions de francs ou 27,3 pour cent est imputable à la comptabilisation, en 2007, de corrections de valeur à hauteur de 63,2 millions de francs, au titre des primes d'assurances sociales pour 2008.

20 Stocks et travaux en cours

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Stocks	548,1	506,1
Travaux en cours	21,7	30,1
Corrections de valeur	-201,2	-191,9
Stocks et travaux en cours	368,6	344,3

Les stocks et travaux en cours ont crû de 24,3 millions de francs ou 7,1 pour cent pendant l'exercice sous revue. La hausse concernant les stocks est due à l'augmentation générale des prix d'achat et à l'accroissement du volume de rails entreposés. Le relèvement des corrections de valeurs est lié à l'accroissement des stocks bruts et au bon écoulement des pièces de rechange.

21 Immobilisations financières

M CHF	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	Actifs résultant d'institutions de prévoyance	Total
Coût d'acquisition							
Etat au 1. 1. 2008	572,6	67,6	38,6	609,4	18,5	0,0	1 306,8
Fluctuations de valeur	-159,9	1,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	-159,6
Augmentation	0,0	20,0	0,8	16,2	0,0	0,4	37,5
Diminution	-49,5	0,0	0,0	-13,8	-1,9	-0,1	-65,3
Transferts	0,0	0,0	0,0	22,9	0,0	0,0	22,9
Etat au 31. 12. 2008	363,2	88,7	39,4	634,0	16,6	0,3	1 142,2
Amortissements cumulés							
Etat au 1. 1. 2008	0,0	0,0	-7,0	-24,6	0,0	0,0	-31,6
Augmentation	0,0	0,0	0,1	-1,6	0,0	0,0	-1,5
Diminution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Etat au 31. 12. 2008	0,0	0,0	-6,9	-26,2	0,0	0,0	-33,1
Valeur comptable nette au 1. 1. 2008	572,6	67,6	31,6	584,8	18,5	0,0	1 275,2
Valeur comptable nette au 31.12.2008	363,2	88,7	32,6	607,8	16,6	0,3	1 109,1

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

Evolution des participations dans les sociétés associées

	Part de fonds propres	Goodwill net
Valeur comptable nette au 1. 1. 2008	67,6	0,0
Dividendes perçus	-5,1	
Part au résultat	6,1	
Augmentation	20,0	
Valeur comptable nette au 31. 12. 2008	88,7	0,0

Les titres à long terme englobent les placements à terme ainsi que les produits structurés à longue échéance couplés à une option de rachat pour les biens en leasing. Le montant de ces produits est enregistré dans les dettes financières, si bien que leurs fluctuations restent sans effet sur le résultat. Une partie de ces placements optimisés sur certains cash-flows a été cédée en 2008 pour pouvoir exercer dans les délais les options de rachat. La valeur sur le marché des placements non liquides demeurant encore dans le portefeuille a chuté de quelque 160 millions de francs sous l'effet de la crise financière et de la réévaluation consécutive des places financières, mais cette perte n'a eu aucune incidence sur la structure du cash-flow (cf. remarque 29).

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

22 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction

	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes	Total
M CHF								
Coût d'acquisition								
Etat au 1. 1. 2008	13 384,7	16 705,1	5 190,4	1 562,0	3 822,8	40 665,0	4 443,9	45 108,9
Conversion monétaire	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,2	-0,6	0,0	-0,6
Investissements	0,9	0,0	25,6	1,8	0,6	28,8	2 403,1	2 432,0
Transferts des immobilisations en cours de construction	564,7	861,2	199,1	138,0	99,0	1 861,9	-1 887,4	-25,5
Créance d'investissement	-2,3	-188,9	-23,4	0,0	-7,1	-221,7	198,5	-23,2
Diminution des immobilisations	-162,5	-73,3	-64,3	-30,4	-28,7	-359,2	-53,9	-413,2
Transferts	0,0	-0,2	-4,5	0,0	4,5	-0,1	0,0	-0,1
Etat au 31. 12. 2008	13 785,5	17 303,9	5 322,4	1 671,3	3 890,9	41 974,1	5 104,2	47 078,2
dont contrats de leasing	2 021,5					2 021,5		2 021,5
dont objets de rendement				111,8	52,2	164,1		164,1
dont terrains non bâtis				57,7		57,7		57,7
Amortissements cumulés								
Etat au 1. 1. 2008	-7 461,4	-5 724,0	-3 637,2	-11,8	-1 715,0	-18 549,4	0,0	-18 549,4
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,4	0,0	0,4
Amortissements planifiés	-482,2	-539,8	-188,2	0,0	-83,0	-1 293,2	0,0	-1 293,2
Dépréciations d'actifs	-16,2	-9,6	-0,2	-1,6	0,0	-27,6	0,0	-27,6
Diminution	147,4	57,6	42,6	0,0	29,2	276,8	0,0	276,8
Transferts	0,0	-0,6	5,2	0,0	-4,5	0,1	0,0	0,1
Etat au 31. 12. 2008	-7 812,4	-6 216,3	-3 777,5	-13,5	-1 773,2	-19 592,9	0,0	-19 592,9
dont contrats de leasing	-1 002,1					-1 002,1		-1 002,1
dont objets de rendement				-0,4	-13,4	-13,8		-13,8
dont terrains non bâtis				-0,7		-0,7		-0,7
Valeur comptable								
nette au 1. 1. 2008	5 923,4	10 981,1	1 553,2	1 550,2	2 107,9	22 115,7	4 443,9	26 559,6
Valeur comptable nette au 31. 12. 2008	5 973,2	11 087,5	1 544,9	1 657,9	2 117,7	22 381,2	5 104,2	27 485,3
dont contrats de leasing	1 019,4					1 019,4		1 019,4
dont objets de rendement				111,4	38,9	150,3		150,3
dont terrains non bâtis				57,0		57,0		57,0

Au cours de l'exercice sous revue, des intérêts ont été activés à hauteur de 5,6 millions de francs, contre 7,1 millions de francs en 2007.

Données sur les investissements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités:

En 2008, les immobilisations en cours de construction ont fait l'objet d'une extourne à hauteur de 53,9 millions de francs (2007: 20,0 millions de francs). Des installations de courant de traction d'un montant de 91,9 millions de francs ont été transmises aux CFF en même temps qu'un prêt de la Confédération. Cette opération n'a aucune incidence sur la trésorerie.

D'une valeur comptable nette de 330,2 millions de francs, les véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima sont comptabilisés avec effet rétroactif dans les véhicules propres et ne figurent donc plus dans les leasings. Nous renvoyons à la remarque 0.2.

Données sur les dépréciations d'actifs selon la RPC 20:

La suspension, à compter de la fin décembre 2009, des relations nocturnes entre la Suisse et Rome a donné lieu à une dépréciation d'actifs de 14,1 millions de francs. Actuellement, il n'existe aucune solution rentable pour la réaffectation des trains de nuit Luna. Les autres dépréciations d'actifs concernent des immobilisations individuelles au sens de la RPC 18.

L'accroissement des immobilisations corporelles est principalement dû à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant. Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique, les systèmes de télécommunication ainsi que les installations d'alimentation et d'élimination.

