



CFF
Rapport de gestion.

2014

Sommaire.

- P01 Rapport de gestion
- P03 Rapport du groupe
- P13 Gouvernance d'entreprise
- P29 Rapport financier

Couverture: l'apprentie logisticienne Sofie Züblin à la manœuvre à CFF Cargo.
Tiré de l'édition spéciale du magazine «En route» consacrée au rapport de gestion 2014.

Rapport du groupe 2014.

Une bonne année 2014 – penser aujourd’hui la mobilité de demain.

En 2014, les CFF ont transporté davantage de passagers et acheminé plus de marchandises. Ils ont également fait avancer d’importants projets. La ponctualité des trains a connu une légère progression, tout comme la satisfaction de la clientèle. Le bénéfice du groupe s’inscrit en hausse, en raison d’une gestion efficace du parc immobilier et de la vente d’immeubles, mais aussi grâce à l’augmentation des recettes en trafics voyageurs et marchandises. Les CFF ont par ailleurs pris sur leurs propres deniers pour assurer la part de l’entretien du réseau ferroviaire non couverte par la Confédération. CFF Cargo a de nouveau contribué au bon résultat du groupe. L’endettement des CFF a continué d’augmenter. Le groupe est parvenu à améliorer le taux de couverture de sa dette. Sa situation financière reste tendue et les perspectives en matière de résultats incertaines compte tenu de la force du franc et de l’augmentation des coûts de maintenance du réseau. L’entretien, le développement et l’exploitation de l’infrastructure demeurent des défis constants, d’autant plus que l’offre ne doit pas être limitée et que la ponctualité doit être garantie en tout temps. Dans un contexte de durcissement économique, les CFF entendent gagner encore en efficacité et renoncer cette année à toute augmentation tarifaire dans le domaine des transports publics.

Partie 1: les CFF en 2014.

Ce qui est vrai pour les CFF l'est aussi pour leur clientèle, qui a bien vécu son année 2014 avec l'entreprise. Ainsi, la satisfaction de la clientèle du trafic voyageurs a légèrement progressé. La propreté, l'offre en places assises, le rapport prix-prestation et l'information à la clientèle sont en hausse. L'évaluation du rapport prix-prestation a connu la progression la plus forte (+1,8 %); chiffrée à 60,8 points, elle reste relativement basse, même si le personnel de guichet est crédité de 82 points. Les clients du trafic marchandises et la clientèle des gares se déclarent aussi plus satisfaits que l'année précédente. De tels résultats nous incitent à continuer résolument dans la voie de l'orientation clientèle que nous nous sommes choisie. Nous savons que nous devons progresser encore dans certains domaines, tels que l'information à la clientèle en cas de perturbation.

Les indices de sécurité et de ponctualité se maintiennent à un niveau élevé. Le trafic ferroviaire n'a pas enregistré d'accident notable en 2014. Le nombre d'accidents connaît du reste une tendance au recul depuis plusieurs années, malgré une exploitation accrue du réseau ferroviaire. En matière de sécurité de l'exploitation, 2014 a été la meilleure année que nous ayons

—
**Les CFF sont l'entreprise
 ferroviaire la plus ponctuelle
 d'Europe.**
 —

vécue. Cela ne doit pas nous inciter à relâcher notre vigilance en matière de sécurité, ni à relâcher nos efforts dans ce domaine et dans celui de la qualité. Si elle est le fruit de notre travail, en effet, une telle situation est aussi due à une part de chance. Survenue début février 2015, la collision latérale de Rafz démontre que la sécurité est un travail de tous les instants. La sécurité est un objectif central du groupe.

Les CFF sont l'entreprise ferroviaire la plus ponctuelle d'Europe. En 2014, ils ont maintenu leurs indicateurs de ponctualité à un niveau élevé, en dépit d'une intense activité de travaux sur le réseau. La ponctualité gagne aussi en importance dans le secteur du fret, caractérisé par des chaînes logistiques organisées avec minutie. Il nous paraît évident que nous devons encore progresser en matière de ponctualité, tant en trafic voya-

geurs qu'en trafic marchandises. Compte tenu de la densification du trafic sur un réseau qui fait l'objet d'un entretien et d'un développement constants, c'est là un véritable défi.

De plus en plus de passagers.

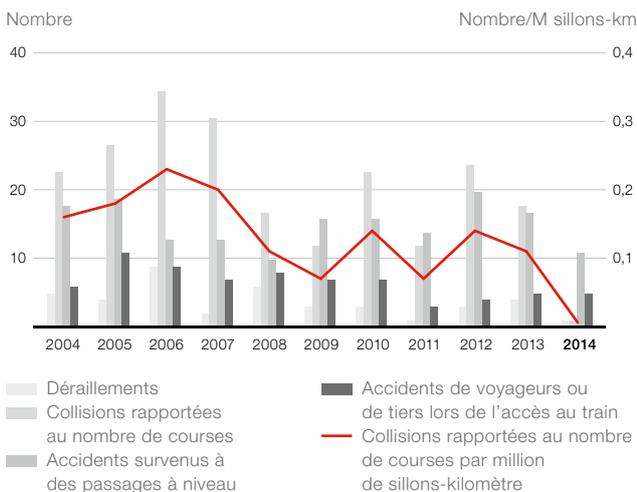
Le nombre de voyageurs-kilomètre parcourus s'est à nouveau inscrit en hausse en 2014, comme au cours des années précédentes. Chaque jour, nous avons transporté en moyenne 1,18 million de voyageurs (+3,7 % par rapport à 2013), ce qui représente un record absolu.¹ Un changement de tendance paraît s'esquisser en ce qui concerne l'occupation des trains: alors que les années passées, la croissance était particulièrement forte aux heures de pointe, la progression s'est avérée équivalente tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses, pour la première fois en 2014. Nos clientes et nos clients trouvent une place assise dans la plupart des trains grandes lignes, même aux heures de forte affluence. Seuls certains trains grandes lignes entre Zurich et Berne et entre Bâle et Zurich sont surchargés. Dans l'intérêt de l'efficacité de l'exploitation du système ferroviaire, nous poursuivrons nos efforts afin de mieux répartir la fréquentation de nos trains sur toute la journée (voir «Perspectives»).

Les clientes et clients réguliers des CFF représentent un tiers de la population suisse: 2,34 millions de personnes sont titulaires d'un abonnement demi-tarif et 453 000 possèdent un abonnement général. Le nombre d'abonnements généraux en circulation a de nouveau progressé (+2,5 %), de même que le nombre d'abonnements demi-tarif (+0,4 %).

En 2014, le résultat du segment voyageurs a atteint 104 millions de francs (2013: 96 millions). Cette progression est due avant tout à des produits plus élevés en trafic voyageurs régional et à la disparition des contributions d'assainissement de la Caisse de pensions. En trafic grandes lignes, en revanche, le bénéfice est en recul, à 71 millions de francs (2013: 93 millions), notamment en raison de la stagnation des produits d'exploitation et de l'augmentation des charges de véhicules et des amortissements.

¹ L'introduction d'une nouvelle méthode de relevé et de calcul a permis une meilleure prise en compte des courses et s'est traduite par une valeur plus élevée pour le nombre de voyageurs transportés. Le chiffre 2013 a été adapté en fonction de la nouvelle méthode, avec effet rétroactif, et s'élève à 1,14 million.

Sécurité du trafic ferroviaire.



Productivité de CFF Cargo.



Dynamique stable en gare.

CFF Immobilier a profité de l'attrait jamais démenti qu'exercent les quartiers urbains très centrés qu'elle gère et développe. Par exemple, cinq ans avant la fin des travaux, tous les bureaux et toutes les surfaces commerciales du site de l'Europaallee à Zurich sont déjà loués. Le groupe technologique Google sera un locataire important: d'ici à 2020, il créera de nouveaux emplois sur quelque 50 000 mètres carrés. Le fait qu'un groupe international tel que Google choisisse de se développer en Suisse est une reconnaissance de la haute qualité des infra-

structures du pays. Le résultat du segment immobilier a progressé pour s'établir à 395 millions de francs (2013: 254 millions). Cette progression résulte en premier lieu de ventes d'immeubles (p. ex. le siège des CFF à Berne Wankdorf), mais trouve aussi son origine dans l'augmentation des produits locatifs et dans une gestion stricte des coûts. Le bénéfice d'Immobilier est réinjecté dans le système ferroviaire: les fonds servent à stabiliser la Caisse de pensions CFF et à verser des indemnités annuelles à CFF Infrastructure à hauteur de 150 millions de francs. À long terme, les CFF construiront entre 3000 et 4000 appartements, dont un tiers environ seront proposés à prix avantageux.

SBB Cargo International a réalisé, pour la première fois de son histoire, un bénéfice.

structures du pays. Il convient de maintenir cet attrait à un niveau élevé. Dans nos grandes gares, nous offrons à notre clientèle un accès à Internet gratuit et de larges possibilités de faire ses achats. Le développement durable n'est pas un vain mot non plus: après un pilote réussi en gare de Berne, les cinq plus grandes gares de Suisse ont été équipées de poubelles permettant le tri sélectif des déchets.

Prestations de transport en hausse pour CFF Cargo.

Alors que le marché du fret demeure très compétitif, les prestations de transport de CFF Cargo ont enregistré une hausse notable grâce à l'acquisition de nouveaux transports auprès de ses clients (+17,6 % par rapport à 2013). SBB Cargo International a particulièrement profité de cette évolution, qui lui a permis de consolider son ancrage sur le marché.

CFF Cargo boucle l'exercice 2014 sur un résultat bénéficiaire de 33 millions de francs (2013: 15 millions) et confirme ainsi le résultat positif de l'exercice précédent. Sa filiale SBB Cargo International y a contribué en dégageant, pour la première fois de son histoire, un bénéfice de 1 million de francs. La réalisation d'un résultat positif restera un défi à l'avenir. Outre une

conjoncture atone en Europe, la force du franc et la baisse des prix du diesel sont deux facteurs qui vont peser notablement sur CFF Cargo, caractérisée par une structure de coûts largement exprimée en francs suisses, et sur sa clientèle.

Un réseau ferroviaire densément exploité.

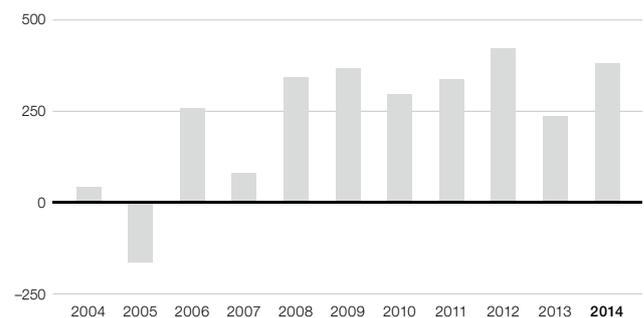
De plus en plus de trains sillonnent le réseau ferroviaire suisse. De nouvelles méthodes de mesure introduites en 2013 nous permettent de mieux connaître l'état du réseau. En raison de l'augmentation de leur nombre, de leur poids, de la force de leurs accélérations et de leurs freinages, les trains sollicitent le réseau plus fortement qu'autrefois. En vue de renforcer la sécurité et la ponctualité des voyageurs, nous avons pris des mesures complémentaires en matière d'entretien en 2013 déjà, et les avons poursuivies en 2014. Nous sommes convenus d'une solution de financement avec la Confédération pour ce qui concerne les surcoûts ainsi engendrés, chiffrés à 150 millions de francs par an au maximum. Cet accord prévoit que les CFF couvrent eux-mêmes ces surcoûts en 2014 et 2015, par le double biais d'économies et d'une réduction des bénéfices. En complément aux mesures prises par les CFF, le Conseil fédéral et le Parlement devraient se prononcer, en 2016, pour une augmentation de l'enveloppe budgétaire de la convention sur les prestations 2013-2016.

Chiffré à -66 millions de francs, le résultat de CFF Infrastructure est marqué par les répercussions financières du surcroît d'entretien requis par les circonstances. En vue d'assurer la sécurité et la ponctualité des voyageurs, les CFF ont lancé des travaux d'entretien urgents en 2014, investissant 95 millions de francs de plus à cet effet. Il suffit cependant de rappeler le résultat de l'exercice précédent (CHF -72 millions) pour constater que les mesures de réduction des coûts et de renforcement de l'efficacité prises dernièrement déploient déjà leurs effets.

Malgré les travaux d'entretien, les coûts de rattrapage en matière de maintien de la substance des installations ferroviaires ont progressé pour s'établir à 2,5 milliards de francs (2013: 2,3 milliards). Il faudra à l'avenir affecter davantage de moyens au maintien de la substance si nous voulons répondre à la croissance du volume de transports et à l'augmentation du nombre d'installations, stabiliser l'état du réseau et nous mettre en conformité avec les dispositions légales en vigueur. Seul un renforcement de l'entretien permettra d'assurer durablement la qualité du réseau ferroviaire et d'éviter que les besoins en matière de rattrapage n'augmentent.

Bénéfice du groupe.

En millions de francs



Hausse de la satisfaction et de la motivation du personnel.

Les résultats de l'enquête auprès du personnel 2014 sont réjouissants. La satisfaction du personnel a certes notablement progressé, pour s'établir à un niveau record, mais il reste encore une marge vers le haut. La motivation du personnel est également en hausse, de même que la confiance envers la Direction du groupe et des divisions, même si les valeurs y relatives ne permettent pas de se déclarer satisfait. Le nouveau siège de Berne Wankdorf, les nouveaux bâtiments de bureaux de Westlink à Zurich Altstetten et d'Aarepark à Olten, ainsi que le futur site de Renens, représentent de nouveaux environnements de travail encourageant une collaboration intersectorielle plus efficace. En outre, notre projet «Relier les collaborateurs» vise à combler le fossé numérique: d'ici à la fin 2015, les collaboratrices et collaborateurs de tous les groupes professionnels auront reçu une mini-tablette ou un smartphone, et seront directement connectés à l'entreprise. Nous simplifions ainsi le travail et l'échange.

Radiotéléphonie mobile, distribution, matériel roulant: des étapes importantes.

Avec nous, les clients doivent se sentir compris et se réjouir de notre attention. Cette ambition, nous l'avons étayée en 2014 à l'aide de mesures concrètes. En collaboration avec les opérateurs de téléphonie, les 1081 voitures du trafic grandes lignes sont à présent toutes munies de répéteurs; tout au long des lignes, des antennes de radiotéléphonie mobile de la dernière génération (LTE) assurent le relais. Une solution de financement a été définie avec nos partenaires et les opérateurs en vue

d'équiper aussi le matériel roulant du trafic régional. L'aménagement de ce parc de véhicules commencera cette année et se poursuivra jusqu'en 2020. Selon une étude de l'important magazine européen «Connect» spécialisé dans les télécoms, les CFF sont de loin les meilleurs en comparaison internationale (Allemagne, Autriche). Enfin, nous avons étendu notre offre d'accès gratuit à Internet dans les gares.

L'offre et la distribution ont fait l'objet d'une attention particulière. Nous avons étendu l'offre de billets dégriffés et lancé un abonnement général du soir. En collaboration avec la branche des transports publics, nous avons par ailleurs développé le SwissPass, un titre de transport électronique valable dans toute la Suisse pour les voyages en train, en bus ou en bateau. C'est une première étape vers la simplification de l'accès aux transports publics. Nous entendons par ailleurs renforcer la convivialité des transports publics en recourant aussi aux possibilités offertes par le numérique. L'information à la clientèle s'est fortement améliorée. Il est désormais possible de réserver des places assises en ligne et de nouveaux tableaux d'affichage ont été installés dans 17 gares. En gare centrale de Zurich, l'appli «Ma gare», très précise grâce à la connexion Bluetooth, conduit ses utilisateurs au bon train ou au bon commerce, sans faille. En interne également, le numérique gagne du terrain. Dans le cadre du projet «Relier les collaborateurs» déjà mentionné, nous simplifions nos processus, gagnons en efficacité et libérons des énergies afin de renforcer notre orientation clientèle.

Nous avons terminé des projets importants en 2014. Avec la première étape de la ligne diamétrale de Zurich, la plus grande agglomération de Suisse dispose à présent d'une gare souter-

La situation financière des CFF demeure tendue.

raine attrayante et de liaisons RER notablement renforcées. En automne 2014, nous avons inauguré la gare rénovée de Genève Cornavin, souvent considérée comme la plus belle de Suisse.

Nous avons relancé les grands projets relatifs au matériel roulant. Concernant les nouveaux trains duplex destinés à l'axe est-ouest, Bombardier nous a remis un plan de livraison ferme. Il y a aussi eu une avancée dans le processus de commande de 29 trains nommés «Giruno» et destinés au trafic nord-sud: le Tribunal administratif fédéral n'a pas accordé d'effet suspen-

sif au recours d'un concurrent évincé, ouvrant ainsi la voie à la signature du contrat avec Stadler Rail en automne dernier.