23 Immobilisations incorporelles

	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations en cours de construction	Total
M CHF					
Coût d'acquisition					
Etat au 1. 1. 2008	11,2	212,5	431,9	85,9	741,5
Augmentation	0,0	0,0	0,6	102,1	102,7
Diminution	0,0	-0,2	-7,7	-1,3	-9,2
Transferts	0,0	0,1	74,1	-48,5	25,7
Etat au 31. 12. 2008	11,2	212,5	498,8	138,0	860,5
Amortissements cumulés					
Etat au 1. 1. 2008	-10,6	-64,1	-318,6	-1,3	-394,7
Amortissements planifiés	-0,5	-14,7	-48,8	0,0	-64,0
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Diminution	0,0	0,1	7,4	1,3	8,8
Transferts	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Etat au 31. 12. 2008	-11,1	-78,7	-360,1	0,0	-449,9
Valeur comptable nette au 1. 1. 2008	0,6	148,4	113,2	84,5	346,8
Valeur comptable nette au 31. 12. 2008	0,1	133,8	138,7	138,0	410,6

Le goodwill comprend l'écart d'acquisition positif lié aux filiales entièrement consolidées en trafics voyageurs et marchandises.

Les droits intègrent notamment les droits liés au trafic international de coopération, les droits de superficie, les droits de passage souterrain et les droits de passage.

Les immobilisations en cours de construction englobent les logiciels en cours de développement.

24 Dettes financières à court terme

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes bancaires à court terme	6,0	7,4
Dettes financières envers l'actionnaire (Confédération)	0,6	0,5
Dettes financières envers des tiers	517,3	97,2
Dettes financières à court terme	524,0	105,1

Voir commentaire aux remarques 29 et 30 pour les transactions n'ayant aucune répercussion sur les liquidités.

Les dettes financières envers des tiers ont progressé de 420,1 millions de francs ou 432,2 pour cent en 2008. Cette hausse s'explique par le recours à un financement bancaire à court terme de 200,0 millions de francs et par le reclassement des dettes financières à long terme en raison de leur échéance. Le reclassement portait sur des prêts d'un montant total de 144,0 millions de francs, sur un emprunt obligataire de 100,0 millions de francs, à échéance 2009 et émis au nom de Kraftwerk Amsteg AG, ainsi que sur un prêt hypothécaire remboursable de 10,0 millions de francs.

25 Dettes résultant de livraisons et de prestations

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	830,9	777,3
envers des sociétés associées	1,0	5,2
Dettes résultant de livraisons et de prestations	831,8	782,5

L'accroissement des dettes envers des tiers est lié à un poste comptable représentant 69,0 millions de francs et découlant d'un projet de développement de CFF Immobilier.

26 Autres dettes à court terme

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

27 Passifs de régularisation

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Titres de transport	584,2	520,1
Charges financières	47,2	39,3
Autres	639,1	688,6
Passifs de régularisation	1 270,5	1 248,0

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 concerne pas les titres de transport individuels. L'accroissement des titres de transport s'explique par la progression du nombre d'abonnements en circulation.

Les autres passifs de régularisation comprennent notamment des passifs sur les recettes issues de cartes de crédit et d'espèces collectées dans les gares ou les distributeurs de billets, des factures créanciers pas encore reçues et des provisions pour impôts différés.

28 Provisions

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Provisions à court terme	397,4	460,9
Provisions à long terme	394,1	394,8
Provisions	791,5	855,7

Ventilation des provisions selon leur affectation

	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Impôts à long terme	Autres provisions	Total
M CHF								
Etat au 1. 1. 2008	1,7	74,6	231,5	119,9	119,2	3,1	305,7	855,7
Conversion monétaire	-0,1	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,1	-0,3
Constitution	0,6	1,1	0,0	3,6	39,1	0,6	51,9	96,9
Utilisation	0,0	-2,0	-8,6	-5,6	-13,7	-0,2	-74,5	-104,7
Dissolution	-0,7	-1,6	0,0	0,0	-15,3	0,0	-38,6	-56,1
Transfert	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,3	0,0
Etat au 31. 12. 2008	1,6	72,1	222,9	117,4	129,4	3,5	244,7	791,5
dont provisions à court terme	0,1	11,3	18,4	117,4	94,0	0,0	156,3	397,4
dont provisions à long terme	1,5	60,8	204,5	0,0	35,4	3,5	88,4	394,1

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 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 110,0 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 2008. Les dépenses liées ont été prélevées sur la provision.

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 222,9 millions de francs. Une somme de 8,6 millions de francs a été prélevée sur les réserves au cours de l'exercice.

En 2008, il a été possible de réduire les soldes d'heures supplémentaires et de jours de vacances, et les avoirs ont été réévalués à la fin de l'année aux taux de coût en vigueur.

Des provisions à hauteur de 39,1 millions de francs ont été constituées en 2008 au titre des mesures de restructuration, dont 11,8 millions de francs sont réservés à la réorganisation des Ateliers industriels de Bienne. Par ailleurs, le ralentissement conjoncturel a obligé à adapter les capacités en trafic marchandises et, partant, à provisionner 15,2 millions de francs. Plus favorable que prévu, l'évolution des coûts liés notamment à l'activité de fret a permis de dissoudre une partie des provisions constituées en 2007 pour les mesures de restructuration (15,3 millions de francs).

Les autres provisions contiennent surtout des provisions d'assurance pour les dommages. Au cours de l'exercice, une provision de 42,2 millions de francs a dû être constituée pour les dommages. Un montant de 36,5 millions de francs a été prélevé pour le règlement de sinistres et une provision de 26,8 millions de francs a pu être dissoute.

29 Dettes financières à long terme

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes bancaires	1 972,1	1 587,0
Dettes résultant de contrats de leasing	1 734,3	2 574,7
Dettes hypothécaires	0,0	10,0
Emprunts obligataires	150,0	250,0
Caisse du personnel	1373,2	1 353,3
Dettes financières à long terme	5 229,6	5 775,0

S'établissant à 525,0 millions de francs, les prêts Eurofima qui reposent sur des contrats de location-vente mentionnant les véhicules à titre de garantie sont comptabilisés avec effet rétroactif au 31 décembre 2007 dans les dettes bancaires et ne figurent donc plus dans les dettes résultant de contrats de leasing. Nous renvoyons à la remarque 0.2.

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités:

Une partie des dettes financières à long terme (288,7 millions de francs) a été reclassée dans les dettes à court terme. Ce reclassement concernait entre autres des dettes résultant de contrats de leasing (144,0 millions de francs), des emprunts obligataires (100,0 millions de francs) et des dettes hypothécaires (10,0 millions de francs).

Les corrections de valeur sur les dettes résultant de contrats de leasing s'élèvent à 159,9 millions de francs (2007: 74,2 millions de francs) et n'ont aucune incidence sur les liquidités, alors que les pertes non réalisées découlant d'ajustements monétaires représentent 19,8 millions de francs, contre 5,5 millions de francs en 2007.

Les dettes bancaires à long terme ont enregistré une augmentation de 385,1 millions de francs ou 24,3 pour cent, liée au rééchelonnement des dettes résultant de contrats de leasing d'un montant de 474,0 millions de francs. Les dettes résultant de contrats de leasing qui servent à financer l'acquisition de matériel roulant à long terme ont reculé de 840,4 millions de francs ou 32,6 pour cent. Cette baisse est liée à la souscription de dettes bancaires à long terme pour un montant de 474,0 millions de francs. Les emprunts obligataires comprennent les emprunts émis au nom de Kraftwerk Amsteg AG (voir «Autres données» sous «Emprunts obligataires»).

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.

30 Autres dettes à long terme

	31. 12. 2008	31. 12. 2007
M CHF		
Emprunts à long terme auprès de tiers	486,6	220,8
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 809,4	8 456,2
Dettes envers les institutions de prévoyance	1 200,0	1 200,0
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	2 825,8	2 825,1
Autres dettes à long terme	13 321,8	12 702,1

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités:

La convention de financement relative à la ligne diamétrale de Zurich a donné lieu à l'extourne des contributions de tiers liées aux immobilisations et immobilisations en cours de construction, et à l'enregistrement consécutif de prêts d'un montant net de 79,0 millions de francs. Cette opération n'a aucune incidence sur la trésorerie. Nous renvoyons à la remarque 0.2.

Des recettes imputées ont été dissoutes à hauteur de 4,4 millions de francs (2007: 3,9 millions de francs).

Un prêt de la Confédération d'un montant de 91,9 millions de francs (2007: 11,7 millions de francs) a été remis en même temps que des installations.

Les pertes non réalisées découlant d'ajustements monétaires s'élèvent à 4,5 millions de francs.

L'augmentation des emprunts à long terme auprès de tiers s'explique, d'une part, par le financement de la ligne diamétrale de Zurich et, d'autre part, par les nouveaux prêts consentis par les cantons dans le cadre des projets liés au Fonds d'infrastructure. Les prêts représentent un montant de 269,0 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs au titre des gares RailCity de Bâle, Berne et Zurich et assorties de droits accessoires et préférentiels ont été cédées à la Caisse de pensions CFF afin de garantir le prêt octroyé.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

	31. 12. 2008	31. 12. 2007
M CHF		
Prêts à taux variable	2 622,7	2 495,9
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	6 113,5	5 956,3
Autres dettes à long terme	73,2	4,0
Total	8 809,4	8 456,2

Les dettes envers l'actionnaire (Confédération) ont augmenté de 353,2 millions de francs au cours de l'exercice sous revue. Les prêts à taux variable liés aux investissements dans le domaine de l'infrastructure ont crû de 126,8 millions de francs. Les prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires ont augmenté de 157,2 millions de francs à la suite de la reprise des installations d'énergie de BLS Alp-transit et en raison des projets portant sur la ligne diamétrale de Zurich et le train-tram de Zoug. Par ailleurs, la Confédération a octroyé un prêt à taux fixe de 70,0 millions de francs pour le financement de projets immobiliers. Il s'agit ici d'une opération de refinancement classique, comptabilisée dans les autres dettes à long terme.

Données sur les institutions de prévoyance

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renonciation à l'utilisation	Autres corr. de valeur	Escompte	Bilan	Bilan	Résultat RCE dans frais de personnel	
M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2007	2008	2007
Institution de prévoyance	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,0
Total	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,0

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	Charges de prévoyance dans frais de personnel	
M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2007		2008	2007
Fonds patronaux	0,1	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	-16,1
Plans de prévoyance avec excédent de couverture ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	-3,4
Plans de prévoyance avec insuffisance de couverture	-2 990,5	-2 825,8	-2 825,1	0,7	-281,9	-264,1
Total	-2 990,3	-2 825,8	-2 825,1	0,7	-286,1	-283,6

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.

Endettement net

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes financières à court terme	24	524,0	105,1
Dettes financières à long terme	29	5 229,6	5 775,0
Autres dettes à long terme	30	13 321,8	12 702,1
./. Recettes imputées à long terme		-132,1	-141,0
./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16		-2 825,8	-2 825,1
Total Dettes financières		16 177,4	15 616,2
./. Liquidités et titres		-961,2	-1 179,3
Endettement net		15 156,2	14 436,9
Variation par rapport à l'exercice précédent		719,3	1 927,0

L'endettement net a augmenté de 719,3 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Eu égard à la souscription de prêts d'un montant net de 79,0 millions de francs qui ne présentent aucune incidence sur les liquidités et qui découlent de la convention de financement relative à la ligne diamétrale de Zurich (cf. remarques 0.2 et 30), l'évolution de l'endettement net ayant une incidence sur les liquidités s'établit à 640,3 millions de francs.

Pour le financement des projets d'infrastructure, la Confédération et les cantons ont respectivement octroyé des prêts remboursables sous certaines conditions de 213,2 et 269,0 millions de francs.

Autres données**Engagements conditionnels et actifs mis en gage**

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Cautionnements, obligations de garantie	0,7	2,3
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima	1 544,2	1 334,1
Autres engagements quantifiables	329,5	245,8
Total	1 874,4	1 582,2

Les valeurs comptables nettes des véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima figurent dorénavant dans les engagements conditionnels. Nous renvoyons à la remarque 0.2.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Engagements d'investissement	4 523,0	2 289,0
Obligations d'achat d'énergie	931,6	970,1
Autres	357,8	316,8
Total	5 812,4	3 576,0

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.

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Payables dans les douze mois	8,8	10,9
Payables sous 1 ou 2 ans	6,5	7,4
Payables sous 2 ou 3 ans	3,4	4,1
Payables sous 3 ou 4 ans	0,8	0,7
Payables sous plus de 4 ans	0,1	0,0
Total	19,6	23,1

Créances éventuelles

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Cautionnements et obligations de garantie reçus	1 003,2	616,0
Total	1 003,2	616,0

La procédure de calcul des créances éventuelles a été optimisée. Cela a donné lieu à des adaptations de l'ordre de +283,1 millions de francs par rapport au solde de l'exercice précédent. L'augmentation des créances éventuelles est étroitement liée aux acquisitions de matériel roulant initiées en 2008.

Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes à court terme	2,6	2,4
Dettes à long terme	1 200,0	1 200,0
Total	1 202,6	1 202,4

Emprunts obligataires

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
3,750% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2001 à 2009	100,0	100,0
2,375% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018	150,0	150,0
Total	250,0	250,0

Arrivant à échéance en 2009, l'emprunt à 3,750 pour cent a été enregistré dans les dettes à court terme en 2008.

Parties liées

La Confédération détient la totalité des actions de CFF SA. Durant l'exercice sous revue, elle a versé au groupe CFF des indemnités compensatoires pour un montant de 1654,3 millions de francs, contre 1672,0 millions de francs en 2007. Ce montant est ventilé comme suit:

M CHF	2008	2007
Amortissement lié à l'infrastructure	910,2	838,9
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	450,0	445,5
Participation à raison des avantages ZVV	-39,0	-38,0
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	272,9	348,7
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises	47,2	65,2
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,0	11,7
Total	1 654,3	1 672,0

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 30.