Bons résultats grâce aux ventes immobilières, situation financière tendue.

Le résultat du groupe s'est établi à 373 millions de francs, en hausse de 135 millions (2013: 238 millions). Cette progression s'explique avant tout par une gestion efficace du parc immobilier et la vente d'immeubles. L'augmentation des produits des trafics voyageurs et marchandises a également contribué au résultat du groupe. Les 95 millions de francs que nous avons nous-mêmes alloués à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire en 2014, afin de renforcer la sécurité et la ponctualité, ont pesé sur notre résultat. Compte tenu de l'augmentation des coûts de l'entretien, la situation financière des CFF demeure tendue. Le flux de trésorerie disponible après financement par les pouvoirs publics est de -205 millions de francs (2013: -653 millions) en raison du déficit de CFF Infrastructure et des investissements non financés par notre activité commerciale. L'endettement porteur d'intérêts s'établit ainsi à 7720 millions de francs à la fin 2014 (2013: 7507 millions). Le taux de couverture de l'endettement (endettement net porteur d'intérêts/EBIT) s'est amélioré, mais reste à un niveau élevé: il est passé de 19 à 15 en une année. En trafic régional, le taux de couverture (part des recettes du trafic aux coûts totaux) a progressé, de 58 à 60 %.

L'an passé, les pouvoirs publics ont versé aux CFF des prestations à hauteur de 3208 millions de francs (2013: 3263 millions). Les prestations destinées à l'infrastructure s'établissent à 1637 millions de francs, en hausse de 80 millions par rapport à l'exercice précédent. Cette évolution s'explique avant tout par une augmentation des amortissements. Le trafic régional a reçu 587 millions de francs (2013: 591 millions) et le trafic marchandises 25 millions de francs (2013: 24 millions).

Partie 2: perspectives.

À l'avenir aussi, notre entreprise devra gagner en efficacité. Notre situation financière demeurera tendue pour ce qui concerne les bénéfices, l'endettement et le niveau de nos investissements. Compte tenu des défis à venir, toutefois, de bons résultats tels que celui de 2014 seront nécessaires. Ils nous permettront de continuer à investir dans un système ferroviaire performant et dans des innovations pour nos clientes et clients, entre autres par l'acquisition de matériel roulant pour les trafics nord-sud et est-ouest, dans de nouvelles liaisons ou de nouveaux services. Le propriétaire n'attend pas de dividendes de la part des CFF, mais une contribution à la qualité de vie et à la compétitivité de la Suisse.

Des mesures pour faire face à la force du franc.

Mais réduire les coûts sans que notre clientèle ne s'en aperçoive reste une mission de longue haleine pour les CFF. Ce sera d'autant plus exigeant que les signaux donnés par l'économie se sont notablement détériorés. En Europe, la conjoncture

demeure atone. Depuis la mi-janvier, le franc fort constitue un handicap pour l'économie suisse et sa compétitivité. Cela vaut aussi pour le trafic ferroviaire suisse transfrontalier. Il est évident que ces évolutions auront des conséquences pour les CFF et pour leur clientèle.

gements dans les secteurs dont le chiffre d'affaires s'exprime en euros. Enfin, nous sommes en pourparlers avec nos fournisseurs pour profiter des économies potentielles dans les achats et les livraisons de la zone euro.

Parmi d'autres mesures, citons les ajustements structurels possibles et les renforcements de l'efficacité des secteurs pénalisés par la force du franc. Le trafic marchandises est particulièrement concerné, avant tout sur l'axe nord-sud. Les CFF sont en dialogue avec les partenaires sociaux afin d'élaborer diverses mesures de stabilisation de la Caisse de pensions, un objectif très exigeant compte tenu de la force du franc et des taux d'intérêt négatifs. Même si la situation économique est difficile, nous entendons rester un employeur fiable et attrayant.

Comme la clientèle est aussi touchée par la force du franc, les CFF entendent renoncer à toute augmentation tarifaire dans le domaine des transports publics cette année. Nous voulons contrer la perte de recettes qu'il en résultera en devenant encore plus efficaces. Enfin, l'introduction de SwissPass en août 2015 permettra de renforcer le marketing des cantons et des destinations touristiques qui y participent par l'intégration de leurs offres et rendra ainsi le système suisse de transports publics plus convivial.

Même si la situation économique est difficile, nous entendons rester un employeur fiable et attrayant.

Un effort conjoint de simplification du système national de tarification.

À l'avenir, le principe de l'avantage pour la clientèle continuera de guider l'action des CFF. Cela sera perceptible à plusieurs niveaux. Nous sommes la plus importante des quelque 250 entreprises de transports publics de Suisse. En notre qualité de clé de voûte du système des transports publics suisses, nous avons la responsabilité d'inciter la branche et les communautés tarifaires à le simplifier autant que possible. Il faut à présent développer ensemble des solutions d'harmonisation et de simplification des tarifs du Service direct national et des communautés. SwissPass est une étape importante vers un accès convivial aux transports publics.

Son déploiement entre août 2015 et janvier 2017 permettra d'offrir à tout un chacun le confort de l'abonnement général. Dans le cadre du renouvellement des abonnements général et demi-tarif, près d'un million de clients recevront le SwissPass durant la première année. Les abonnements communautaires suivront. D'autres offres telles que Mobility Carsharing, PubliBike ou l'accès à des domaines skiables pourront être intégrées progressivement au SwissPass.

Les CFF doivent s'attendre à des répercussions qui pourraient, au total, se chiffrer en centaines de millions de francs au cours des prochaines années. Nous évaluons actuellement les scénarios probables et nous nous y préparons de façon ciblée. Nous avons pris des mesures immédiates et mandaté des analyses portant par exemple sur nos programmes d'investissements. Nous étudions par ailleurs la possibilité de compléter le gel des embauches en vigueur par une suspension des enga-

Des liaisons plus rapides, des capacités et des services en plus.

Avec le vaste changement d'horaire 2015/2016 et la mise en service de la deuxième étape de la ligne diamétrale de Zurich, notre clientèle bénéficiera de capacités accrues et de liaisons plus rapides sur l'axe est-ouest. Cette année, nous allons améliorer l'information à la clientèle: Mobile CFF sera complétée par de nouveaux services tels que des informations en temps réel sur la formation des trains, les perturbations et les solutions alternatives. D'ici à la fin 2015, nous introduirons de nouveaux distributeurs de billets, nettement plus simples d'utilisation.

Le compte à rebours précédant l'ouverture du nouveau tunnel du Saint-Gothard, à la fin 2016, a commencé. Nous sommes à la veille de la mise en service d'un ouvrage qui compte. L'axe nord-sud va vivre un progrès majeur. D'ici à 2020, année de la mise en service du tunnel de base du Ceneri, les

SwissPass est une étape importante vers un système d'utilisation des transports publics simple, pratique et moderne.

voyageurs gagneront jusqu'à une heure sur l'axe nord-sud. En outre, la nouvelle ligne de plaine rendra le fret ferroviaire plus efficace et plus respectueux de l'environnement. L'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard augmentera la fiabilité du réseau, permettra d'offrir des liaisons plus fréquentes et plus rapides et simplifiera les processus de production.

La mise en service planifiée des nouvelles rames duplex de 400 mètres en 2017 étendra notablement les capacités sur l'axe est-ouest, qui gagnera en qualité. Le grand projet Léman 2030, que nous avons lancé officiellement en 2014, représente un développement marquant de l'offre ferroviaire en Suisse romande. Quelque 3 milliards de francs seront investis afin de doubler le nombre de places assises entre Lausanne et Genève et de renforcer les cadences des RER dans les cantons de Vaud et de Genève. Les agrandissements des gares de Lausanne, Renens et Genève vont apporter davantage de capacités, améliorer le confort et la sécurité des voyageurs et permettre à des trains plus longs d'y accéder. Ce chantier ferroviaire, le plus grand de Suisse pour la prochaine décennie, aura des réper-

cussions sur tout le réseau, jusqu'à Bâle et à Zurich. Nous mettons tout en œuvre pour que ce projet d'envergure apporte un maximum d'avantages à notre clientèle.

Réseau ferroviaire: priorité à l'entretien.

Ces exemples démontrent que les CFF vont continuer de développer l'offre ferroviaire, en tenant compte de toutes les attentes de leur clientèle. En approuvant le projet FAIF en février 2014, le peuple suisse a créé une base solide pour l'avenir du trafic ferroviaire. Le Fonds d'infrastructure ferroviaire, qui sera introduit en 2016, joue ici un rôle décisif. Il prévoit que les moyens soient affectés avant tout à l'entretien du système ferroviaire. C'est un aspect essentiel: actuellement, le besoin de rattrapage en matière d'entretien du réseau ferroviaire continue d'augmenter. La convention sur les prestations 2017-2020 devra tenir compte du fait que les installations à entretenir sont plus nombreuses et que la sollicitation accrue de l'infrastructure ferroviaire se traduit par une usure plus forte.

L'entretien est important pour le réseau ferroviaire, mais pas seulement. Nous constatons en effet, entre autres dans le domaine du trafic combiné, que le chemin de fer et la route connaissent à nouveau une évolution conjointe. Afin de disposer d'infrastructures de transport performantes, il est donc nécessaire de trouver une solution de financement appropriée pour le réseau routier également.

Développer avec clairvoyance un système ferroviaire d'avenir.

Lorsqu'il est question d'aménagement du système ferroviaire, la clairvoyance est de mise. Il s'avère que les moyens disponibles ne suffisent pas pour réaliser toutes les offres souhaitées. Ils doivent donc être affectés uniquement là où ils permettent d'éliminer des goulets et de proposer des offres ferroviaires attrayantes à long terme. Les besoins de la clientèle et les impératifs de rentabilité doivent être reconnus comme il se doit.

La prise en compte des évolutions technologiques et sociales dans la planification de l'offre ferroviaire de demain est un enjeu crucial. Les concepts d'offres et les investissements dans l'infrastructure sont axés sur le long terme. Dans deux ans, nous statuerons sur l'étape de développement 2030. Les aménagements devront alors tenir compte des besoins de mobilité de la clientèle des générations futures, jusqu'à 2100 environ. C'est un défi de taille, et pas seulement en raison de la rareté des moyens. Il est donc important de nous concentrer sur les points forts du chemin de fer, combiné à d'autres moyens

de transport. L'accent doit être mis sur des transports qui répondent aux besoins des clients, soient utiles et puissent être financés, compte tenu de la volonté de payer de la clientèle et de la capacité de financement des pouvoirs publics.

Politique des transports de l'Union européenne: accent sur les aspects déterminants.

En 2014, le Conseil fédéral a décidé de renoncer à transformer le groupe CFF en holding. Il est judicieux de se concentrer sur l'amélioration des conditions cadres dans les domaines où, dès lors que le financement de l'infrastructure est assuré par FAIF, il est vraiment nécessaire d'agir: efficacité et fiabilité du processus de commande en trafic régional, révision de la loi sur le trafic marchandises intérieur, par exemple.

Les CFF et d'autres entreprises ferroviaires défendent désormais au niveau du continent l'idée que l'Union européenne doit faire les bons choix pour le secteur ferroviaire. La priorité doit selon eux être accordée à la pérennisation du financement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit de cibler les développements sur les points où les trans-

—
Les aménagements devront
tenir compte des besoins
de mobilité de la clientèle
des générations futures.
—

ports publics déploient le mieux leurs atouts. L'Union européenne devrait aussi se pencher sur la question du renforcement tangible de la concurrence intermodale avec d'autres moyens de transport (bus grandes lignes, véhicules sans chauffeur, etc.). La révision en cours du livre blanc de l'Union européenne de 2011 devrait servir à fixer ces nouvelles priorités. Les questions structurelles et d'ouverture des marchés découlent de ces aspects fondamentaux.

Concevoir aujourd'hui la mobilité de demain.

Une chose est certaine: le marché de la mobilité est en pleine mutation. Sur certains parcours, les bus grandes lignes concurrencent le chemin de fer. Mais d'autres évolutions s'annoncent,

plus profondes: les modes de vie et de travail connaissent une révolution. Le développement technologique offre des possibilités inédites. Le partage et le pooling sont déjà des idées avancées. Les véhicules sans chauffeur ne relèvent plus de la science-fiction; ils offrent de nouvelles perspectives aux déplacements de porte à porte. Les CFF bénéficient d'une position forte dans la concurrence intramodale, alors que la situation reste tendue sur le marché intermodale. La baisse du prix du diesel grève la compétitivité du fret ferroviaire. Mais l'évolution du marché de la mobilité est une chance, au moins autant qu'un défi. Les CFF sont donc convaincus qu'il est urgent de concevoir aujourd'hui la mobilité de demain. Celle-ci recèle d'importantes opportunités pour les transports publics en matière de mobilité de porte à porte, avec les voitures sans chauffeur comme moyen de transport individuel public, pour autant que le chemin de fer et son aménagement se concentrent sur leurs atouts.

La technologie numérique offre de nouvelles opportunités aux CFF et à leur clientèle. Aujourd'hui, quasiment chaque client et chaque membre du personnel peut se mettre en contact en ligne avec les CFF. Les attentes de la clientèle évoluent, de même que ses interactions avec l'entreprise. C'est pourquoi nous avons intégré les médias sociaux à notre service clientèle. En 2014, nous avons répondu à plus de 30 000 demandes via Facebook et Twitter. Un billet vendu sur six est un billet électronique. Avec ses 5 millions de téléchargements, Mobile CFF est l'appli la plus populaire de Suisse; elle est le canal qui connaît la plus forte croissance (+27 % par rapport à 2013). Le numérique amène aussi son lot de défis à relever: il accentue la concurrence, suscite de nouveaux produits et de nouvelles chaînes de création de valeur, et fait même naître de nouveaux concurrents.

La génération câblée attend davantage de nous qu'un simple transport. Elle entend travailler, communiquer à travers les réseaux sociaux, s'informer, se divertir pendant ses déplacements. Dès lors, les investissements dans les nouvelles technologies et les services modernes deviennent aussi importants que ceux réalisés traditionnellement dans le système ferroviaire lui-même. Grâce à notre stratégie de radiotéléphonie mobile et à une information à la clientèle de plus en plus précise en temps réel, nous permettons une approche flexible de la mobilité et des transports publics. L'information à la clientèle se mue en un véritable service de conseil sur la mobilité. Notre projet «Information à la clientèle+» vise une information personnalisée: navigation à l'intérieur, recherche des bonnes places assises, conseil de voyage de porte à porte.

Une utilisation plus intelligente du système ferroviaire.

Un traitement intelligent de la mobilité doit permettre de réagir aux pics de demande aux heures de grande affluence. Près de la moitié des clients des CFF se déplacent durant 25 % du temps d'exploitation, en particulier le matin pour se rendre au travail et le soir pour repartir chez eux. Sur de longs parcours, les places assises font partie des besoins les plus importants de notre clientèle. En 2014, les CFF ont incité leurs collaboratrices, leurs collaborateurs et les personnes qui voyagent à bord de trains surchargés à profiter des possibilités offertes par les trains de renfort et le télétravail. En 2015, nous allons renforcer notre encouragement aux initiatives individuelles, en collaboration avec d'autres grands employeurs et avec l'appui du canton de Berne, entre autres. Les collaboratrices et les collaborateurs devraient pouvoir organiser leurs journées de manière souple et individuelle, indépendamment de leur lieu de travail. Des institutions de formation supérieure évalueront le potentiel représenté par le report du début des cours. Plus il sera possible de lisser les courbes de fréquentation, notamment en commercialisant mieux les billets dégriffés, plus il sera aisé de renoncer à des investissements supplémentaires en infrastructure et en matériel roulant, de réduire les charges des cantons en matière de trafic régional aux heures de pointe et d'amoindrir la pression à la hausse sur les prix ou sur les financements publics.

Merci à notre clientèle et à notre personnel.

L'année 2014 a été bonne pour les CFF. Nous nous réjouissons tout particulièrement du fait que de plus en plus de passagers nous font confiance. À notre clientèle, nous adressons un tout grand merci. Nous remercions aussi nos 33 000 collaboratrices et collaborateurs, issus de 84 nations, qui s'engagent à fond, jour après jour, pour notre clientèle. Enfin, nous exprimons notre gratitude au peuple suisse pour avoir approuvé le projet FAIF. Merci également aux cantons et à la Confédération pour leur volonté de mener une politique des transports clairvoyante, pour leurs commandes et pour les moyens financiers qu'ils nous allouent et sans lesquels nous ne pourrions pas accomplir notre mission.

Nous faisons appel à la compréhension de chacune et de chacun si quelque chose ne se déroule pas tout à fait comme prévu. Avec quelque 5 millions de clients, et chaque jour 1,18 million de passagers se déplaçant sur le réseau ferroviaire le plus densément exploité du monde, nous faisons fonctionner une machine de précision où la moindre perturbation peut être lourde de conséquences. Nous mettons tout en œuvre pour tirer les enseignements de nos erreurs et garantir le meilleur service à une clientèle dont les besoins sont en permanente évolution.