Instruments financiers

Les CFF ont défini un plan d'investissement à long terme par rapport à l'acquisition de matériel roulant et aux projets de développement dans le secteur immobilier. Ce dernier fait l'objet d'un refinancement dont la durée doit être si possible calquée sur la durée de vie ou d'utilisation de l'objet. Pour les plans d'investissement en cours et futurs, les CFF se prémunissent sur le long terme contre les fluctuations des taux et des monnaies en choisissant les financements correspondants. Entrent en ligne de compte, outre les crédits à taux fixe, les stratégies sur marchés à terme et options, plus particulièrement les swaps.

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

M CHF	Motif	Volume du contrat	31. 12. 2008		Volume du contrat	31. 12. 2007	
			Valeur positive	négative		Valeur positive	négative
Instrument financier							
Monnaies	Couverture	152,9	1,8	6,6	68,1	1,5	0,6
Taux d'intérêt	Couverture	2 291,2	7,2	188,3	1 772,4	81,7	53,4
Autres sous-jacents	Couverture	118,4	0,9	4,9	15,9	0,0	1,2
Total		2 562,5	9,9	199,7	1 856,4	83,2	55,2

La crise financière survenue en 2008, l'évolution incertaine des taux d'intérêt et le recul de la demande en titres à long terme ont incité les CFF à privilégier les instruments à taux variable. Ces derniers ont été assurés contre une hausse des intérêts via des instruments de taux évalués au prix du marché, à savoir par le biais soit de swaps de taux fixes, soit de produits structurés capés. Il en a résulté un accroissement du volume de contrats des instruments financiers. La chute du niveau des taux d'intérêt en Suisse au jour d'établissement du bilan a entraîné une évaluation négative des garanties de financement couvertes sur le long terme.

Une couverture du risque de change est réalisée pour les projets de grande envergure s'étendant sur plusieurs années. Les besoins immédiats et les flux monétaires liés à l'activité quotidienne sont équilibrés au sein du groupe et seules les positions nettes résiduelles sont couvertes.

Des opérations à terme et, dans une moindre mesure, des options ont été souscrites en 2008 pour garantir un approvisionnement en énergie à des prix stables.

Informations relatives à la réalisation d'une évaluation des risques

Management du risque. Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF appliquent un système de management du risque qui est adapté à la planification stratégique et qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe.

Corporate Risk Management. Chaque semestre, la Direction du groupe soumet une évaluation des risques au Conseil d'administration sous la forme d'un Corporate Risk Report. Ce dernier repose essentiellement sur des entretiens standardisés conduits avec 43 responsables hiérarchiques (risk owners) sur la base d'une typologie des risques et d'une matrice d'évaluation prescrites par le groupe.

Le Corporate Risk Report établi par la Direction du groupe à l'attention du Conseil d'administration recense les principaux risques auxquels le groupe est exposé et fait le point sur la marge de manœuvre possible ainsi que sur la mise en œuvre des mesures. Au cours du dernier exercice, les rapports ont été approuvés le 28 avril 2008 et le 16 décembre 2008 par le Conseil d'administration.

Management du risque au sein des divisions et des filiales. En tant que «risk owners», les responsables hiérarchiques au sein des divisions répondent de l'identification, de l'évaluation, du contrôle et du pilotage systématiques et réguliers des risques inhérents à leur activité. Ils fixent des limites et surveillent les positions ainsi que le niveau d'exposition aux risques. Ils veillent à recenser tous les risques et à les intégrer dans les systèmes de mesure et de reporting mis en place.

Le système de contrôle interne des CFF, calqué sur le référentiel COSO, garantit que l'ensemble des processus financiers sont soumis une fois par an à une évaluation des risques.

Les présents comptes annuels 2008 sont assortis des risques financiers suivants:

Risques de marché. Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, pouvant par exemple prendre la forme de risques de contrepartie, de risques de crédit, de risques de change, de risques de fluctuation des taux d'intérêt ou de risques de variation des prix de l'énergie.

Les risques de change net résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par le Corporate Treasury. Ce dernier couvre quant à lui les risques de change auprès de certaines banques. Il gère un système de limites internes et externes, et vérifie leur respect.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les produits de placement et les charges de financement des CFF. Ce risque est géré par le Corporate Treasury en jouant sur les profils d'échéances, et en optant alternativement pour des tranches de financement à long terme et à taux fixe ou pour des financements à taux variable combinés avec d'autres instruments de couverture («swaps»).

Les ventes d'excédents énergétiques, de même que les achats opérés pour faire face aux pics de consommation d'électricité, exposent par ailleurs les CFF à des variations de prix sur les marchés de l'énergie, même s'ils continuent dans une large mesure à disposer d'une autonomie énergétique. Ce risque est minimisé par des opérations à terme, des contrats d'échange, des contrats d'achat ou de vente sur les prix énergétiques.

Risques de crédit. Le risque de crédit représente un danger de pertes dans l'hypothèse où des contreparties ne seraient plus en mesure d'honorer leurs engagements. Pour minimiser les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés auprès d'établissements financiers disposant au minimum de la note A auprès de l'agence de notation Standard & Poors.

Le refinancement externe des CFF s'effectue en grande partie par le biais d'Eurofima. Eurofima est la société de financement des compagnies de chemins de fer européennes pouvant compter sur la garantie de leur propriétaire (en l'occurrence les différents Etats européens). Elle accorde des crédits exclusivement à ses actionnaires ou à des entreprises de transport pouvant être garanties par l'un de ses actionnaires. Eurofima est créditée par Standard & Poors et Moody's de la meilleure note possible.

Risques de trésorerie. Le risque de trésorerie est le risque de ne pouvoir honorer intégralement et dans les délais requis des créances exigibles ou en passe de l'être.

L'optimisation de la trésorerie des CFF se fonde sur une planification continue et constamment actualisée des liquidités, des devises et des finances. La trésorerie est gérée par le biais de dépôts à court terme ainsi que d'un pool regroupant les principaux comptes des CFF en francs suisses et en euros. Ce faisant, le placement des excédents de liquidités s'effectue via différentes banques jouissant toutes de la note à court terme A1 à P1. Des directives claires sur les limites de placement par contrepartie permettent en outre de réduire un peu plus les risques.

Evénements survenus après la clôture du bilan

Les comptes du groupe ont été approuvés par le Conseil d'administration le 13 mars 2009. Aucun événement survenu après la clôture n'a été enregistré jusqu'à cette date.

Informations sur les segments

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

Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations à la page 128 sont intégrées dans les segments.

Paiements compensatoires à CFF Infrastructure

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2007–2010, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par CFF Immobilier à CFF Infrastructure. Les versements annuels ont été fixés à 150 millions de francs.

L'indemnité allouée à CFF Infrastructure en 2008 est versée conjointement par CFF Immobilier (69,0 millions de francs) et par les unités centrales (81,0 millions de francs). La quote-part due par les unités centrales (81,0 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. La lettre-circulaire de l'Administration fédérale des contributions (AFC) relative aux taux d'intérêt 2008 déterminants pour le calcul des prestations appréciables en argent s'applique.

Information sur les segments: compte de résultat du groupe CFF

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

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	2008	2007	2008	2007
Produits d'exploitation				
Produits du trafic ¹	2 670,4	2 471,6	1 044,2	1 062,6
Indemnités compensatoires	605,0	591,8	13,0	11,7
Produits résultant de la location d'immeubles	7,0	5,7	1,9	4,1
Produits accessoires	750,0	713,3	150,5	146,6
Autres produits	18,7	34,5	4,0	3,7
Prestations propres	191,9	152,5	56,0	64,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	0,0	0,0	0,0	0,0
Déductions sur les produits	-149,0	-123,2	-10,6	-24,4
Répartition globale des unités centrales	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Produits d'exploitation	4 093,9	3 846,3	1 259,0	1 268,8
Charges d'exploitation				
Charges de matières premières et consommables	-345,2	-283,7	-143,6	-143,8
Charges de personnel	-1 478,3	-1 413,6	-516,6	-608,9
Autres charges d'exploitation ²	-1 449,0	-1 407,1	-506,1	-595,3
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-465,0	-442,4	-73,8	-82,9
Répartition globale des unités centrales	-59,6	-50,0	-22,6	-17,9
Total Charges d'exploitation	-3 797,2	-3 596,7	-1 262,7	-1 448,8
Résultat d'exploitation/EBIT	296,7	249,5	-3,7	-180,0
Produits financiers	57,6	24,2	17,6	12,2
Charges financières	-71,1	-77,0	-42,1	-21,1
Répartition globale des unités centrales	-0,3	-1,2	-0,1	-0,4
Bénéfice avant impôts	282,8	195,5	-28,3	-189,3
Impôts	-2,0	-1,9	-1,6	-1,1
Indemnités compensatoires	0,0	0,0	0,0	0,0
Parts des minoritaires	-4,0	-0,6	0,0	0,0
Bénéfice du groupe	276,8	193,0	-29,9	-190,4
1 dont utilisation de l'infrastructure	2,2	2,3	0,0	0,0
2 dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-550,9	-514,9	-214,7	-224,1

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF		
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2007
762,9	723,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-771,6	-754,2	3 705,9	3 503,3	
47,2	65,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665,2	668,7	
2,1	1,7	455,8	443,1	1,2	1,1	-126,5	-128,8	341,6	327,0	
638,6	591,7	242,6	216,2	417,6	412,8	-821,0	-780,4	1 378,2	1 300,3	
5,8	15,3	0,3	-1,5	8,1	8,3	-13,1	-8,4	23,8	51,8	
389,6	433,7	6,5	4,8	1,6	0,9	25,7	19,0	671,3	675,4	
1 360,2	1 284,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0	1 360,2	1 284,4	
-0,2	0,0	0,0	-0,9	-0,8	0,3	8,8	11,3	-159,0	-136,9	
0,0	0,0	0,0	0,0	142,3	118,3	-142,3	-118,3	0,0	0,0	
3 206,2	3 115,2	705,2	661,6	562,9	541,7	-1 840,0	-1 759,7	7 987,2	7 673,9	
-188,3	-229,4	-4,0	-5,4	-0,5	-0,7	33,5	38,0	-648,1	-624,9	
-1 166,2	-1 169,5	-92,0	-91,2	-188,4	-193,4	86,2	83,6	-3 355,3	-3 392,9	
-1 198,5	-1 072,7	-191,9	-178,1	-349,3	-337,6	1 574,3	1 521,7	-2 120,6	-2 069,0	
-712,2	-706,2	-119,3	-110,6	-17,0	-19,0	0,0	0,0	-1 387,3	-1 361,1	
-53,6	-44,9	-6,5	-5,5	0,0	0,0	142,3	118,3	0,0	0,0	
-3 318,8	-3 222,7	-413,6	-390,7	-555,3	-550,6	1 836,4	1 761,7	-7 511,3	-7 447,9	
-112,6	-107,5	291,6	270,9	7,6	-9,0	-3,6	2,0	476,0	226,0	
15,5	9,6	1,5	1,1	265,1	234,5	-208,1	-184,1	149,1	97,5	
-21,8	-19,2	-90,4	-85,3	-255,6	-215,4	207,1	185,0	-274,0	-232,9	
-0,3	-1,1	0,0	-0,1	0,7	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
-119,2	-118,1	202,6	186,5	17,8	13,1	-4,6	2,9	351,1	90,6	
-0,1	0,7	1,8	-5,9	0,0	-0,5	0,0	0,0	-1,8	-8,6	
150,0	150,0	-201,1	-148,1	51,1	-1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
-0,3	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-4,3	-1,6	
30,4	32,2	3,3	32,6	68,8	10,2	-4,6	2,9	345,0	80,4	
726,0	685,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-660,1	-627,1	68,1	60,7	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-660,1	627,1	-105,5	-111,9	

Information sur les segments: bilan du groupe CFF

Actif.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Actif circulant				
Liquidités	369,4	209,4	24,1	68,2
Titres	0,0	0,0	0,0	0,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	353,4	368,0	173,4	184,6
Autres créances	113,0	274,4	49,9	67,1
Stocks et travaux en cours	153,4	137,6	54,7	69,1
Actifs de régularisation	385,4	377,3	46,6	43,8
Total Actif circulant	1 374,7	1 366,8	348,8	432,9
Actif immobilisé				
Immobilisations financières	20,2	5,1	15,2	14,0
Immobilisations corporelles	5 252,5	5 133,0	765,6	825,6
Immobilisations en cours de construction	717,4	514,4	34,7	29,9
Immobilisations incorporelles	113,4	103,2	15,9	20,0
Total Actif immobilisé	6 103,5	5 755,8	831,4	889,5
Total Actif	7 478,2	7 122,5	1 180,2	1 322,4

Passif.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Capitaux étrangers				
Dettes financières à court terme	36,1	6,4	80,0	194,0
Dettes résultant de livraisons et de prestations	409,5	421,2	85,5	108,5
Autres dettes à court terme	152,5	154,2	52,0	68,2
Passifs de régularisation	996,2	944,0	65,0	86,0
Provisions à court terme	73,1	87,0	103,3	126,3
Total Capitaux étrangers à court terme	1 667,5	1 612,7	385,9	583,0
Dettes financières à long terme	92,5	93,8	0,0	0,0
Autres dettes à long terme	2 073,9	2 063,9	462,6	368,6
Provisions à long terme	20,4	7,6	32,6	39,6
Total Capitaux étrangers à long terme	2 186,7	2 165,3	495,2	408,2
Total Capitaux étrangers	3 854,2	3 778,0	881,0	991,2
Fonds 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	996,3	804,1	-396,1	-203,6
Bénéfice du groupe	276,8	193,0	-29,9	-190,4
Fonds propres sans parts des minoritaires	3 558,5	3 282,6	299,1	331,2
Parts des minoritaires	65,5	62,0	0,0	0,0
Total Fonds propres	3 624,0	3 344,5	299,1	331,2
Total Passif	7 478,2	7 122,5	1 180,2	1 322,4