Ulrich Gygi
Président du Conseil d'administration de CFF SA



Andreas Meyer
CEO de CFF SA

Le groupe CFF en chiffres.

Compte de résultats du groupe (en millions de francs suisses)

| | 2014 | 2013 | Écart |
|----------------------------------|-------|-------|----------|
| Produits d'exploitation | 8542 | 8319 | +2,7 % |
| Charges d'exploitation | -8228 | -8010 | -2,7 % |
| Résultat d'exploitation/EBIT | 314 | 309 | +1,6 % |
| Résultat financier | -133 | -145 | +8,7 % |
| Résultat hors exploitation | 190 | 81 | +135,0 % |
| Résultat avant impôts | 372 | 245 | +51,8 % |
| Impôts et parts des minoritaires | 1 | -7 | |
| Bénéfice du groupe | 373 | 238 | +56,5 % |

Résultats par segment (en millions de francs suisses)

| | 2014 | 2013 | Écart |
|---------------------|------|------|----------|
| Voyageurs | 104 | 96 | +8,1 % |
| Immobilier* | 395 | 254 | +55,2 % |
| Trafic marchandises | 33 | 15 | +124,3 % |
| Infrastructure | -66 | -72 | -9,0 % |

* Avant indemnités compensatoires.

Volumes de prestations

| | 2014 | 2013 | Écart |
|---|------|------|---------|
| Voyageurs | | | |
| Passagers par jour (en millions) | 1,18 | 1,14 | +3,7 % |
| Voyageurs-kilomètre (en milliards) | 18,2 | 17,8 | +2,6 % |
| Immobilier | | | |
| Produits locatifs de tiers (en millions de francs) | 417 | 394 | +5,7 % |
| Trafic marchandises | | | |
| Tonnes-kilomètre nettes (en milliards) | 14,5 | 12,3 | +17,6 % |
| Infrastructure | | | |
| Sillons-kilomètre (en millions) | 173 | 170 | +1,9 % |

Le rapport de gestion 2014 complet des CFF peut être téléchargé gratuitement sous rapport-de-gestion.cff.ch.

Gouvernance d'entreprise. Transparence et ouverture.

Une gestion transparente et ouverte renforce la confiance que le personnel et la population placent dans les CFF. La direction de l'entreprise, dont la structure interne et les processus d'encadrement sont présentés ci-après, s'applique donc à mener une gouvernance de qualité dans l'intérêt des différents acteurs.

Forme juridique et structure du groupe.

Les CFF entendent répondre aux attentes et aux besoins en matière d'information et de transparence en communiquant de manière ouverte. Bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse, la structure et l'organisation du présent rapport s'alignent autant que possible sur la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) émise par la SIX Swiss Exchange (septembre 2014) et sur le Code suisse de bonnes pratiques pour le gouvernement d'entreprise (septembre 2014). Quelques ajustements y ont été apportés compte tenu de leurs particularités.

Forme juridique.

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

Structure du groupe.

L'organigramme des CFF est présenté sur la page suivante.

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

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont indiquées dans la liste des participations (voir page 70). Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse.

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

Actionnaires principaux.

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

Participations croisées.

Il n'existe aucune participation croisée portant sur le capital ou les voix aux CFF ou dans l'une de ses 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'art. 7 al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Charte et valeurs.

Les CFF se sont dotés d'une charte qui définit les valeurs et les objectifs guidant leur action et celle de leur personnel. Elle fixe les principes de direction et les valeurs communes aux CFF: ambitieux, responsable, alerte, passionné, respectueux. La charte CFF formule enfin un objectif concret: d'ici à 2016, les CFF comptent parmi les meilleures entreprises de Suisse en matière de satisfaction de la clientèle.

Développée conjointement par des collaboratrices et collaborateurs de toute l'entreprise, la charte CFF découle de leur promesse «Nous bougeons la Suisse» et vise à ce que notre clientèle soit «bien servie, sur toute la ligne.»

Organigramme (1^{er} janvier 2015).

| Conseil d'administration Ulrich Gygi, Président du Conseil d'administration | | | | Révision interne Stefan Raimann | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|---------------------------------------|--|---|-------------------------------|------------|-----------|----------------|----------|-----------------|--------------|---------------|------------------|--------------|----------------|-------------------|-------------|--------------|--------------|-----------------|----------------|----------------------|--------------|-----------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------------|------------------------|-----------------|---------------|------------|------------------------------|-----------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|---------|------------------|---------|--------------------|---------------------------------------|------------------------------------|------------|-------------------|-----------------|----------|-------------|------------------------------------|--------------------------------|--|-----------|--------------------------|-----------|-----------------|--------------|------------------------|-----------------------|--|----------------|----------|----------|-------------------------------|------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------|------------------------------------|---|-----------------------------|------------|----------------------|---|-------------------------------|-------------------------------|--|----------|-------------------|-----------|-----------------------|------------------------------------|-------------------|----------------------------|--|-----------------|-------------------------------|--|------------------------------------|--|---|-----------------------------------|--|--|--|--|------------------------------------|--|---------------------------|---------------------|--|--|--|--|--|--|
| Chief Executive Officer Andreas Meyer | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <thead> <tr> <th>Voyageurs</th> <th>Immobilier</th> <th>CFF Cargo</th> <th>Infrastructure</th> <th>Finances</th> <th>Human Resources</th> <th>Informatique</th> <th>Communication</th> </tr> <tr> <th>Jeannine Pilloud</th> <th>Jürg Stöckli</th> <th>Nicolas Perrin</th> <th>Philippe Gauderon</th> <th>Georg Radon</th> <th>Markus Jordi</th> <th>Peter Kummer</th> <th>Kathrin Amacker</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Grandes lignes</td> <td>Portfolio Management</td> <td>Distribution</td> <td>Horaire et design du réseau</td> <td>Corporate Accounting</td> <td>Politique du personnel</td> <td>Centre de solutions Voyageurs</td> <td>Communication intégrée</td> </tr> <tr> <td>Trafic régional</td> <td>Développement</td> <td>Production</td> <td>Installations et technologie</td> <td>Corporate Controlling</td> <td>Formation CFF</td> <td>Voyageurs</td> <td>Voyageurs</td> </tr> <tr> <td>Operating</td> <td>Gérance</td> <td>Asset Management</td> <td>Projets</td> <td>Corporate Treasury</td> <td>Cadres supérieurs et unités centrales</td> <td>Centre de solutions Infrastructure</td> <td>Immobilier</td> </tr> <tr> <td>Gestion du trafic</td> <td>Droits fonciers</td> <td>Finances</td> <td>Maintenance</td> <td>Gestion de processus et de projets</td> <td>Employabilité, santé et social</td> <td>Centre de solutions Cargo, unités centrales, ICT Workplace</td> <td>CFF Cargo</td> </tr> <tr> <td>Distribution et services</td> <td>RailClean</td> <td>Human Resources</td> <td>Exploitation</td> <td>Gestion des assurances</td> <td>Shared Service Center</td> <td>Centre de solutions Finances, HR, Immobilier</td> <td>Infrastructure</td> </tr> <tr> <td>Finances</td> <td>Finances</td> <td>Développement de l'entreprise</td> <td>Achats, Supply Chain et production</td> <td>Corporate Risk Management</td> <td>Développement de l'entreprise</td> <td>Finances, HR, Immobilier</td> <td>Affaires publiques et régulation</td> </tr> <tr> <td>Human Resources</td> <td>Human Resources</td> <td>Qualité, sécurité et environnement</td> <td>Énergie, Télécom et installations électriques</td> <td>Shared Service Organisation</td> <td>Top CFF II</td> <td>Software Engineering</td> <td>Stratégie, marketing, développement durable</td> </tr> <tr> <td>Développement de l'entreprise</td> <td>Développement de l'entreprise</td> <td></td> <td>Finances</td> <td>Change Management</td> <td>Diversité</td> <td>Operations Management</td> <td>Gestion et expérience de la marque</td> </tr> <tr> <td>Sécurité publique</td> <td>Marketing et communication</td> <td></td> <td>Human Resources</td> <td>Développement de l'entreprise</td> <td></td> <td>Stratégie, architecture et qualité</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Qualité, risque, environnement et énergie</td> <td>Droit, conformité et acquisitions</td> <td></td> <td>Risque, sécurité, qualité et environnement</td> <td></td> <td></td> <td>Sécurité et management des risques</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Management des programmes</td> <td>Qualité et sécurité</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | Voyageurs | Immobilier | CFF Cargo | Infrastructure | Finances | Human Resources | Informatique | Communication | Jeannine Pilloud | Jürg Stöckli | Nicolas Perrin | Philippe Gauderon | Georg Radon | Markus Jordi | Peter Kummer | Kathrin Amacker | Grandes lignes | Portfolio Management | Distribution | Horaire et design du réseau | Corporate Accounting | Politique du personnel | Centre de solutions Voyageurs | Communication intégrée | Trafic régional | Développement | Production | Installations et technologie | Corporate Controlling | Formation CFF | Voyageurs | Voyageurs | Operating | Gérance | Asset Management | Projets | Corporate Treasury | Cadres supérieurs et unités centrales | Centre de solutions Infrastructure | Immobilier | Gestion du trafic | Droits fonciers | Finances | Maintenance | Gestion de processus et de projets | Employabilité, santé et social | Centre de solutions Cargo, unités centrales, ICT Workplace | CFF Cargo | Distribution et services | RailClean | Human Resources | Exploitation | Gestion des assurances | Shared Service Center | Centre de solutions Finances, HR, Immobilier | Infrastructure | Finances | Finances | Développement de l'entreprise | Achats, Supply Chain et production | Corporate Risk Management | Développement de l'entreprise | Finances, HR, Immobilier | Affaires publiques et régulation | Human Resources | Human Resources | Qualité, sécurité et environnement | Énergie, Télécom et installations électriques | Shared Service Organisation | Top CFF II | Software Engineering | Stratégie, marketing, développement durable | Développement de l'entreprise | Développement de l'entreprise | | Finances | Change Management | Diversité | Operations Management | Gestion et expérience de la marque | Sécurité publique | Marketing et communication | | Human Resources | Développement de l'entreprise | | Stratégie, architecture et qualité | | Qualité, risque, environnement et énergie | Droit, conformité et acquisitions | | Risque, sécurité, qualité et environnement | | | Sécurité et management des risques | | Management des programmes | Qualité et sécurité | | | | | | |
| Voyageurs | Immobilier | CFF Cargo | Infrastructure | Finances | Human Resources | Informatique | Communication | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jeannine Pilloud | Jürg Stöckli | Nicolas Perrin | Philippe Gauderon | Georg Radon | Markus Jordi | Peter Kummer | Kathrin Amacker | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grandes lignes | Portfolio Management | Distribution | Horaire et design du réseau | Corporate Accounting | Politique du personnel | Centre de solutions Voyageurs | Communication intégrée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trafic régional | Développement | Production | Installations et technologie | Corporate Controlling | Formation CFF | Voyageurs | Voyageurs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operating | Gérance | Asset Management | Projets | Corporate Treasury | Cadres supérieurs et unités centrales | Centre de solutions Infrastructure | Immobilier | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gestion du trafic | Droits fonciers | Finances | Maintenance | Gestion de processus et de projets | Employabilité, santé et social | Centre de solutions Cargo, unités centrales, ICT Workplace | CFF Cargo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Distribution et services | RailClean | Human Resources | Exploitation | Gestion des assurances | Shared Service Center | Centre de solutions Finances, HR, Immobilier | Infrastructure | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Finances | Finances | Développement de l'entreprise | Achats, Supply Chain et production | Corporate Risk Management | Développement de l'entreprise | Finances, HR, Immobilier | Affaires publiques et régulation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Human Resources | Human Resources | Qualité, sécurité et environnement | Énergie, Télécom et installations électriques | Shared Service Organisation | Top CFF II | Software Engineering | Stratégie, marketing, développement durable | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Développement de l'entreprise | Développement de l'entreprise | | Finances | Change Management | Diversité | Operations Management | Gestion et expérience de la marque | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sécurité publique | Marketing et communication | | Human Resources | Développement de l'entreprise | | Stratégie, architecture et qualité | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Qualité, risque, environnement et énergie | Droit, conformité et acquisitions | | Risque, sécurité, qualité et environnement | | | Sécurité et management des risques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Management des programmes | Qualité et sécurité | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Sécurité et qualité | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Développement de l'entreprise | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Droit et conformité | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Supply Chain Management | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Direction du groupe

Autres unités centrales



Ulrich Gygi, Président
du Conseil d'administration



Monika Ribar



Andrea Hämmerle



Andreas Hunziker



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet

Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration.

Le présent chapitre détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2014 et précise les fonctions des membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur première nomination au Conseil d'administration. En outre, il rappelle leur formation et leur carrière, leur année de naissance, leurs activités et intérêts tiers (les mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), leurs fonctions permanentes auprès de groupes d'intérêts importants ainsi que leurs fonctions officielles et mandats politiques.

Ulrich Gygi (1946, CH)

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

Mandats d'administrateur et autres mandats: président du Comité d'investissement et membre du Comité d'audit de la Société suisse de radiodiffusion et télévision (SRG SSR), Berne | Président de l'Audit & Risk Committee d'AXA Winterthur, Winterthur | Membre du comité d'audit de BNP Paribas (Suisse) SA, Genève | Membre du Conseil Stratégique Consultatif de Bluefactory Fribourg-Freiburg.

Monika Ribar (1959, CH)

Membre depuis 2014, licenciée en sciences économiques, vice-présidente depuis 2014. Présidente du comité Risques. Membre du comité Infrastructure et du comité Personnel et organisation.

Mandats d'administratrice et autres mandats: membre du Conseil d'administration de Logitech International SA, Romanel/Morges | Membre du Conseil d'administration de Swiss International Air Lines, Glattbrugg | Membre du Conseil d'administration de Lufthansa AG, Francfort | Membre du Conseil d'administration de Sika AG, Baar | Membre du Conseil d'administration de Chain IQ, Zurich | Membre du Conseil d'administration de Rexel SA, Paris | Membre du Conseil consultatif et du Conseil stratégique de Karl Gross Internationale Spedition GmbH, Brême.

Andrea Hämmerle (1946, CH), représentant du personnel

Membre depuis 2012, docteur en droit.

Autres mandats: membre du Conseil de la réserve de biosphère Biosfera Val Müstair/Parc Naziunal | Président du Comité d'organisation du Centenaire du Parc National Suisse.

Andreas Hunziker (1958, CH)

Membre depuis 2005, docteur en droit. Propriétaire de la société Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli. Membre du comité Personnel et organisation.

Autres mandats: professeur à titre privé à l'Université de Saint-Gall.

Conrad Löffel (1946, CH)

Membre depuis 2008, expert-comptable diplômé. Président du comité Contrôle.

Mandat d'administrateur: membre du Conseil d'administration d'Adimmo AG, Bâle.

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membre depuis 2012, licenciée en sciences économiques. Copropriétaire de la société de conseil en entreprise Crescendo Marketing. Membre du comité Personnel et organisation.

Mandats d'administratrice et autres mandats: membre du conseil de la Fondation de l'Université de Lausanne.

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Membre depuis 2010, licencié en sciences politiques. Membre du comité Contrôle, du comité Risques et du comité Infrastructure.

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

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Membre depuis 2011, licencié en sciences politiques. Conseiller en entreprise indépendant (Spillmann Consulting GmbH). Président du comité Infrastructure.

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Conseil d'administration de Rhätische Bahn AG (RhB) | Membre du Conseil d'administration de zb Zentralbahn AG | Membre du Conseil d'administration d'AlpTransit Gotthard AG | Membre du Conseil d'administration de VMCV SA (Transports publics de la Riviera Vaudoise) | Coordinateur externe du projet «Herzstück Regio S-Bahn Basel».

Daniel Trolliet (1954, CH), représentant du personnel
Membre depuis 2011. Membre du comité Personnel et organisation.

Mandats d'administrateur et autres mandats: syndicat d'Avenches | Membre du Conseil d'administration de Thermo-réseau Avenches SA | Membre du conseil de la Fondation Pro Aventico | Membre du conseil de la Fondation Avenches Opéra | Membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan | Membre du Grand Conseil du canton de Vaud | Membre du Comité directeur de l'Association Région Broye Vully (ARBV).

Autres activités.

Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe déclarent leurs intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Un comité spécial du Conseil d'administration (Présidence), composé d'Ulrich Gygi et de Monika Ribar, veille à la bonne déclaration des intérêts, à l'identification des éventuels conflits d'intérêts et au respect des règles de récusation. Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents. Ils n'ont pas non plus entretenu de relations commerciales avec les CFF (p. ex. comme fournisseur ou bailleur de fonds).

Élection et durée du mandat.

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

Le Conseil d'administration est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections auront lieu en 2015.

Organisation interne.