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
11,8	4,9	26,1	13,5	149,3	290,0	0,0	0,0	580,7	586,1
0,0	0,0	0,0	0,0	17,3	20,6	0,0	0,0	17,3	20,6
323,8	240,5	56,7	41,0	120,3	149,2	-266,6	-303,0	761,0	680,4
168,8	230,0	38,1	24,0	929,9	891,8	-1 112,0	-1 229,0	187,7	258,2
162,9	137,8	1,8	4,2	0,0	0,0	-4,4	-4,5	368,6	344,3
65,5	101,8	21,2	9,6	60,5	69,5	-81,5	-80,5	497,7	521,5
732,8	715,0	143,9	92,3	1 277,4	1 421,1	-1 464,5	-1 617,0	2 413,0	2 411,1
76,0	67,1	10,3	10,2	6 455,0	6 553,5	-5 467,6	-5 374,7	1 109,1	1 275,2
13 328,5	13 219,0	3 022,7	2 927,9	11,9	10,2	0,0	0,0	22 381,2	22 115,7
4 008,2	3 592,5	340,4	302,1	3,4	4,8	0,0	0,0	5 104,2	4 443,9
242,0	185,4	8,2	8,2	31,2	30,1	0,0	0,0	410,6	346,8
17 654,6	17 064,1	3 381,6	3 248,4	6 501,5	6 598,6	-5 467,6	-5 374,7	29 005,1	28 181,6
18 387,4	17 779,1	3 525,6	3 340,7	7 778,9	8 019,7	-6 932,1	-6 991,7	31 418,1	30 592,7

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
575,6	288,1	260,0	245,0	475,5	407,9	-903,2	-1 036,3	524,0	105,1
362,5	380,7	132,0	43,8	88,0	106,6	-245,7	-278,3	831,8	782,5
69,4	77,4	27,5	14,2	46,8	36,1	-211,7	-192,8	136,6	157,4
119,6	142,9	56,0	52,7	141,0	132,6	-107,4	-110,3	1 270,5	1 248,0
75,1	84,8	4,5	5,6	146,5	162,6	-5,1	-5,3	397,4	460,9
1 202,2	974,0	480,0	361,4	897,9	845,8	-1 473,2	-1 622,9	3 160,3	2 753,9
220,0	331,0	0,0	10,0	4 917,1	5 340,3	0,0	0,0	5 229,6	5 775,0
8 906,3	8 438,5	2 286,4	2 217,5	4 147,6	4 078,5	-4 554,9	-4 464,9	13 321,8	12 702,1
267,2	274,4	26,2	22,2	51,8	59,4	-4,0	-8,3	394,1	394,8
9 393,5	9 043,9	2 312,5	2 249,6	9 116,5	9 478,2	-4 558,9	-4 473,2	18 945,5	18 871,9
10 595,8	10 017,8	2 792,5	2 611,0	10 014,3	10 324,0	-6 032,0	-6 096,1	22 105,8	21 625,8
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	120,1	123,6	810,5	802,5	-4,4	0,0	2 069,1	2 069,1
653,1	620,9	109,6	73,5	-3 374,8	-3 377,0	-168,1	-175,4	-2 180,1	-2 257,4
30,4	32,2	3,3	32,6	68,8	10,2	-4,6	2,9	345,0	80,4
7 778,9	7 748,5	733,0	729,7	-2 235,5	-2 304,3	-900,1	-895,5	9 234,0	8 892,1
12,8	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78,3	74,8
7 791,7	7 761,2	733,0	729,7	-2 235,5	-2 304,3	-900,1	-895,5	9 312,3	8 966,8
18 387,4	17 779,1	3 525,6	3 340,7	7 778,9	8 019,7	-6 932,1	-6 991,7	31 418,1	30 592,7

Liste des participations du groupe CFF

Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF %	Participation CFF %	Seg
			31. 12. 2008	31. 12. 2007	
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne	CHF	9 000,00	100,00	100,00	V
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zurich	CHF	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	100,00	100,00	E I
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	100,00	100,00	V P
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisbourg	EUR	0,25	100,00	100,00	V G
elvetino management AG, Zurich	CHF	0,10	100,00	100,00	V P
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	V P
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	V P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	3,52	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd., Londres	GBP	0,05	0,03	67,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	V I
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	V P
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	Q P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	E I
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	E P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	E IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien AG in Liq., Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
e-domizil AG, Zurich	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50
RAlpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85
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
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00

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

Saisie:

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

Seg = Segment:

P = Trafic voyageurs
G = Trafic marchandises
I = Infrastructure
IM = Immobilier
Z = Unités centrales

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



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Case postale
CH-3001 Berne

Téléphone +41 58 286 61 11
Téléfax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

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

Berne, le 13 mars 2009

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

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes du groupe ci-joints des Chemins de fer fédéraux suisses CFF comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau de financement du groupe, le tableau des capitaux propres du groupe et l'annexe aux comptes du groupe / pages 100 à 128 pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2008.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes du groupe, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et les dispositions légales incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des comptes de groupe afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes du groupe. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses (NAS). Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes de groupe ne contiennent pas d'anomalies significatives.

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

 Membre de la Chambre fiduciaire

dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour former notre opinion d'audit.

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes du groupe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2008 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des comptes du groupe, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

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

Ernst & Young SA



Alessandro Miolo
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)



Manuel Trösch
Expert-réviseur agréé

Compte de résultat de CFF SA

Pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre.

M CHF	Remarque	2008	2007
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	2 709,5	2 480,8
Indemnités compensatoires	2	463,0	466,9
Produits résultant de la location d'immeubles		355,0	345,7
Produits accessoires	3	1 360,6	1 292,7
Autres produits		43,3	62,7
Prestations propres		608,8	602,4
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	4	1 360,2	1 284,4
Déductions sur les produits		-139,6	-100,5
Total Produits d'exploitation		6 760,9	6 435,1
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables		-507,2	-481,4
Charges de personnel	5	-2 660,1	-2 607,5
Autres charges d'exploitation	6	-1 921,2	-1 788,5
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles		-1 273,1	-1 410,2
Total Charges d'exploitation		-6 361,6	-6 287,7
Résultat d'exploitation/EBIT		399,3	147,4
Produits financiers		137,6	115,8
Charges financières		-224,9	-210,8
Bénéfice avant impôts		312,0	52,4
Impôts		2,1	-5,9
Bénéfice de l'exercice	7	314,2	46,6

Bilan de CFF SA

Actif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Actif circulant			
Liquidités		413,9	399,4
Titres		2,0	2,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	8	657,4	573,1
Autres créances		288,8	414,4
Stocks et travaux en cours		311,8	275,8
Actifs de régularisation		440,9	478,2
Total Actif circulant		2 114,8	2 142,9
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	9	2 550,1	2 704,6
Immobilisations corporelles		20 639,8	20 293,6
Immobilisations en cours de construction		4 865,9	4 230,1
Immobilisations incorporelles		388,3	320,0
Total Actif immobilisé		28 444,1	27 548,3
Total Actif		30 558,9	29 691,2

Passif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme		402,3	74,3
Dettes résultant de livraisons et de prestations	10	757,0	714,2
Autres dettes à court terme		119,5	116,1
Passifs de régularisation		1 216,2	1 147,4
Provisions à court terme	11	271,0	323,5
Total Capitaux étrangers à court terme		2 766,0	2 375,6
Dettes financières à long terme	12	4 917,1	5 350,3
Autres dettes à long terme	13	13 102,7	12 503,6
Provisions à long terme	11	711,9	714,8
Total Capitaux étrangers à long terme		18 731,8	18 568,7
Total Capitaux étrangers		21 497,8	20 944,2
Fonds propres			
Capital-actions		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves légales générales		2 000,0	2 000,0
Réserve LCdF 64		630,6	615,2
Perte résultant du bilan	14		
Perte reportée		-2 883,6	-2 914,8
Bénéfice de l'exercice		314,2	46,6
Total Fonds propres		9 061,1	8 746,9
Total Passif		30 558,9	29 691,2

Annexe aux comptes annuels de CFF SA

Remarques concernant les comptes annuels.

0.0 Remarques générales

0.1 Généralités

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes annuels de CFF SA satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes (CO).

0.2 Changements de présentation

Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima

En raison d'une réévaluation de l'ensemble des contrats de location-vente Eurofima, les véhicules mentionnés à titre de garantie dans les documents contractuels ne sont plus comptabilisés dans les véhicules (contrats de leasing) mais inscrits au poste «Véhicules», tout en étant présentés dans les engagements conditionnels. Les dettes financières à long terme correspondantes ont été sorties du compte «Dettes résultant de contrats de leasing» et comptabilisées dans le poste «Dettes bancaires».

Financement de la ligne diamétrale de Zurich (DML)

Les modalités de financement de la ligne diamétrale de Zurich (DML) ont été définies le 5 septembre 2008 dans le cadre d'une convention conclue entre la Confédération, les cantons concernés et les CFF. Conformément aux dispositions convenues, les versements déjà perçus et comptabilisés au cours des exercices précédents doivent être présentés. La procédure définie reste sans effet sur le résultat mais peut être à l'origine de transferts comptables et nécessiter des opérations de financement ne présentant aucune incidence sur la trésorerie. En effet, le poste «Participations financières» dans les produits accessoires (cf. remarque 3) s'est contracté de 60,9 millions de francs, le poste «Amortissement lié à l'infrastructure» dans les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure (cf. remarque 4) a augmenté de 29,1 millions de francs et les amortissements sur valeurs comptables résiduelles ont diminué de 31,8 millions de francs. A la suite de l'annulation rétroactive des contributions de tiers déjà perçues, les cantons ont octroyé des prêts à hauteur de 79,0 millions de francs dans le cadre de projets liés au Fonds d'infrastructure.

0.3 Engagements de prévoyance

En 2006, le montant de l'engagement de prévoyance de CFF SA envers la Caisse de pensions CFF a été calculé conformément aux principes de la recommandation Swiss GAAP RPC 16 et inscrit au bilan au titre d'engagement envers les institutions de prévoyance. Conformément aux dispositions du Code des obligations, la différence de quelque 4,3 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. En 2007, CFF SA a consacré 1,5 milliard de francs à l'assainissement partiel de la Caisse de pensions CFF, qui se caractérisait au 31 décembre 2008 par une insuffisance de couverture de 3,0 milliards de francs (1,1 milliard en 2007) et un taux de couverture de 79,2 pour cent (92,4 pour cent en 2007).

0.4 Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV)

Les prestations de la Confédération englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise (ZVV) d'un montant de 39,0 millions de francs (38,0 millions de francs en 2007). 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 574,1 millions de francs. Une somme de 20,0 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2008.

0.6 Sites contaminés

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les 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, dans une moindre mesure, en 2008 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,4 million de francs. Ayant pu être dissoutes pour un montant de 1,0 million de francs en raison d'une réévaluation, les provisions s'élèvent désormais à 69,6 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, CFF SA est toutefois assujettie aux impôts cantonal et communal pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire.

Données détaillées sur le bilan et le compte de résultat.

1 Produits du trafic

M CHF	2008	2007
Trafic voyageurs	2 319,8	2 104,0
Prestations d'exploitation	130,6	133,0
Infrastructure (produit des sillons)	259,1	243,8
Produits du trafic	2 709,5	2 480,8

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2008	2007
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	189,3	246,5
Cantons	226,3	155,0
Contributions de tiers	0,1	0,1
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	415,7	401,7
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	47,2	46,8
pour les autres trafics marchandises	0,0	18,4
Total Subventions concernant le prix des sillons	47,2	65,2
Indemnités compensatoires	463,0	466,9

3 Produits accessoires

M CHF	2008	2007
Prestations	468,9	475,1
Travaux de maintenance et d'entretien	62,1	75,9
Produits résultant de la location	84,5	87,3
Ventes d'énergie	186,9	86,5
Opérations de change	42,4	41,4
Commissions	89,0	86,9
Matériel et imprimés	59,5	53,2
Participations financières	173,1	234,2
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	145,3	100,8
Autres produits accessoires	48,9	51,5
Produits accessoires	1 360,6	1 292,7

4 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2008	2007
Amortissements liés à l'infrastructure	910,2	838,9
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	450,0	445,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 360,2	1 284,4

5 Charges de personnel

M CHF	2008	2007
Charges salariales	2 165,0	2 134,1
Charges sociales	368,7	355,0
Charges de personnel NOA (Nouvelle orientation professionnelle)	3,7	11,4
Autres charges de personnel	122,8	107,0
Charges de personnel	2 660,1	2 607,5

6 Autres charges d'exploitation

M CHF	2008	2007
Loyer pour immobilisations corporelles	41,9	40,3
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	516,1	445,0
Charges de véhicules	99,7	104,3
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	64,3	57,5
Charges d'énergie, élimination des déchets	305,0	192,8
Charges d'administration et d'informatique	318,4	300,2
Dépenses publicitaires	57,3	52,0
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	2,5	4,1
Autres charges d'exploitation	291,2	368,2
Charges pour prestations d'exploitation	161,2	160,0
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/ prestations de la Confédération	63,7	64,2
Autres charges d'exploitation	1 921,2	1 788,5

7 Bénéfice de l'exercice

M CHF	2008	2007
Bénéfice/Perte résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires selon l'art. 64 LCdF		
Infrastructure	-10,2	-15,4
Trafic voyageurs régional	20,1	30,8
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	304,3	31,1
Bénéfice de l'exercice	314,2	46,6

8 Créances résultant de livraisons et de prestations

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Créances résultant de livraisons et de prestations envers des tiers	612,4	523,5
envers les sociétés du groupe	74,9	81,6
envers les sociétés associées	9,2	2,5
Corrections de valeur	-39,3	-34,5
Créances résultant de livraisons et de prestations	657,4	573,1

9 Immobilisations financières

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Titres à long terme	363,1	572,6
Participations ¹	696,5	696,2
Créances à long terme envers des tiers	595,0	583,8
Créances à long terme envers des sociétés du groupe	878,8	833,7
Créances à long terme envers des sociétés associées	16,6	18,3
Immobilisations financières	2 550,1	2 704,6

1 Les participations détenues par CFF SA figurent dans la liste des participations CFF (remarque 15.5).

Une déclaration de postposition sur les prêts accordés à hauteur de 200,0 millions de francs à CFF Cargo SA a été signée au bénéfice de cette dernière. Cette déclaration est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société. Les amortissements y afférents sont suspendus pour toute la durée de la convention. Une promesse de garantie de liquidités valable jusqu'au 31 décembre 2009 et limitée à 200,0 millions de francs a également été remise à CFF Cargo SA (remarque 15.1).