Le Conseil d'administration se constitue lui-même en élisant en son sein le vice-président, ainsi que les présidents et les membres des comités. Il nomme un secrétaire, qui n'est pas nécessairement membre du Conseil d'administration. Toutes les décisions sont prises par l'ensemble des membres. Le Conseil d'administration est responsable de la mise en œuvre des objectifs stratégiques du Conseil fédéral; il édicte la stratégie du groupe en tenant compte des conséquences économiques, écologiques et sociales.

Au cours de l'exercice 2014, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires, dont deux séances spéciales.

Le Conseil d'administration comprend les comités consultatifs suivants: le comité Contrôle (se réunit cinq fois par an), le comité Personnel et organisation (se réunit six fois par an), le comité Risques (se réunit deux fois par an) et le nouveau comité Infrastructure (se réunit quatre fois par an). Le Président du Conseil d'administration y est systématiquement représenté. En règle générale, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés assistent aux réunions.

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

Le comité Risques est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF. Pour accomplir sa mission, il se concerta régulièrement avec le comité Contrôle, notamment pour évaluer les risques financiers. Il procède à l'examen préalable du rapport sur les risques d'entreprise, du controlling des mesures et du compte rendu sur les investissements préparés à l'intention du Conseil d'administration, en évaluant et en développant par ailleurs les principes et les activités du management du risque (politique de management du risque des CFF).

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

Créé en 2014, le comité Infrastructure traite les dossiers du Conseil d'administration relatifs à l'exploitation, au maintien de la qualité du réseau, à l'entretien et à l'extension du réseau ferroviaire ainsi qu'à leur financement. Sont notamment concernés les rapports sur l'état du réseau, les conventions sur les prestations et les conventions de mise en œuvre conclues avec les autorités, les concepts d'entretien, la planification des aménagements de l'offre et du réseau, y c. les décisions d'investissement idoines conformes aux valeurs seuils prévues dans le règlement d'organisation et de gestion, ainsi que toutes les questions de financement correspondantes.

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

Une fois par an, le Conseil d'administration évalue la prestation des membres de la Direction du groupe et réalise sa propre évaluation.

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

Conformément à l'art. 12, al. 1 de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Leurs attributions respectives sont définies dans le Règlement d'organisation et de gestion, qui est entré en vigueur le 1^{er} mai 2014 après avoir été entièrement remanié. Ce document précise également les tâches intransmissibles et inaliénables assumées par le Conseil d'administration en vertu des dispositions légales et décrit les décisions qui relèvent exclusivement de la compétence du Conseil.

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

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

- Management Information System (MIS): rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration;
- budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP) et planification à long terme;
- prévisions concernant la réalisation des objectifs budgétaires (tenues à jour en cours d'exercice);
- approbation du rapport de gestion et de développement durable établi à l'attention de l'Assemblée générale;
- approbation du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques établi à l'attention du Conseil fédéral;
- approbation du plan annuel de révision pour la révision interne;
- prise de connaissance des rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que du rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- approbation du rapport annuel sur les risques d'entreprise, prise de connaissance du controlling des mesures;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- approbation du rapport annuel sur les sociétés en participation des CFF;
- prise de connaissance du rapport annuel sur l'état du réseau;
- approbation du rapport annuel relatif à la Convention sur les prestations;
- approbation du rapport annuel sur la sécurité (Security et Safety);
- prise de connaissance du rapport d'état sur la conformité.

Révision interne.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Contrôle et la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Directement subordonné au Président du Conseil d'administration, il ne dépend aucunement de la direction opérationnelle du groupe. Il rend constamment compte aux membres du comité Contrôle.

Système de management du risque.

Les CFF appliquent un système de management du risque adapté aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe. Ce système repose sur la politique de management du risque adoptée par le Conseil d'administration et définissant, outre les objectifs et les principes, les tâches, les compétences et les responsabilités des parties prenantes. Exécuté une fois par an, le processus de management des risques d'entreprise permet d'identifier et d'évaluer les risques avant d'en déduire les mesures de gestion appropriées. Conformément à l'art. 961c CO, l'annexe aux comptes consolidés renseigne sur la réalisation d'une évaluation des risques.

Conformité.

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe revendiquent une culture d'entreprise conforme aux exigences légales et aux principes éthiques. Les CFF sont conscients de leur responsabilité de partenaire loyal et correct vis-à-vis de leur personnel, de leurs clients, de leurs partenaires commerciaux et de la population dans son ensemble. Aussi ont-ils adopté un code de conduite définissant les principes, les valeurs et les règles de comportement que l'ensemble du personnel des sociétés du groupe doit respecter dans son travail quotidien. La réglementation en matière de conformité (Compliance Policy) définit les structures, les processus et les instruments composant le modèle de conformité des CFF.

Direction du groupe.

Membres de la Direction du groupe.

Le présent chapitre détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2014 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, il fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière, l'année de naissance, les activités exercées et les groupements d'intérêts (mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

Andreas Meyer (1961, CH)

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

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Comité directeur de l'Union des transports publics (UTP) | Membre du comité de la Litra, service d'information pour les transports publics | Vice-président de la Communauté européenne du rail (CER).

Philippe Gauderon (1955, CH)

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

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Conseil de surveillance d'ÖBB-Infrastruktur AG, Vienne | Membre du Conseil d'administration de BLS Netz AG, Berne | Membre du Comité du Service d'information pour les transports publics (LITRA) | Membre du Conseil consultatif de l'Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils (USIC).

Jeannine Pilloud (1964, CH)

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

Mandats d'administratrice et autres mandats: membre du Comité de Suisse Tourisme | Membre du Conseil de tourisme du canton des Grisons.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Responsable Cargo (depuis 2008), ingénieur civil diplômé EPFZ. Auparavant, responsable du secteur d'activité International et suppléant du responsable de la division Cargo, responsable CFF Cargo par intérim depuis août 2007. Aux CFF depuis 1987. Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Conseil de surveillance de HPC Hamburg Port Consulting.

Jürg Stöckli (1969, CH)

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

Mandats d'administrateur et autres mandats: membre du Conseil d'administration de smeyers Holding AG.

Georg Radon (1958, CH)

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



Andreas Meyer, CEO



Philippe Gauderon



Jeannine Pilloud



Nicolas Perrin



Jürg Stöckli



Georg Radon



Markus Jordi



Peter Kummer



Kathrin Amacker

Markus Jordi (1961, CH)

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

Mandats d'administrateur et autres mandats: président de l'institution pour handicapés Blumenhaus | Président du Conseil de la fondation Alters- und Pflegeheim Am Bach.

Peter Kummer (1965, CH)

Responsable Informatique (depuis 2010), licencié en sciences politiques. Aux CFF depuis 2007. Auparavant, responsable Architecture et stratégie informatiques auprès de Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

Kathrin Amacker (1962, CH)

Responsable Communication (depuis 2013), Dr phil. II. Auparavant, différentes fonctions chez Ciba-Geigy/Novartis (chefe de projet dans la production et le développement pharmaceutique, responsable des ressources humaines), puis responsable de la communication d'entreprise chez Swisscom SA et membre de la direction de l'entreprise Swisscom.

Mandats d'administratrice et autres mandats: membre du conseil de la Fondation Merian Iselin, Bâle | Présidente de l'association Regio Basiliensis | Membre du Conseil universitaire de l'Université de Bâle.

Contrats de management.

Au 31 décembre 2014, 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 de la Direction du groupe.

La Direction du groupe se compose d'un CEO, des responsables des divisions Infrastructure, Voyageurs, Cargo et Immobilier, ainsi que des directions spécialisées Personnel, Finances, Informatique et Communication.

Le CEO est à la tête de la Direction du groupe et répond devant le Conseil d'administration de tous les résultats de l'entreprise. Les membres de la Direction du groupe lui sont subordonnés. Le CEO est, de plus, le supérieur direct des responsables des directions spécialisées qui ne sont pas représentés au sein de la Direction du groupe (Sécurité et qualité, Développement de l'entreprise, Droit et conformité, Supply Chain Management).

Rémunérations.

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

Régies par un règlement révisé au 1^{er} janvier 2010, les rémunérations des membres de la Direction du groupe comprennent un salaire de base (part fixe), une prime liée à la prestation et aux résultats ainsi qu'une indemnité forfaitaire pour frais. Chaque membre perçoit de plus une contribution annuelle à la Caisse de pensions. Les prestations accessoires englobent la remise à titre gratuit d'abonnements généraux aux membres de la Direction du groupe, à leurs partenaires ainsi qu'aux membres de leurs familles. Le CEO bénéficie en outre d'une assurance-risque en cas d'invalidité et de décès.

Le comité Personnel et organisation soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du système de primes liées à la prestation et aux résultats pour l'exercice écoulé, à la définition des critères pour l'atteinte des objectifs et à l'échelle utilisable. Par ailleurs, le Conseil d'administration approuve pour l'exercice précédent l'atteinte des objectifs et les primes liées à la prestation et aux résultats qui en dépendent. Les rémunérations versées aux membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe sont communiquées à la Confédération dans le cadre du Rapport sur le salaire des cadres¹.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

Aucune indemnité n'a été versée aux anciens membres de la Direction du groupe durant l'exercice sous revue (exercice précédent: aucune). De même, aucune indemnité n'a été octroyée aux membres du Conseil d'administration ayant quitté leur fonction avant 2014.

Attribution d'actions, détention d'actions, options.

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

Honoraires et rémunérations supplémentaires, prêts aux organes.

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

Rémunération globale la plus élevée.

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

¹ Rapport à l'intention de la Délégation des finances des Chambres fédérales sur la rémunération et sur d'autres conditions contractuelles convenues avec les cadres du plus haut niveau hiérarchique et les membres des organes dirigeants des entreprises et des établissements de la Confédération.

Conseil d'administration

| CHF | 2014 | 2013 |
|---|-----------|-----------|
| Ensemble des membres du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 812 500 | 805 000 |
| Honoraires et indemnités supplémentaires | 120 211 | 80 189 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 79 082 | 78 500 |
| Abonnement général | 80 460 | 75 220 |
| Rémunération totale | 1 092 253 | 1 038 909 |
| Président du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 225 000 | 225 000 |
| Honoraires et indemnités supplémentaires | 29 000 | 26 279 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 22 500 | 22 500 |
| Abonnement général | 8 640 | 8 640 |
| Rémunération totale | 285 140 | 282 419 |
| Vice-président du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 97 500 | 90 000 |
| Honoraires et indemnités supplémentaires | 12 000 | 4 354 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 7 582 | 7 000 |
| Abonnement général | 11 965 | 7 880 |
| Huit (sept depuis le 10 mai 2014) autres membres du Conseil d'administration | | |
| Honoraires | 490 000 | 490 000 |
| Honoraires et indemnités supplémentaires | 79 211 | 49 556 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 49 000 | 49 000 |
| Abonnement général | 59 855 | 58 700 |

Direction du groupe

| CHF | 2014 | 2013 |
|---|-----------|-----------|
| Ensemble des membres de la Direction du groupe | | |
| Salaire de base (part fixe) | 3 395 338 | 3 282 000 |
| Prime liée à la prestations et aux résultats | 1 991 778 | 1 304 985 |
| Prime spéciale | 20 000 | 0 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 178 800 | 172 400 |
| Contribution annuelle à la Caisse de pensions | 300 000 | 290 000 |
| Assurance-risque | 19 505 | 19 505 |
| Abonnement général | 82 375 | 83 489 |
| Rémunération totale | 5 987 796 | 5 152 379 |
| CEO | | |
| Salaire de base (part fixe) | 580 000 | 580 000 |
| Prime liée à la prestation et aux résultats | 375 463 | 247 863 |
| Indemnités forfaitaires pour frais | 25 200 | 25 200 |
| Versement annuel sur l'avoir en caisse de pensions | 60 000 | 60 000 |
| Assurance-risque | 19 505 | 19 505 |
| Abonnement général | 11 855 | 11 130 |
| Rémunération totale | 1 072 023 | 943 698 |

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 transformation des CFF en société anonyme le 1^{er} janvier 1999, ce mandat est confié à Ernst & Young, Berne. En règle générale, Ernst & Young fait aussi fonction d'organe de révision pour les filiales du groupe. Le réviseur responsable a la charge des comptes des CFF depuis 2014.

Mandats et honoraires.

Outre la vérification des comptes individuels des CFF et de CFF Cargo SA ainsi que la vérification des comptes consolidés, le mandat de base comprend la vérification des comptes des autres sociétés du groupe, la révision des comptes intermédiaires et d'autres mandats de vérification directe. Au cours de l'exercice 2014, des honoraires à hauteur de 1 173 070 francs (2013: 1 419 000) ont été facturés. Pour les mandats de conseil dans le domaine de la comptabilité, de la fiscalité, de l'organisation et du management, Ernst & Young a perçu des honoraires additionnels de 596 115 francs (2013: 267 000).

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

Le comité Contrôle évalue la performance, l'indépendance et la rémunération de l'organe de révision externe. Il s'informe du processus de contrôle, du plan de révision et du volume des travaux de révision annuels, discute des résultats de la révision avec les réviseurs, se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne.

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

Pilotage des CFF.

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

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

Dans la gestion des CFF, la Confédération se limite aux directives politiques et financières. Elle dispose des instruments de pilotage suivants²:

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

² Prise en compte des nouveaux instruments de la Confédération conformément au projet FAIF, dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} janvier 2016.

Sommaire.

Rapport financier.

Groupe CFF

- P30 Rapport sur la situation financière
- P40 Compte de résultat du groupe CFF
- P41 Bilan du groupe CFF
- P42 Tableau des flux de trésorerie du groupe CFF
- P43 Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF
- P44 Annexe aux comptes consolidés 2014
- P71 Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés

CFF SA

- P73 Compte de résultat de CFF SA
- P74 Bilan de CFF SA
- P75 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P84 Proposition d'utilisation du résultat
- P85 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

Rapport sur la situation financière. Les CFF en 2014.

Les CFF ont clôturé l'exercice sur un résultat de 372,9 millions de francs, en progression de 134,7 millions par rapport à l'exercice précédent. Cette amélioration est liée à la croissance des produits d'exploitation (+2,7 %) et à la poursuite du programme de renforcement de l'efficacité, mais elle s'explique aussi par la vente de biens immobiliers (+109,1 millions de francs par rapport à 2013).

Le segment Trafic voyageurs a amélioré son résultat de 7,8 millions de francs, à 103,9 millions. Le produit du trafic voyageurs a augmenté notamment en raison de l'élargissement de l'offre en trafic régional (RER Saint-Gall et ligne diamétrale de Zurich) et de l'application de mesures tarifaires.

Avant versement des indemnités compensatoires, le segment Immobilier a enregistré un résultat annuel de 395,0 millions de francs. Des indemnités compensatoires ont été versées pour le financement de l'infrastructure (150,0 millions de francs) et l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (233,7 millions).

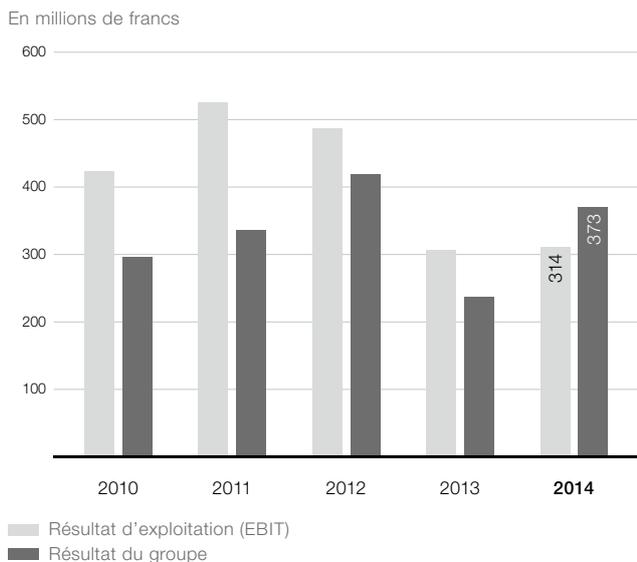
Le segment Trafic marchandises a bouclé l'exercice sur un bénéfice de 33,1 millions de francs et améliore ainsi son résultat de 18,4 millions de francs. Cette progression est liée à l'augmentation des prestations de transport et aux mesures de renforcement de l'efficacité opérationnelle. À peine quatre ans après sa création, SBB Cargo International enregistre également un résultat positif (1,2 million de francs).

Le segment Infrastructure a poursuivi les efforts accomplis en 2013 en matière d'entretien, mais les fonds prévus par la Convention sur les prestations n'ont pas permis de couvrir la totalité des frais encourus. Ainsi, il a clôturé l'exercice sur une perte de 65,8 millions de francs.

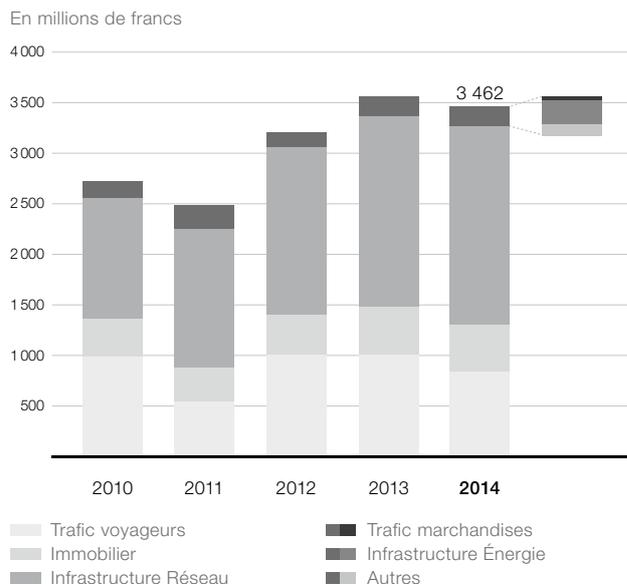
S'établissant à -205,2 millions de francs, le flux de trésorerie disponible s'est amélioré de 447,7 millions par rapport à 2013, notamment grâce au renforcement de l'efficacité opérationnelle et aux ventes de biens immobiliers.

L'endettement net porteur d'intérêts s'est inscrit à 7,7 milliards de francs. Son accroissement de 0,2 milliard de francs est dû essentiellement aux investissements effectués au titre du matériel roulant et des gares ainsi qu'à l'augmentation des dépenses liées à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Résultat du groupe de 2010 à 2014.



Investissements de 2010 à 2014.



S'établissant à 372,9 millions de francs, le résultat du groupe a progressé de 134,7 millions par rapport à 2013.

Les produits d'exploitation se sont inscrits à 8542,1 millions de francs. Leur accroissement de 2,7 % ou 223,0 millions de francs s'explique par la hausse du produit du trafic voyageurs, du produit du trafic marchandises et des produits locatifs, ainsi que par l'augmentation des prestations des pouvoirs publics, plus précisément de la contribution au maintien de la substance.

Les charges d'exploitation ont crû de 218,0 millions de francs, à 8227,8 millions, en raison de l'augmentation des charges de personnel et des amortissements.

Au final, le résultat d'exploitation a progressé de 4,9 millions de francs ou 1,6 %, à 314,3 millions.

S'inscrivant à -132,7 millions de francs, le résultat financier est largement imputable aux charges d'intérêts. Il a toutefois progressé de 12,6 millions de francs grâce à une meilleure valorisation des placements financiers.

Le résultat hors exploitation a augmenté de 109,1 millions de francs par rapport à 2013 pour s'inscrire à 190,0 millions, en raison de la progression des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers.

En 2014, les CFF ont dans l'ensemble investi 3462,5 millions de francs, soit 99,7 millions de moins qu'en 2013. Les investissements ont porté sur le matériel roulant en trafic voyageurs et en trafic marchandises, sur l'infrastructure ferroviaire et sur les projets immobiliers.

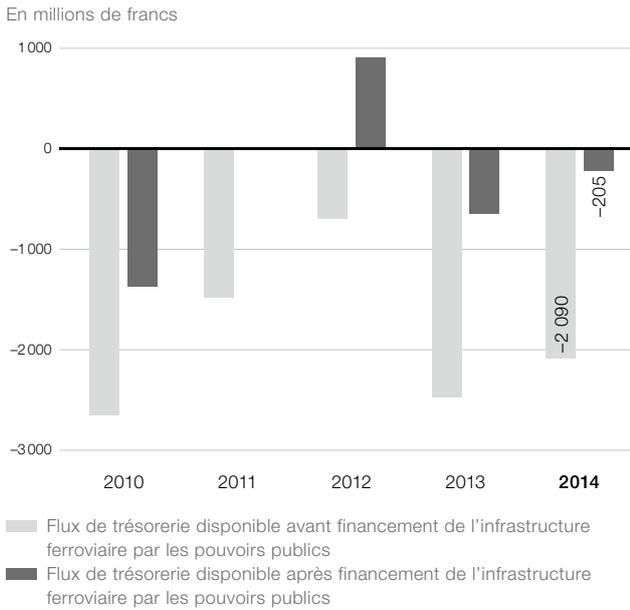
Destinés à améliorer la stabilité de l'horaire et à développer l'offre, les projets de maintien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire ont représenté un investissement de 1962,7 millions de francs (2013: 1888,4 millions).

À des fins d'optimisation de l'offre et du confort du voyageur, le segment Trafic voyageurs a investi 848,2 millions de francs (2013: 1015,9 millions) dans l'acquisition de nouveaux véhicules (p. ex. rames automotrices FLIRT et ETR 610) et dans la modernisation du matériel roulant.

Le secteur Immobilier a investi 458,1 millions de francs (2013: 469,4 millions) dans la modernisation et l'extension de gares et le développement de sites proches de celles-ci.

Le secteur Énergie a investi 121,6 millions de francs (2013: 117,5 millions) dans l'extension et le maintien d'installations de production et de transport d'énergie.

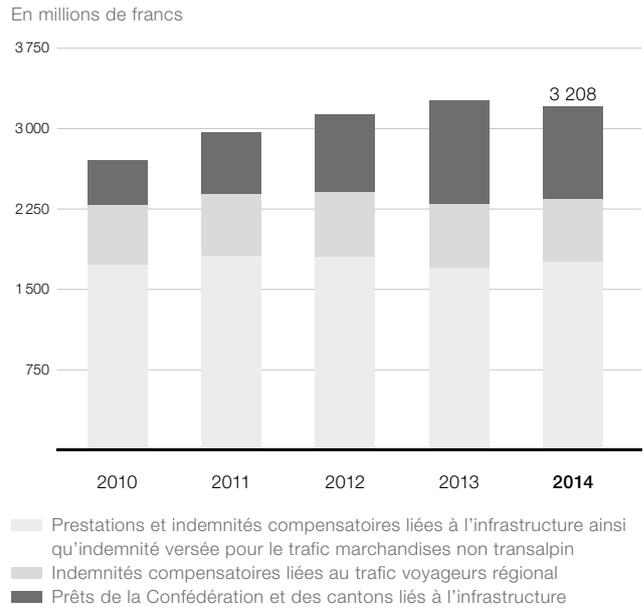
Flux de trésorerie disponible avant et après financement par les pouvoirs publics de 2010 à 2014.



S'établissant à -205,2 millions de francs, le flux de trésorerie disponible s'est amélioré de 447,7 millions (2013: -652,9 millions) grâce aux programmes de renforcement de l'efficacité opérationnelle et aux désinvestissements, notamment aux ventes de biens immobiliers.

En 2014, les pouvoirs publics ont octroyé une enveloppe de 1885,0 millions de francs pour les investissements de remplacement financés par la Convention sur les prestations et les projets bénéficiant d'un financement spécial. Le relèvement de la contribution au maintien de la substance explique largement cette hausse de 65,7 millions de francs.

Prestations des pouvoirs publics de 2010 à 2014.

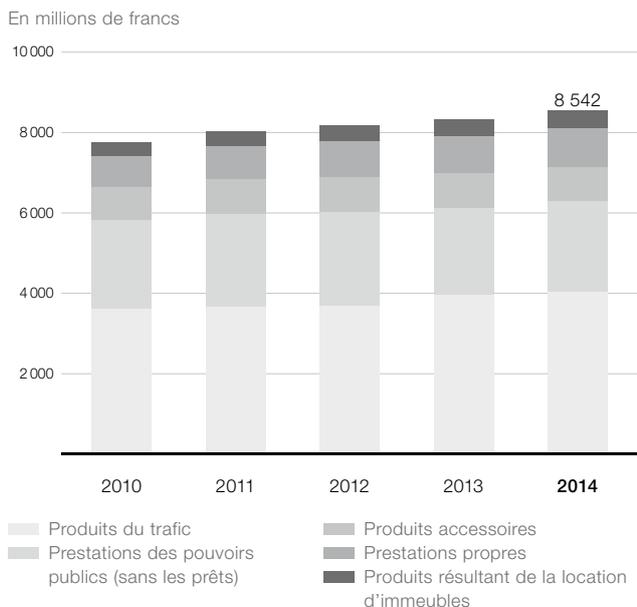


Les prestations versées par la Confédération pour l'infrastructure englobent les coûts liés à la mise à disposition et à l'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas couverts par le prix du sillon fixé par la loi, ainsi que la contribution au maintien de la substance à hauteur des amortissements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

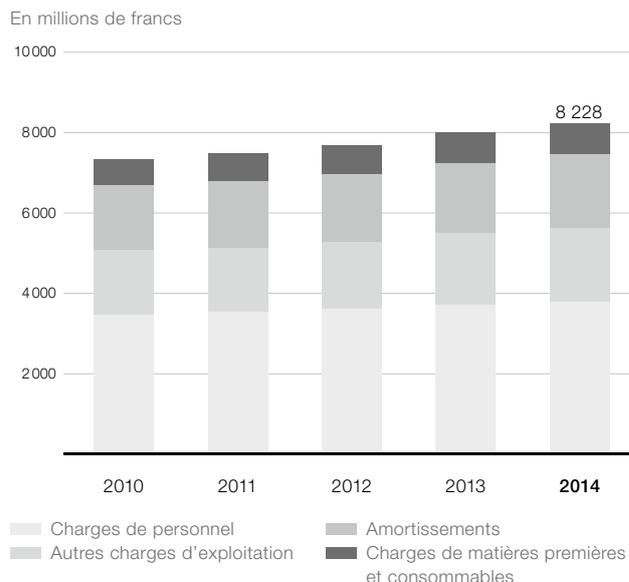
Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional correspondent à la participation aux coûts non couverts par les voyageurs et générés par l'offre que les pouvoirs publics ont commandée.

Les prêts financés par le Fonds d'infrastructure et le Fonds FTP ont été essentiellement alloués à l'aménagement de la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, aux voies d'accès AlpTransit et à divers projets dans le cadre du programme «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB).

Produits d'exploitation de 2010 à 2014.



Charges d'exploitation de 2010 à 2014.



Les produits d'exploitation ont augmenté en 2014 de 2,7 %, à 8542,1 millions de francs.

Le produit du trafic voyageurs a progressé de 1,6 % à 3044,9 millions de francs en raison de l'élargissement de l'offre en trafic régional (RER Saint-Gall et ligne diamétrale de Zurich) et de l'application de mesures tarifaires. Les produits locatifs du segment Immobilier ont crû de 22,0 millions de francs (+5,5 %) grâce à l'ouverture de surfaces commerciales complémentaires. S'établissant à 866,5 millions de francs, le produit du trafic marchandises doit sa progression de 46,1 millions ou 5,6 % à la hausse des prestations de transport.

D'un montant de 857,9 millions de francs, les produits accessoires sont restés stables par rapport à 2013.

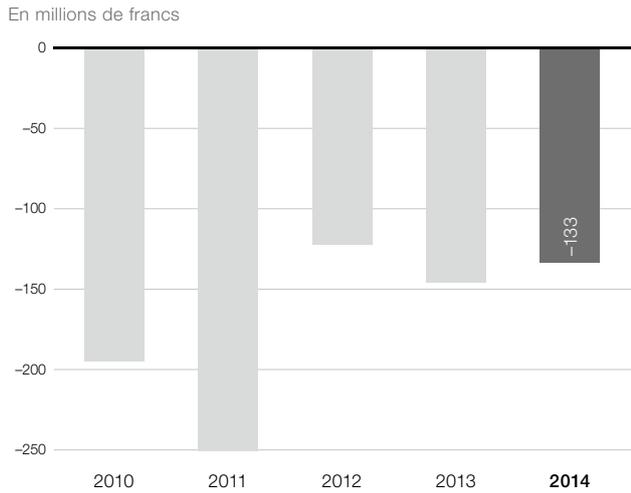
Les prestations des pouvoirs publics englobent les subventions liées à l'exploitation et au maintien de l'infrastructure ayant une incidence sur le résultat ainsi que les indemnités compensatoires en trafic régional et en trafic marchandises. Leur progression de 76,7 millions de francs par rapport à 2013 est essentiellement liée au relèvement de la contribution au maintien de la substance. Les indemnités compensatoires en trafic voyageurs régional et en trafic marchandises sont restées quasiment stables par rapport à l'exercice précédent.

En 2014, les charges d'exploitation se sont accrues de 2,7 %, à 8227,8 millions de francs.

L'élargissement de l'offre en trafic voyageurs et les vastes projets d'investissements en matière d'infrastructure ont entraîné une augmentation des charges de personnel de 2,1 % ou 77,6 millions de francs et des charges liées aux travaux d'entretien et de réparation d'installations par des tiers de 30,2 millions.

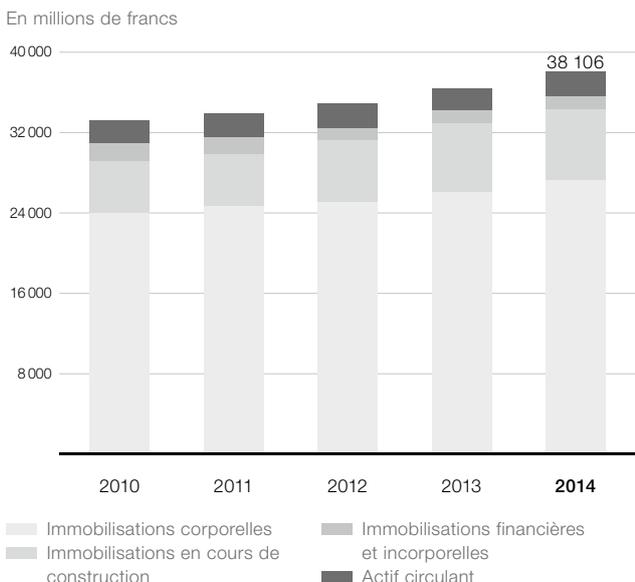
Les amortissements ont crû de 107,4 millions de francs, en raison des investissements liés à la mise en service de la nouvelle infrastructure ferroviaire (ligne diamétrale de Zurich) et à l'acquisition de nouveau matériel roulant.

Résultat financier de 2010 à 2014.

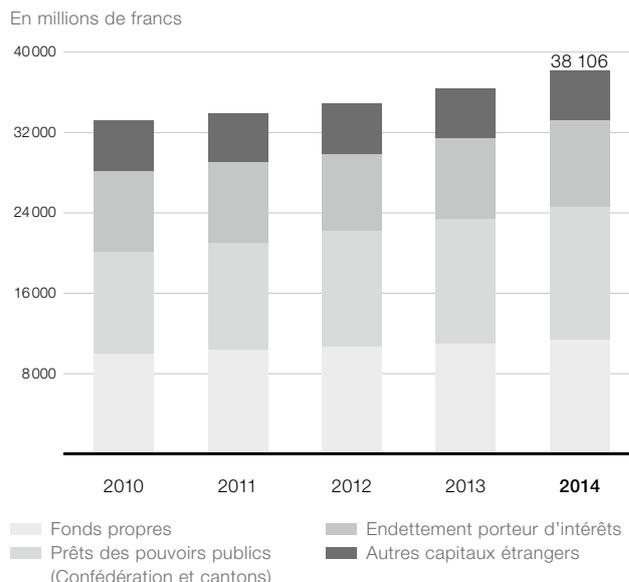


En 2014, le résultat financier s'est inscrit à -132,7 millions de francs (y compris notamment les charges d'intérêts, les produits de participation et les effets de change). Son amélioration par rapport à 2013 est essentiellement liée à la meilleure valorisation des placements financiers.

Structure de l'actif de 2010 à 2014.



Structure du passif de 2010 à 2014.



Les immobilisations corporelles et les immobilisations en cours de construction ont progressé de 4,0 %, passant de 32 945,9 millions de francs en 2013 à 34 275,7 millions en 2014. Leur taux de croissance depuis 2010 s'établit à 4,1 % en moyenne annuelle. La hausse enregistrée durant l'exercice sous revue s'explique surtout par la construction de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse et la mise en service de la ligne diamétrale de Zurich. Mais elle est également imputable à l'introduction de nouvelles rames automotrices FLIRT et ETR 610 ainsi qu'à l'avancement des travaux liés à la construction d'objets de placement (p. ex. Europaallee à Zurich).