10 Dettes résultant de livraisons et de prestations

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	716,6	676,9
envers des sociétés du groupe	40,2	32,8
envers des sociétés associées	0,3	4,5
Dettes résultant de livraisons et de prestations	757,0	714,2

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

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Provisions à court terme	271,0	323,5
Provisions à long terme	711,9	714,8
Provisions	982,9	1 038,4

Ventilation des provisions en fonction du but d'utilisation

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Sites contaminés	69,6	72,0
Assainissement du secteur de l'énergie	574,1	594,1
Vacances/Heures supplémentaires	90,0	90,8
Restructuration	39,8	9,5
Autres provisions	209,4	272,0
Provisions	982,9	1 038,4

12 Dettes financières à long terme

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes bancaires	1 809,6	1 412,3
Dettes résultant de contrats de leasing	1 734,3	2 574,7
Dettes hypothécaires	0,0	10,0
Caisse du personnel	1 373,2	1 353,3
Dettes financières à long terme	4 917,1	5 350,3

S'établissant à 525,0 millions de francs, les prêts Eurofima qui reposent sur des contrats de location-vente mentionnant les véhicules à titre de garantie sont comptabilisés avec effet rétroactif au 31 décembre 2007 dans les dettes bancaires et ne figurent donc plus dans les dettes résultant de contrats de leasing. Nous renvoyons à la remarque 0.2.

13 Autres dettes à long terme

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Emprunts à long terme auprès de tiers	411,3	154,2
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 666,4	8 324,4
Dettes envers les institutions de prévoyance	1 200,0	1 200,0
Passifs résultant d'institutions de prévoyance ¹	2 825,0	2 825,0
Autres dettes à long terme	13 102,7	12 503,6

¹ Voir commentaire à la remarque 0.3 «Engagements de prévoyance» et explications sur les passifs résultant d'institutions de prévoyance dans le rapport du groupe.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Prêts à taux variable Infrastructure	2 482,9	2 368,1
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	6 113,5	5 956,3
Prêts à taux fixe	70,0	0,0
Total	8 666,4	8 324,4

Endettement net

M CHF	Remarque	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Dettes financières à court terme		402,3	74,3
Dettes financières à long terme	12	4 917,1	5 350,3
Autres dettes à long terme	13	13 102,7	12 503,6
Recettes imputées à long terme		-124,3	-132,2
Passifs résultant d'institutions de prévoyance		-2 825,0	-2 825,0
Total Dettes financières		15 472,8	14 970,9
./. Liquidités et titres		-779,1	-974,0
Endettement net		14 693,7	13 996,9
Variation par rapport à l'exercice précédent		696,8	1 983,0

14 Perte du bilan

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Perte reportée		
non affectée selon l'art. 64 LCdF	-2 883,6	-2 914,8
Total Perte reportée	-2 883,6	-2 914,8
Bénéfice de l'exercice		
affecté selon l'art. 64 LCdF	9,8	15,4
non affecté selon l'art. 64 LCdF	304,3	31,1
Total Bénéfice de l'exercice	314,2	46,6
Total Perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-2 569,4	-2 868,2

15 Remarques d'ordre juridique

15.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitution de gages en faveur de tiers

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Leasings	1 019,4	1 161,8
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima	634,7	403,2
Cautionnements et garanties	316,1	308,9
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations fermes de financement et d'achat	60,0	0,0
Autres	35,5	11,5
Total	2 342,9	2 162,8

Une promesse de garantie de liquidités limitée à 200,0 millions de francs a été remise à CFF Cargo SA (voir remarque 9).

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. 2008	31. 12. 2007
Payables dans les douze mois	7,8	9,9
Payables sous 1 ou 2 ans	5,8	6,3
Payables sous 2 ou 3 ans	3,1	3,3
Payables sous 3 ou 4 ans	0,8	0,7
Payables sous plus de 4 ans	0,1	0,0
Total	17,7	20,2

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

Des systèmes de contrôle et de pilotage internes extrêmement efficaces et vérifiés régulièrement par l'organe de révision interne ont été instaurés afin de garantir le respect des règles de présentation des comptes applicables et la régularité des rapports financiers. CFF SA s'appuie sur des estimations et des hypothèses prospectives pour établir son bilan et réaliser des évaluations.

Deux fois par an, la Direction du groupe rédige à l'attention du Conseil d'administration un «Corporate Risk Report» qui fournit des informations sur les risques auxquels les CFF sont exposés. Pour tous les risques inhérents aux activités du groupe, des mesures de pilotage adéquates ont été définies et introduites. Les rapports correspondants ont été approuvés le 28 avril 2008 et le 16 décembre 2008 par le Conseil d'administration.

Pour en savoir plus sur l'évaluation des risques, se reporter à l'annexe aux comptes du groupe.

15.5 Principales participations

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2008	Participation CFF % 31.12.2007
Transport et tourisme					
elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway 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
Cisalpine 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
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
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 Rapperswil-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
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00
Immeubles et parkings					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobiliens in Liq. 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
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

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 du bilan arrêté au 31 décembre 2008:

M CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Bénéfice de l'exercice	314,2	46,6
Perte reportée de l'exercice précédent	-2 883,6	-2 914,8
Perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	-2 569,4	-2 868,2
à la réserve prévue à l'art. 64 LCdF		
– Trafic voyageurs	-20,1	-30,8
– Infrastructure	10,2	15,4
Perte résultant du bilan	-2 579,3	-2 883,6
Report à compte nouveau	-2 579,3	-2 883,6

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Case postale
CH-3001 Berne

Téléphone +41 58 286 61 11
Téléfax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

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

Berne, le 13 mars 2009

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints des Chemins de fer fédéraux suisses CFF comprenant le compte de résultat, le bilan et l'annexe / pages 132 à 141 pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2008.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux dispositions légales et aux statuts, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses (NAS). Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

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

 Membre de la Chambre fiduciaire

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2008 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

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

Conformément à l'art. 72 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) nous constatons que dans son rapport du 5 mars 2009, l'Office fédéral des transports a approuvé les comptes annuels sans réserve.

Ernst & Young SA



Alessandro Miolo
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)



Manuel Trösch
Expert-réviseur agréé

Le rapport de gestion 2008 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site www.cff.ch. La version allemande fait foi.

Impressum

Edité par: CFF SA, Communication, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berne 65
Cheffe de projet: Brigitte Lütscher, responsable Relations publiques CFF, Berne
Textes et rédaction: Danni Härry, responsable Service de presse CFF, Berne
Heini Lüthy Kommunikation, Zurich
Conception et maquette: schneider meier külling AG, Zurich
Système de rédaction et préimpression: Stämpfli Publications SA, Berne
Traduction: Service linguistique des CFF
Photos: Gerry Amstutz et Franz Rindlisbacher, Zurich
Lithographie: Stämpfli Publications SA, Berne
Impression: Stämpfli Publications SA, Berne
Papier: Munken Polar

ISSN 1424-597



Sources mixtes

Groupe de produits provenant de
forêts bien gérées et d'autres
sources contrôlées

Cert no. SQS-COC-023903

www.fsc.org

© 1996 Forest Stewardship Council

CFF SA
Communication
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berne 65
Téléphone 051 220 41 11
www.cff.ch
press@sbb.ch