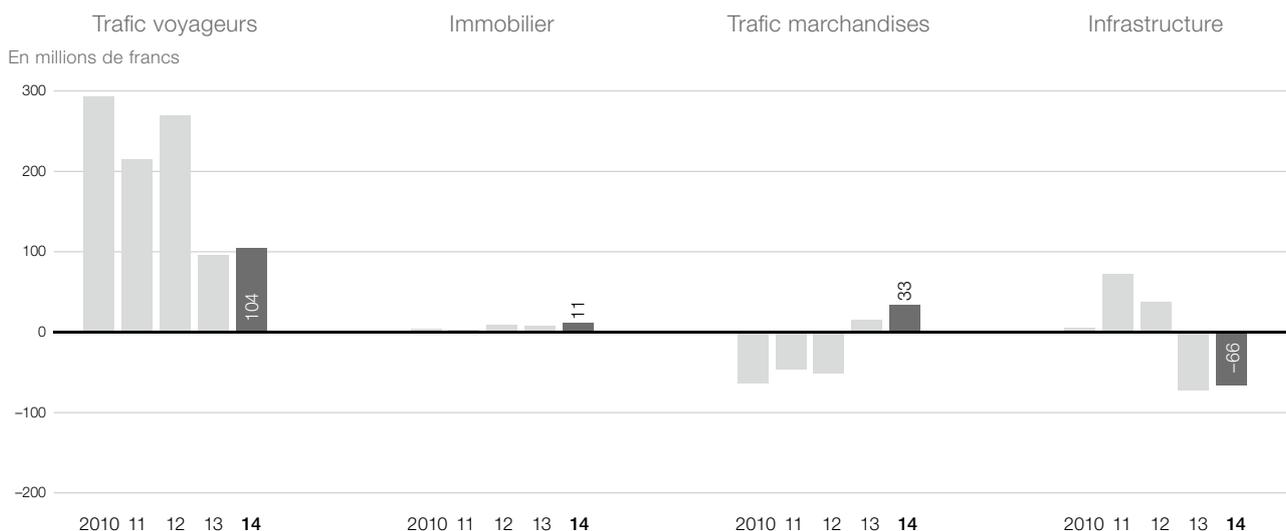
Les immobilisations financières et incorporelles se sont élevées à 1384,0 millions de francs en 2014 (2013: 1356,1 millions). L'actif circulant a crû de 336,9 millions de francs en raison d'une augmentation des liquidités liée à des opérations de refinancement à long terme réalisées au cours du second semestre.

L'endettement net porteur d'intérêts (dettes financières porteuses d'intérêts après déduction des liquidités) a augmenté de 212,7 millions de francs par rapport à 2013 pour atteindre 7720,0 millions. Cette hausse s'explique par les investissements en matériel roulant et en biens immobiliers ainsi que par l'augmentation des charges liées à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Le taux de couverture de la dette (rapport entre l'endettement net porteur d'intérêts et l'EBIT, y compris bénéfices issus des ventes immobilières) s'est amélioré par rapport à 2013, passant de 19,2 à 15,3. Cette progression est due à l'augmentation de l'EBIT et à la hausse des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers.

Représentant un total de 13 260,7 millions de francs, les prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire ont augmenté de 861,9 millions en raison des grands projets commandés par la Confédération et les cantons.

Résultat par segment de 2010 à 2014.



Trafic voyageurs.

Le segment Trafic voyageurs a enregistré un résultat annuel de 103,9 millions de francs, soit 7,8 millions de plus qu'en 2013. Cette amélioration est due en particulier à l'élargissement de l'offre en trafic régional et à l'application de mesures tarifaires.

Trafic marchandises.

Le segment Trafic marchandises a poursuivi sur sa lancée, améliorant encore son résultat annuel de 18,4 millions de francs grâce à l'augmentation des prestations de transport (tonnes-kilomètre nettes parcourues en progression de 17,6 % par rapport à 2013) et aux mesures de renforcement de l'efficacité dans la production.

Immobilier.

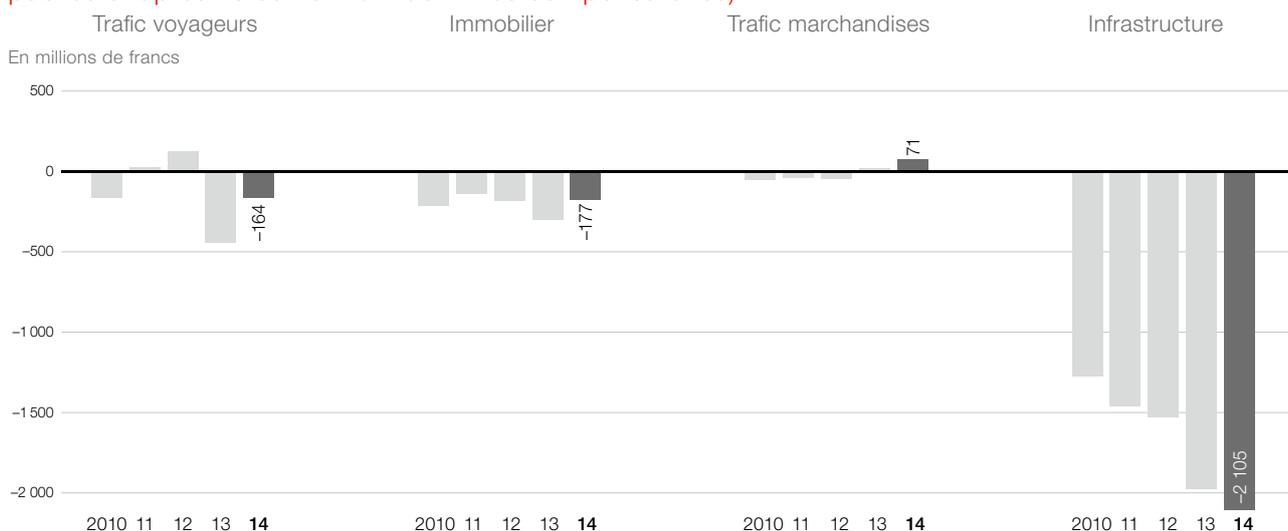
Avant versement des indemnités compensatoires, le segment Immobilier a enregistré un résultat annuel de 395,0 millions de francs, soit 140,6 millions de plus qu'en 2013. Des indemnités compensatoires ont été versées pour le financement de l'infrastructure (150,0 millions) et l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (233,7 millions). Les produits locatifs ont progressé de 22,0 millions de francs et les produits issus de la vente de biens immobiliers de 109,1 millions, ce qui explique l'évolution positive du segment.

Infrastructure.

Le segment Infrastructure a enregistré une perte de 65,8 millions de francs, améliorant ainsi son résultat annuel de 6,5 millions par rapport à 2013.

La densification de l'exploitation a fortement pesé sur l'infrastructure ferroviaire, d'autant plus que l'entretien préventif n'a pas été prioritaire dans le passé. Pour garantir durablement la qualité et la sécurité de la voie ferrée, le secteur Infrastructure Réseau a poursuivi les efforts accomplis en 2013 en matière d'entretien. Toutefois, les fonds prévus par la Convention sur les prestations n'ont pas permis de couvrir la totalité des frais encourus, ce qui explique le déficit enregistré.

Flux de trésorerie disponible par segment de 2010 à 2014 (avant financement par les pouvoirs publics et après versement d'indemnités compensatoires).



Trafic voyageurs.

Le flux de trésorerie disponible en 2014 s'élève à -164,2 millions de francs (2013: -446,0 millions). Les investissements requis en matériel roulant n'ont pas pu être financés par l'activité d'exploitation.

Trafic marchandises.

Le flux de trésorerie disponible en 2014 s'établit à 71,3 millions de francs. La progression de 56,9 millions de francs par rapport à 2013 est liée avant tout à l'amélioration du résultat annuel et au maintien d'un faible niveau d'investissements.

Immobilier.

La hausse des liquidités issues de la vente de biens immobiliers a contribué à améliorer le flux de trésorerie disponible en 2014 à hauteur de 125,6 millions de francs, même s'il reste encore négatif (-176,8 millions).

Infrastructure.

Le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics s'élève à -2104,6 millions de francs en 2014 (2013: -1976,7 millions). Les investissements (p. ex. grand projet de liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) expliquent cette évolution négative.

Perspectives.

Soucieux de poursuivre l'extension de leur offre dans les prochaines années, les CFF connaîtront deux échéances importantes avec la mise en service successive des tunnels de base du Saint-Gothard en 2016 et du Ceneri en 2019. Pour continuer à optimiser l'utilité pour la clientèle, le groupe investira dans le développement des gares et l'acquisition de matériel roulant moderne. Dès 2017, les nouveaux trains duplex commandés pour le trafic grandes lignes circuleront sur l'axe est-ouest.

Bien que les CFF réalisent la majeure partie de leur chiffre d'affaires en francs suisses, l'abandon du taux plancher par rapport à l'euro par la Banque nationale suisse constitue un défi supplémentaire, en particulier pour le trafic marchandises. Néanmoins, afin de garantir une offre ferroviaire de qualité à un prix correct en dépit de difficultés conjoncturelles, il est primordial d'assurer le développement économique du groupe de manière durable. Par conséquent, les CFF doivent déployer des mesures de renforcement de la productivité et d'optimisation des revenus dans les secteurs rentables, à savoir le trafic voyageurs grandes lignes, le trafic marchandises et le domaine immobilier.

Compte de résultat du groupe CFF.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

| En millions de francs | Remarque | 2014 | 2013 |
|--|----------|-----------------|----------|
| Produits d'exploitation | | | |
| Produits du trafic | 1 | 4 042,4 | 3 961,2 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 | 2 248,8 | 2 172,1 |
| Produits résultant de la location d'immeubles | 3 | 424,0 | 402,0 |
| Produits accessoires | 4 | 857,9 | 860,8 |
| Prestations propres | 5 | 969,0 | 923,0 |
| Total Produits d'exploitation | | 8 542,1 | 8 319,1 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Charges de matières premières et consommables | 6 | -750,6 | -752,8 |
| Charges de personnel | 7 | -3 804,5 | -3 726,9 |
| Autres charges d'exploitation | 8 | -1 819,2 | -1 783,9 |
| Amortissements sur immobilisations corporelles | 9, 21 | -1 735,8 | -1 644,2 |
| Amortissements sur immobilisations incorporelles | 9, 22 | -117,8 | -101,9 |
| Total Charges d'exploitation | | -8 227,8 | -8 009,8 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | | 314,3 | 309,4 |
| Produits financiers | 10 | 53,5 | 56,9 |
| Charges financières | 11 | -186,2 | -202,2 |
| Résultat ordinaire | | 181,6 | 164,0 |
| Résultat hors exploitation | 12 | 190,0 | 80,9 |
| Bénéfice avant impôts | | 371,6 | 244,9 |
| Impôts sur les bénéfices | 13 | 5,2 | -3,3 |
| Parts des minoritaires | 14 | -3,9 | -3,4 |
| Bénéfice du groupe | | 372,9 | 238,2 |

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Bilan du groupe CFF.

Actif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Actif circulant | | | |
| Liquidités | 15 | 880,1 | 593,8 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 16 | 515,9 | 570,1 |
| Autres créances | 17 | 160,2 | 161,4 |
| Stocks et travaux en cours | 18 | 364,5 | 351,7 |
| Actifs de régularisation | 19 | 525,9 | 432,8 |
| Total Actif circulant | | 2 446,6 | 2 109,7 |
| Actif immobilisé | | | |
| Immobilisations financières | 20 | 496,2 | 523,1 |
| Immobilisations corporelles | 21 | 27 236,5 | 26 074,4 |
| Immobilisations en cours de construction | 21 | 7 039,2 | 6 871,5 |
| Immobilisations incorporelles | 22 | 887,8 | 833,0 |
| Total Actif immobilisé | | 35 659,7 | 34 302,0 |
| Total Actif | | 38 106,3 | 36 411,8 |

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Passif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Capitaux étrangers | | | |
| Dettes financières à court terme | 23 | 309,1 | 449,7 |
| Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 24 | 12,5 | 10,2 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 25 | 875,8 | 919,7 |
| Autres dettes à court terme | 26 | 163,7 | 154,5 |
| Passifs de régularisation | 27 | 1 571,3 | 1 498,4 |
| Provisions à court terme | 28 | 252,1 | 262,1 |
| Total Capitaux étrangers à court terme | | 3 184,5 | 3 294,7 |
| Dettes financières à long terme | 23 | 8 290,9 | 7 651,9 |
| Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 24 | 13 248,3 | 12 388,5 |
| Autres dettes à long terme | 26 | 1 729,1 | 1 787,7 |
| Provisions à long terme | 28 | 276,0 | 285,1 |
| Total Capitaux étrangers à long terme | | 23 544,3 | 22 113,2 |
| Total Capitaux étrangers | | 26 728,8 | 25 407,9 |
| Fonds propres | | | |
| Capital social | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Réserves provenant de primes | | 2 069,1 | 2 069,1 |
| Pertes cumulées | | -153,6 | -391,5 |
| Bénéfice du groupe | | 372,9 | 238,2 |
| Fonds propres sans parts des minoritaires | | 11 288,4 | 10 915,9 |
| Parts des minoritaires | 14 | 89,1 | 88,0 |
| Total Fonds propres | | 11 377,5 | 11 003,9 |
| Total Passif | | 38 106,3 | 36 411,8 |

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Tableau des flux de trésorerie du groupe CFF.

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

| En millions de francs | Remarque | 2014 | 2013 |
|---|----------|-----------------|-----------------|
| Bénéfice du groupe | | 372,9 | 238,2 |
| Amortissements de l'actif immobilisé | | 1 850,0 | 1 743,8 |
| Pertes suite à des dépréciations d'actifs | | 3,6 | 2,3 |
| Diminution de provisions | | -19,0 | -13,7 |
| Autres charges/produits sans incidence sur le fonds | | -86,1 | -97,9 |
| Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés | | -196,5 | -87,3 |
| Pertes/bénéfices proportionnels résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence | | 16,8 | -0,9 |
| Résultat des parts des minoritaires | | 3,9 | 3,4 |
| Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités | 29 | -7,3 | 59,6 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | 1 938,4 | 1 847,6 |
| Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | -1 025,3 | -950,4 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure | | 913,0 | 897,2 |
| Sortie de fonds liée à la modification du périmètre de consolidation | | 0,0 | -0,1 |
| Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction | | -3 243,5 | -3 272,1 |
| Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles | | 374,3 | 110,4 |
| Versements pour investissements d'immobilisations financières | | -54,0 | -4,3 |
| Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières | | 99,0 | 2,6 |
| Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles | | -213,7 | -206,1 |
| Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles | | 34,8 | 0,3 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement | | -3 003,1 | -3 369,4 |
| Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération | | 1 025,3 | 950,4 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | | 859,6 | 868,9 |
| Remboursement des dettes financières à court terme | | -444,9 | -262,4 |
| Augmentation des dettes financières à long terme | | 938,9 | 701,1 |
| Augmentation d'autres dettes à long terme | | 0,4 | 0,0 |
| Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires | | -2,9 | -1,4 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité de financement | | 2 376,5 | 2 256,6 |
| Total Variation de liquidités | | 286,4 | -215,6 |
| Liquidités au 1 ^{er} janvier | | 593,8 | 809,3 |
| Écart de conversion | | -0,1 | 0,0 |
| Liquidités au 31 décembre | | 880,1 | 593,8 |
| Variation de liquidités | | 286,4 | -215,6 |

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Flux de trésorerie disponible.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|-----------------|-----------------|
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation | 913,0 | 897,2 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement | -3 003,1 | -3 369,4 |
| Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -2 090,1 | -2 472,2 |
| Variation de liquidités résultant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | 1 885,0 | 1 819,3 |
| Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -205,2 | -652,9 |
| Variation de liquidités résultant du financement des investissements commerciaux et de l'assainissement de la Caisse de pensions | 491,5 | 437,3 |
| Total Flux de trésorerie | 286,4 | -215,6 |

Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

| En millions de francs | Capital social | Réserves provenant de primes (agios) | Réserves provenant de bénéfices | Écarts de conversion | Total sans parts des minoritaires | Parts des minoritaires | Total avec parts des minoritaires |
|---|----------------|--|---------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| Fonds propres au 1. 1. 2013 | 9 000,0 | 2 069,1 | -385,4 | -6,3 | 10 677,3 | 86,1 | 10 763,5 |
| Modification du périmètre de consolidation | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,1 | 2,1 |
| Dividendes | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,4 | -1,4 |
| Variation des actionnaires minoritaires | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -2,3 | -2,3 |
| Bénéfice du groupe | 0,0 | 0,0 | 238,2 | 0,0 | 238,2 | 3,4 | 241,6 |
| Écarts de conversion | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,3 |
| Fonds propres au 31. 12. 2013 | 9 000,0 | 2 069,1 | -147,2 | -6,0 | 10 915,9 | 88,0 | 11 003,9 |
| Dividendes | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -2,9 | -2,9 |
| Variation des actionnaires minoritaires | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,2 |
| Bénéfice du groupe | 0,0 | 0,0 | 372,9 | 0,0 | 372,9 | 3,9 | 376,8 |
| Écarts de conversion | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,4 | -0,4 | -0,1 | -0,5 |
| Fonds propres au 31. 12. 2014 | 9 000,0 | 2 069,1 | 225,7 | -6,4 | 11 288,4 | 89,1 | 11 377,5 |

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

Annexe aux comptes consolidés 2014.

Principes de consolidation.

Généralités.

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

Date de clôture.

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

Périmètre de consolidation.

Les comptes 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 % 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 du contrôle n'est donc pas rempli.

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

Les sociétés faisant partie du périmètre de consolidation sont mentionnées dans la liste des participations du groupe CFF à la page 70.

Méthode de consolidation.

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

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

La méthode de l'intégration globale est appliquée à toutes les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte supérieure à 50 %. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100 %; les parts de tiers aux fonds propres et au résultat sont présentées séparément.

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

Parts des minoritaires.

Les parts des minoritaires figurant dans les comptes consolidés 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 évalués au cours historique, alors que les produits, les charges et les flux de trésorerie sont convertis au cours moyen de l'année. Les écarts de conversion résultant de l'application de cette méthode sont compensés par les réserves provenant de bénéfices, sans incidence sur le résultat.

Les cours de change suivants ont été appliqués:

| | Cours moyen 2014 | Cours moyen 2013 | Cours du jour de clôture 31.12.2014 | Cours du jour de clôture 31.12.2013 |
|-----|----------------------------|---------------------|---|--|
| EUR | 1,21 | 1,23 | 1,20 | 1,23 |

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

Généralités.

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

Les comptes sont évalués en millions de francs et arrondis à un chiffre après la virgule, ce qui peut donner lieu à des différences insignifiantes.

Actif circulant.

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

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

Les **stocks et travaux en cours**, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient, déduction faite des éventuels escomptes accordés. Le principe de la valeur la plus basse est appliqué. Les risques liés à une durée de stockage particulièrement longue ou à une réduction des possibilités d'utilisation sont pris en compte par des corrections de valeur.

Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les titres conservés en portefeuille à long terme et couplés à des options de rachat pour les biens en leasing. Elles englobent également les participations non consolidées évaluées au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires.

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

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

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

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

Les charges financières liées aux actifs sont activées si le délai requis entre le début du chantier et la mise en service est important. Basée sur la valeur moyenne du bien, l'activation est effectuée au taux moyen des capitaux étrangers utilisés.

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

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

Les **immobilisations en cours de construction** comprennent l'ensemble des coûts sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles.

Les coûts sur projets non activés sont facturés au moment de l'établissement du compte de résultat.

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

| | |
|-----------|------------------|
| Goodwill | 5 |
| Droits | selon le contrat |
| Logiciels | 4-8 |

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

Capitaux étrangers.

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

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

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

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

Les **provisions** sont constituées s'il existe des engagements juridiques ou de fait conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte au taux de refinancement applicable envers la Confédération.

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

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. 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 des sociétés affiliées, même si cela n'entraîne aucun effet obligatoire en faveur ou à la charge des institutions de prévoyance.

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

Produits dérivés.

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

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

Engagements conditionnels et créances éventuelles.

Les engagements conditionnels comprennent les cautionnements, les garanties, les créances à titre de garantie, les actifs mis en gage et les autres engagements quantifiables à caractère conditionnel. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale. Les créances éventuelles sont comptabilisées lorsqu'il s'agit d'actifs susceptibles de produire un avantage économique.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

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

Remarques concernant les comptes consolidés.

0.1 Modifications des principes applicables à la présentation des comptes.

Les modifications des recommandations Swiss GAAP RPC entrées en vigueur en 2014 n'ont aucune incidence sur les comptes consolidés.

0.2 Modification du périmètre comptable.

Au cours de l'exercice sous revue, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- Vente partielle de login formation professionnelle SA, Olten (juin 2014)
- Liquidation de Terzag Terminal Zürich AG en liquidation, Zurich (décembre 2014)

1 Produits du trafic.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs | 3 044,9 | 2 995,6 |
| dont trafic grandes lignes | 2 257,7 | 2 259,7 |
| dont trafic régional | 787,2 | 735,9 |
| Trafic marchandises | 866,5 | 820,4 |
| Prestations d'exploitation | 47,3 | 57,3 |
| Infrastructure (produit des sillons) | 83,6 | 88,0 |
| Produits du trafic | 4 042,4 | 3 961,2 |

Dans l'ensemble, les produits du trafic ont augmenté de 81,2 millions de francs (+2,0%).

Le produit en trafic voyageurs régional a crû de 51,3 millions de francs (+7,0%) notamment grâce à l'ouverture, en juin 2014, de la ligne diamétrale de Zurich et au réaménagement de l'offre avec le nouveau RER Saint-Gall.

L'augmentation des prestations de transport a entraîné une amélioration du produit du trafic marchandises de 46,1 millions de francs (+5,6%).

2 Prestations des pouvoirs publics.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|---------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | | |
| Confédération | 276,0 | 284,1 |
| Cantons | 310,6 | 307,2 |
| Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | 586,6 | 591,3 |
| Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure de CFF SA dans le cadre de la Convention sur les prestations | | |
| Amortissements liés à l'infrastructure | 1 025,3 | 950,4 |
| Parts d'investissements non activables | 182,3 | 163,8 |
| Contribution à l'exploitation de l'infrastructure | 278,9 | 290,5 |
| Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre de la Convention sur les prestations | 1 486,5 | 1 404,6 |
| Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial | | |
| Confédération | 101,4 | 91,7 |
| Cantons | 8,5 | 20,6 |
| Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial | 109,9 | 112,3 |
| Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional | | |
| Confédération | 32,6 | 32,2 |
| Cantons | 8,4 | 8,1 |
| Total Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales | 41,0 | 40,3 |
| Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire | 1 637,4 | 1 557,2 |
| Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises | 24,8 | 23,5 |
| Total Prestations liées au trafic marchandises | 24,8 | 23,5 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 248,8 | 2 172,1 |

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic voyageurs régional compensent les coûts non couverts par les voyageurs. Les prestations des pouvoirs publics liées à l'infrastructure ferroviaire ont crû de 80,2 millions de francs (+5,2 %) par suite du relèvement de la contribution au maintien de la substance. Cette mesure a été prise en raison de l'augmentation du volume des amortissements, qui s'explique notamment par l'ouverture de la ligne diamétrale de Zurich.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 52,0 millions de francs (2013: 52,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise (ZVV) conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

3 Produits résultant de la location d'immeubles.

Les nouvelles constructions Europaallee et WestLink Plaza et l'ouverture de surfaces commerciales complémentaires dans les gares de Zurich et Genève Cornavin ont généré une hausse des produits locatifs de 22,0 millions de francs (+5,5 %).

4 Produits accessoires.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Prestations de services | 262,6 | 225,0 |
| Travaux de maintenance et d'entretien | 43,9 | 38,8 |
| Produits résultant de la location | 81,3 | 83,5 |
| Produits résultant des ventes d'énergie | 73,3 | 81,7 |
| Opérations de change | 40,3 | 41,7 |
| Commissions | 85,4 | 87,2 |
| Matériel et imprimés | 37,3 | 43,1 |
| Participations financières | 184,7 | 178,8 |
| Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés servant à l'exploitation | 8,3 | 7,4 |
| Autres produits accessoires | 40,7 | 73,6 |
| Produits accessoires | 857,9 | 860,8 |

Les produits accessoires ont fléchi de 2,9 millions de francs (-0,3%).

La hausse des produits issus des prestations de services est due, d'une part, à l'intégration de login formation professionnelle SA dans le périmètre de consolidation des CFF au milieu de l'année 2013 et, d'autre part, à la croissance du chiffre d'affaires issu des produits de diversification.

5 Prestations propres.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Investissements | 602,2 | 567,4 |
| Établissement de stocks | 366,8 | 355,6 |
| Prestations propres | 969,0 | 923,0 |

Le fait de privilégier davantage l'internalisation des tâches par rapport à l'externalisation a engendré une augmentation des prestations propres, plus précisément des investissements.

6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables liées à l'entretien des infrastructures ferroviaires et des véhicules sont restées stables.

7 Charges de personnel.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Charges salariales | 3 104,7 | 3 013,1 |
| Charges sociales | 530,6 | 508,2 |
| Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC) | 6,4 | 22,9 |
| Autres charges de personnel | 162,8 | 182,7 |
| Charges de personnel | 3 804,5 | 3 726,9 |

Dans l'ensemble, les charges de personnel ont crû de 77,6 millions de francs. Cet accroissement de 2,1 % s'explique par la création de nouveaux postes dans plusieurs unités productives et secteurs déterminants pour la sécurité, par l'intégration de la filiale login formation professionnelle SA et par les augmentations de salaires. L'effectif a progressé à 32 730 postes à temps plein (+1753).

8 Autres charges d'exploitation.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Prestations d'exploitation ferroviaire | 285,9 | 279,8 |
| Loyer pour immobilisations corporelles | 47,6 | 49,5 |
| Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers | 574,3 | 544,1 |
| Charges de véhicules | 113,7 | 102,0 |
| Charges d'énergie | 156,1 | 150,5 |
| Charges d'administration | 97,0 | 98,7 |
| Charges d'informatique | 215,1 | 228,5 |
| Dépenses publicitaires | 67,8 | 70,0 |
| Concessions, droits et taxes | 75,9 | 75,4 |
| Perte provenant de la vente d'actifs immobilisés servant à l'exploitation | 1,8 | 1,0 |
| Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics | 81,4 | 79,7 |
| Autres charges d'exploitation | 102,6 | 104,7 |
| Autres charges d'exploitation | 1 819,2 | 1 783,9 |

L'augmentation des coûts induits par l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en Allemagne dans le cadre du fret s'est répercutée sur les charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire, en hausse de 6,1 millions de francs ou 2,2 %.

Les charges liées aux travaux d'entretien, de réparation et de remplacement d'installations par des tiers ont progressé de 30,2 millions de francs (+5,5 %) en raison notamment de la multiplication des prestations liées au maintien de l'infrastructure ferroviaire.

Les charges de véhicules ont crû de 11,7 millions de francs, ou 11,5 %, à la suite de l'augmentation des dépenses de location.

La constitution d'un pool de spécialistes en interne a permis de réduire les charges d'informatique.

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

9 Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Amortissements sur immobilisations corporelles | 1 686,1 | 1 607,9 |
| Amortissements sur immobilisations incorporelles | 117,5 | 101,7 |
| Amortissements sur valeurs comptables résiduelles | 49,9 | 36,6 |
| Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles | 1 853,6 | 1 746,2 |

Les amortissements ont augmenté de 107,4 millions de francs (+6,2 %) en raison des nombreuses acquisitions de matériel roulant et des vastes investissements effectués au titre de projets d'infrastructure.

10 Produits financiers.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|-------------|-------------|
| Produits financiers Tiers | 1,2 | 2,1 |
| Produits financiers Sociétés associées | 1,5 | 1,5 |
| Produits financiers et produits de participation Autres participations | 1,1 | 1,0 |
| Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées | 7,6 | 7,3 |
| Autres produits financiers | 42,0 | 44,9 |
| Produits financiers | 53,5 | 56,9 |

Les produits financiers envers des tiers englobent les produits d'intérêts.

Les autres produits financiers ont fléchi de 2,9 millions de francs en raison de la diminution des gains de change, qui ne représentent plus que 12,6 millions de francs (2013: 28,4 millions). En revanche, les revenus des placements financiers se sont inscrits en hausse.

11 Charges financières.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Charges financières Tiers | 127,2 | 156,4 |
| Charges financières Actionnaire | 40,6 | 15,4 |
| Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées | 0,7 | 1,1 |
| Autres charges financières | 17,7 | 29,4 |
| Charges financières | 186,2 | 202,2 |

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

Le refinancement de dettes de tiers auprès de la Confédération a généré une baisse des charges financières Tiers et une hausse des charges financières Actionnaire.

Les autres charges financières se sont inscrites en net recul, profitant de la diminution des pertes de change à 16,2 millions de francs (2013: 27,3 millions).

12 Résultat hors exploitation.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|--------------|-------------|
| Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers | 190,4 | 81,1 |
| Perte provenant de la vente de biens immobiliers | -0,3 | -0,3 |
| Résultat hors exploitation | 190,0 | 80,9 |

Le bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers est exclusivement affecté à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF.

13 Impôts sur les bénéfices.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|-----------------------------------|-------------|------------|
| Impôts courants sur les bénéfices | -5,1 | 2,7 |
| Impôts différés sur les bénéfices | -0,1 | 0,5 |
| Impôts sur les bénéfices | -5,2 | 3,3 |

La prétention fiscale différée des filiales pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 0,7 million de francs (2013: 1,2 million).

CFF SA est exonérée aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt immobilier, hormis pour les prestations accessoires et les immeubles qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire.

Sur la base de la révision des actes normatifs concernant les transports publics (RévTP), une convention fiscale a été signée à l'été 2013 avec la Confédération et les cantons. Cet accord confère un surcroît de sécurité juridique, qui a permis de dissoudre les provisions supplémentaires pour impôts au point de dégager un produit fiscal.

14 Parts des minoritaires.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|--------------|--------------|
| État au 1. 1. | 88,0 | 86,1 |
| Modification du périmètre de consolidation | 0,0 | 2,1 |
| Dividendes | -2,9 | -1,4 |
| Variation des parts des minoritaires | 0,2 | -2,3 |
| Part au bénéfice | 3,9 | 3,4 |
| Écarts de conversion | -0,1 | 0,0 |
| État au 31. 12. | 89,1 | 88,0 |

15 Liquidités.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|-----------------------|--------------|--------------|
| Caisse | 75,1 | 49,5 |
| Poste | 332,1 | 302,1 |
| Banques | 332,2 | 158,8 |
| Dépôts à terme | 8,9 | 0,0 |
| Comptes de transit | 131,8 | 83,4 |
| Liquidités | 880,1 | 593,8 |

16 Créances résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Créances résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 561,7 | 628,7 |
| envers les sociétés associées | 25,6 | 23,9 |
| Corrections de valeur | -71,4 | -82,5 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 515,9 | 570,1 |

La baisse s'explique par la diminution des créances envers les voyageurs sans titre de transport valable.

17 Autres créances.

Les autres créances englobent les avoirs de la déduction de l'impôt préalable et de l'impôt anticipé ainsi que les avances versées aux fournisseurs.

18 Stocks et travaux en cours.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| Stocks | 512,9 | 510,8 |
| Travaux en cours | 55,8 | 36,7 |
| Corrections de valeur | -204,2 | -195,9 |
| Stocks et travaux en cours | 364,5 | 351,7 |

Les travaux en cours comprennent des acomptes liés à des commandes client pour un montant de 34,2 millions de francs (2013: 25,9 millions).

19 Actifs de régularisation.

Les actifs de régularisation regroupent les prestations fournies à d'autres entreprises de transport qui n'ont pas encore été facturées, ainsi que les instruments dérivés et les produits faisant l'objet d'une délimitation temporelle.

20 Immobilisations financières.

| En millions de francs | Titres | Participations dans les sociétés associées | Prêts à des tiers | Prêts aux sociétés associées | Actifs résultant d'institutions de prévoyance | Total |
|---|--------------|--|-------------------|------------------------------|---|--------------|
| Valeur comptable nette au 1. 1. 2013 | 232,5 | 126,8 | 81,0 | 46,5 | 1,1 | 487,9 |
| Coût d'acquisition | | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | 241,9 | 126,8 | 81,9 | 46,5 | 2,1 | 499,2 |
| Fluctuations de valeur | 10,8 | 0,9 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 12,0 |
| Augmentation | 0,0 | 0,0 | 4,9 | 0,0 | 0,4 | 5,2 |
| Diminution | 0,0 | 0,0 | -0,7 | -1,4 | -0,3 | -2,4 |
| Transferts | -3,3 | 23,9 | -0,4 | 0,0 | 0,0 | 20,1 |
| État au 31. 12. 2013 | 249,3 | 151,6 | 86,0 | 45,2 | 2,1 | 534,2 |
| Amortissements cumulés | | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | -9,4 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -1,0 | -11,3 |
| Diminution | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |
| État au 31. 12. 2013 | -9,4 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -0,9 | -11,2 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2013 | 240,0 | 151,6 | 85,1 | 45,2 | 1,2 | 523,1 |
| Coût d'acquisition | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | 249,3 | 151,6 | 86,0 | 45,2 | 2,1 | 534,2 |
| Fluctuations de valeur | 28,4 | -16,8 | -0,6 | 0,0 | 0,0 | 11,1 |
| Augmentation | 0,8 | 54,4 | 6,2 | 0,0 | 0,0 | 61,4 |
| Diminution | -70,0 | 0,0 | -27,7 | -1,3 | -0,3 | -99,2 |
| Transferts | 0,0 | 0,0 | -0,3 | 0,0 | 0,0 | -0,3 |
| État au 31. 12. 2014 | 208,6 | 189,1 | 63,6 | 43,9 | 1,9 | 507,1 |
| Amortissements cumulés | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | -9,4 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -0,9 | -11,2 |
| Diminution | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 |
| État au 31. 12. 2014 | -9,1 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | -0,9 | -10,9 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2014 | 199,5 | 189,1 | 62,7 | 43,9 | 1,0 | 496,2 |

Les titres englobent les autres participations pour une valeur comptable nette de 38,7 millions de francs (2013: 37,9 millions).

Les titres de l'actif immobilisé regroupent les produits structurés à longue échéance couplés à des options de rachat pour les biens en leasing. Au cours de l'exercice sous revue, ils ont enregistré une plus-value de 28,4 millions de francs. Pour les immobilisations financières couplées à aucune option de rachat, la plus-value avec effet sur le résultat s'est élevée à 23,5 millions de francs (2013: 9,3 millions).

Les diminutions englobent les remboursements au titre des reprises par relocation («sale-and-lease-back»), lesquels entraînent une contraction proportionnelle des dettes résultant de contrats de leasing.

La diminution des prêts octroyés à des tiers s'explique par le remboursement d'un placement financier d'EUROFIMA.

Les transferts concernent les créances financières exigibles dans les douze prochains mois, qui sont dorénavant enregistrées dans les créances à court terme.

Évolution des participations dans les sociétés associées.

| | Part de fonds propres |
|---|-----------------------|
| Valeur comptable nette au 1. 1. 2014 | 151,6 |
| Augmentation | 54,4 |
| Dividendes perçus | -23,7 |
| Part au résultat | 6,9 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2014 | 189,1 |

Les CFF ont participé à hauteur de 54,0 millions de francs à l'augmentation du capital-actions de Nant de Drance SA.

21 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

| En millions de francs | Véhicules (y c. contrats de leasing) | Infrastruct./ superstruct./ technique ferroviaire | Autres immobilisa- tions corporelles | Terrains | Bâtiments | Total Immobilisa- tions corporelles | Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes | Total |
|---|--|--|---|----------------|-----------------|--|--|------------------|
| Valeur comptable nette au 1. 1. 2013 | 6 550,2 | 12 602,9 | 2 067,5 | 1 607,4 | 2 322,8 | 25 150,8 | 6 101,4 | 31 252,2 |
| Coût d'acquisition | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | 15 374,5 | 20 659,4 | 6 285,3 | 1 614,6 | 4 408,0 | 48 341,8 | 6 107,0 | 54 448,8 |
| Modification du périmètre de consolidation | 0,6 | 0,0 | 20,5 | 0,0 | 1,4 | 22,5 | 0,0 | 22,5 |
| Investissements | 2,4 | 55,8 | 15,3 | 0,3 | 0,5 | 74,3 | 3 281,7 | 3 356,0 |
| Diminution des immobilisations | -416,4 | -147,9 | -69,6 | -15,2 | -49,3 | -698,3 | 0,0 | -698,3 |
| Transferts | 1 045,5 | 846,8 | 364,0 | 4,2 | 248,8 | 2 509,3 | -2 511,9 | -2,6 |
| État au 31. 12. 2013 | 16 006,6 | 21 414,1 | 6 615,6 | 1 604,0 | 4 609,5 | 50 249,7 | 6 876,8 | 57 126,6 |
| dont contrats de leasing | 662,8 | | | | | 662,8 | | 662,8 |
| dont objets de rendement | | | | 107,4 | 70,9 | 178,3 | | 178,3 |
| dont terrains non bâtis | | | | 49,8 | | 49,8 | | 49,8 |
| Amortissements cumulés | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | -8 824,3 | -8 056,5 | -4 217,8 | -7,3 | -2 085,2 | -23 191,0 | -5,6 | -23 196,6 |
| Modification du périmètre de consolidation | -0,4 | 0,0 | -13,3 | 0,0 | -0,3 | -14,0 | 0,0 | -14,0 |
| Amortissements planifiés | -523,9 | -696,0 | -278,5 | 0,0 | -107,1 | -1 605,6 | 0,0 | -1 605,6 |
| Dépréciations d'actifs | 0,0 | 0,4 | -1,2 | -1,5 | 0,0 | -2,3 | 0,0 | -2,3 |
| Diminution | 403,4 | 123,3 | 66,2 | 0,0 | 45,6 | 638,6 | 0,0 | 638,6 |
| Transferts | -0,7 | -11,8 | 0,8 | 0,0 | 10,7 | -0,9 | 0,3 | -0,6 |
| État au 31. 12. 2013 | -8 945,9 | -8 640,6 | -4 443,8 | -8,7 | -2 136,2 | -24 175,3 | -5,3 | -24 180,6 |
| dont contrats de leasing | -410,0 | | | | | -410,0 | | -410,0 |
| dont objets de rendement | | | | | -10,7 | -10,7 | | -10,7 |
| dont terrains non bâtis | | | | -1,0 | | -1,0 | | -1,0 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2013 | 7 060,6 | 12 773,5 | 2 171,8 | 1 595,2 | 2 473,3 | 26 074,4 | 6 871,5 | 32 945,9 |
| Coût d'acquisition | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | 16 006,6 | 21 414,1 | 6 615,6 | 1 604,0 | 4 609,5 | 50 249,7 | 6 876,8 | 57 126,6 |
| Investissements | 1,9 | -0,1 | 3,6 | 0,0 | 0,4 | 5,8 | 3 243,0 | 3 248,8 |
| Diminution des immobilisations | -306,9 | -168,8 | -123,7 | -32,3 | -195,3 | -827,0 | 0,0 | -827,0 |
| Transferts | 645,2 | 1 762,1 | 306,3 | 5,2 | 365,9 | 3 084,7 | -3 078,3 | 6,4 |
| État au 31. 12. 2014 | 16 346,8 | 23 007,2 | 6 801,8 | 1 576,9 | 4 780,5 | 52 513,1 | 7 041,6 | 59 554,7 |
| dont contrats de leasing | 490,4 | | | | | 490,4 | | 490,4 |
| dont objets de rendement | | | | 106,4 | 71,3 | 177,7 | | 177,7 |
| dont terrains non bâtis | | | | 46,1 | | 46,1 | | 46,1 |
| Amortissements cumulés | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | -8 945,9 | -8 640,6 | -4 443,8 | -8,7 | -2 136,2 | -24 175,3 | -5,3 | -24 180,6 |
| Amortissements planifiés | -545,1 | -743,5 | -282,2 | 0,0 | -111,7 | -1 682,5 | 0,0 | -1 682,5 |
| Dépréciations d'actifs | -0,5 | -2,4 | 0,0 | -0,7 | 0,0 | -3,6 | 0,0 | -3,6 |
| Diminution | 301,7 | 128,9 | 116,0 | 1,0 | 40,0 | 587,6 | 0,0 | 587,6 |
| Transferts | -15,4 | 0,1 | 15,5 | 0,0 | -2,9 | -2,7 | 3,0 | 0,2 |
| État au 31. 12. 2014 | -9 205,1 | -9 257,6 | -4 594,5 | -8,5 | -2 210,8 | -25 276,6 | -2,4 | -25 279,0 |
| dont contrats de leasing | -311,5 | | | | | -311,5 | | -311,5 |
| dont objets de rendement | | | | | -12,3 | -12,3 | | -12,3 |
| dont terrains non bâtis | | | | -0,5 | | -0,5 | | -0,5 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2014 | 7 141,7 | 13 749,6 | 2 207,3 | 1 568,3 | 2 569,7 | 27 236,5 | 7 039,2 | 34 275,7 |

Les immobilisations en cours de construction englobent des acomptes pour un montant de 800,2 millions de francs (2013: 700,9 millions).

Les investissements comprennent à hauteur de 97,4 millions de francs (2013: 127,7 millions) des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

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

les immobilisations en cours de construction englobent des transactions n'ayant aucune répercussion sur les liquidités à hauteur de 5,3 millions de francs (2013: 28,2 millions), mais une partie de ces immobilisations représentant un montant de 2,4 millions de francs a été cédée à zb Zentralbahn AG (accès souterrain à la gare de Lucerne) en même temps qu'un prêt de la Confédération.

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 16,3 millions de francs (2013: 12,1 millions).

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

L'accroissement des immobilisations corporelles s'explique principalement par le renouvellement et l'extension des infrastructures, par l'agrandissement du parc de véhicules en trafic régional comme en trafic grandes lignes et par la modernisation du matériel roulant. Il est également dû à la réalisation de travaux de construction ou de rénovation dans différents complexes de bureaux (Berne Wankdorf, Aarepark Olten, Zurich Altstetten WestLink Plaza), dans des objets de placement (Europaallee à Zurich et Zurich Altstetten) et dans les gares de Zurich, Genève et Lugano.

22 Immobilisations incorporelles.

| En millions de francs | Goodwill | Droits | Logiciels | Immobilisations incorporelles en cours de construction | Total |
|---|--------------|---------------|---------------|--|----------------|
| Valeur comptable nette au 1. 1. 2013 | 0,0 | 128,2 | 240,8 | 354,8 | 723,8 |
| Coût d'acquisition | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | 10,0 | 252,3 | 741,5 | 354,8 | 1 358,6 |
| Modification du périmètre de consolidation | 0,0 | 2,5 | 0,0 | 0,0 | 2,6 |
| Investissements | 0,9 | 0,2 | 0,6 | 205,4 | 207,0 |
| Diminution | -0,1 | -1,3 | -2,6 | 0,0 | -4,0 |
| Transferts | 0,0 | 9,8 | 134,1 | -140,7 | 3,2 |
| État au 31. 12. 2013 | 10,8 | 263,5 | 873,6 | 419,5 | 1 567,5 |
| Amortissements cumulés | | | | | |
| État au 1. 1. 2013 | -10,0 | -124,2 | -500,7 | 0,0 | -634,9 |
| Modification du périmètre de consolidation | 0,0 | -1,7 | 0,0 | 0,0 | -1,7 |
| Amortissements planifiés | -0,9 | -11,5 | -89,3 | 0,0 | -101,7 |
| Diminution | 0,1 | 1,3 | 2,3 | 0,0 | 3,7 |
| État au 31. 12. 2013 | -10,8 | -136,0 | -587,7 | 0,0 | -734,5 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2013 | 0,0 | 127,6 | 285,9 | 419,5 | 833,0 |
| Coût d'acquisition | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | 10,8 | 263,5 | 873,6 | 419,5 | 1 567,5 |
| Investissements | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 213,3 | 213,7 |
| Diminution | -0,9 | -34,5 | -51,3 | 0,0 | -86,8 |
| Transferts | 0,0 | 41,0 | 126,6 | -174,1 | -6,5 |
| État au 31. 12. 2014 | 9,9 | 270,1 | 949,2 | 458,7 | 1 687,9 |
| Amortissements cumulés | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | -10,8 | -136,0 | -587,7 | 0,0 | -734,5 |
| Amortissements planifiés | 0,0 | -11,3 | -106,2 | 0,0 | -117,5 |
| Diminution | 0,9 | 0,0 | 51,1 | 0,0 | 51,9 |
| Transferts | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,1 |
| État au 31. 12. 2014 | -9,9 | -147,3 | -642,9 | 0,0 | -800,1 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2014 | 0,0 | 122,8 | 306,2 | 458,7 | 887,8 |

Les immobilisations en cours de construction englobent des acomptes à hauteur de 68,5 millions de francs (2013: 103,6 millions).

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

23 Dettes financières.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Dettes financières à court terme | | |
| Dettes bancaires | 175,0 | 84,3 |
| Dettes résultant de contrats de leasing | 58,9 | 356,3 |
| Prêts de tiers | 5,2 | 9,0 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 70,0 | 0,0 |
| Total Dettes financières à court terme | 309,1 | 449,7 |
| Dettes financières à long terme | | |
| Dettes bancaires | 1 817,5 | 1 992,5 |
| Dettes résultant de contrats de leasing | 362,3 | 482,9 |
| Emprunts obligataires | 150,0 | 150,0 |
| Caisse du personnel | 1 478,0 | 1 755,8 |
| Prêts de tiers | 126,5 | 129,5 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 2 820,0 | 1 540,0 |
| Prêts d'institutions de prévoyance | 1 536,6 | 1 601,3 |
| Total Dettes financières à long terme | 8 290,9 | 7 651,9 |
| Dettes financières | 8 600,1 | 8 101,6 |

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: un montant de 304,3 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2013: 441,0 millions).

Les corrections de valeur sur les dettes financières à court et long terme s'élevaient à -11,6 millions de francs (2013: -6,0 millions) et n'ont aucune incidence sur les liquidités.

La Confédération octroie à CFF SA des prêts commerciaux aux conditions du marché.

Au cours de l'exercice sous revue, l'endettement porteur d'intérêts a augmenté de 498,4 millions de francs, à 8600,1 millions. Les dettes résultant de contrats de leasing souscrits pour financer l'acquisition de véhicules en trafic voyageurs ont été remboursées à hauteur de 422,3 millions de francs dans le cadre de la procédure ordinaire.

Les dettes financières envers la Caisse du personnel ont diminué de 277,8 millions de francs en raison de la réorganisation du cercle des personnes autorisées.

Les prêts de la Confédération ont augmenté de 1350,0 millions de francs en raison du refinancement de dettes de tiers auprès la Confédération et des investissements en matériel roulant et en biens immobiliers.

Les prêts d'institutions de prévoyance ont pu être réduits de 64,7 millions de francs (2013: 62,2 millions). Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs au titre des gares de Bâle, Berne et Zurich et assorties de droits accessoires et préférentiels ont été cédées à la Caisse de pensions CFF afin de garantir ces prêts.

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

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

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|-----------------|-----------------|
| Prêts à court terme | | |
| Prêts de la Confédération (sans intérêts) | 0,3 | 0,3 |
| Prêts des cantons (avec intérêts) | 0,0 | 4,9 |
| Prêts des cantons (sans intérêts) | 12,2 | 5,1 |
| Total Prêts à court terme | 12,5 | 10,2 |
| Prêts à long terme | | |
| Prêts de la Confédération (sans intérêts) | 11 955,0 | 11 250,7 |
| Prêts des cantons (avec intérêts) | 11,0 | 11,0 |
| Prêts des cantons (sans intérêts) | 1 282,3 | 1 126,9 |
| Total Prêts à long terme | 13 248,3 | 12 388,5 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 13 260,7 | 12 398,8 |

Les variations des prêts de l'actionnaire (Confédération) sont présentées en détail ci-après (cf. «Détails des dettes envers l'actionnaire»).
L'augmentation des prêts sans intérêts alloués par les cantons concerne essentiellement la liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) et d'autres projets visant à délester le trafic d'agglomération.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération).

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|-----------------|-----------------|
| Prêts à taux variable au titre des besoins de base en infrastructure | 3 544,4 | 3 400,7 |
| Prêts à taux variable du Fonds FTP | 6 984,9 | 6 591,1 |
| Prêts à taux variable du Fonds d'infrastructure | 1 075,5 | 907,2 |
| Prêts à taux variable des filiales | 350,4 | 351,9 |
| Prêts commerciaux (cf. remarque 23) | 2 890,0 | 1 540,0 |
| Total | 14 845,2 | 12 791,0 |

Les prêts au titre des besoins de base en infrastructure ont été augmentés de 143,6 millions de francs dans le cadre de la Convention sur les prestations (2013: 155,3 millions). Les fonds alloués servent à financer les investissements d'extension de petite ampleur.

La hausse des prêts du Fonds FTP s'explique principalement par les financements spéciaux effectués pour les lignes d'accès AlpTransit et les différents projets dans le cadre du programme Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

Les prêts du Fonds d'infrastructure ont crû en raison d'investissements dans divers projets visant à délester le trafic d'agglomération, notamment le projet CEVA dans l'agglomération genevoise et la ligne diamétrale de Zurich.

25 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Dettes résultant de livraisons et de prestations envers des tiers | 869,7 | 914,2 |
| envers des sociétés associées | 6,0 | 5,5 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 875,8 | 919,7 |

26 Autres dettes.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Autres dettes à court terme | | |
| Autres dettes à court terme | | |
| Dettes envers des institutions publiques | 83,7 | 96,1 |
| Autres dettes | 80,0 | 58,5 |
| Total Autres dettes à court terme | 163,7 | 154,5 |
| Autres dettes à long terme | | |
| Autres dettes à long terme | | |
| Recettes imputées à long terme | 88,3 | 95,2 |
| Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16 | 1 640,8 | 1 692,4 |
| Total Autres dettes à long terme | 1 729,1 | 1 787,7 |
| Autres dettes | 1 892,8 | 1 942,2 |

Le recul des dettes envers des institutions publiques résulte de la baisse des dettes liées à la taxe sur la valeur ajoutée.

Dans le cadre de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, les passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16 ont diminué de 51,7 millions de francs (2013: 96,6 millions).

27 Passifs de régularisation.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Titres de transport | 666,9 | 658,9 |
| Charges financières | 44,6 | 34,0 |
| Charges fiscales courantes | 4,8 | 34,5 |
| Autres | 854,9 | 771,1 |
| Passifs de régularisation | 1 571,3 | 1 498,4 |

S'agissant des titres de transport, la régularisation porte sur la durée de validité résiduelle des abonnements généraux, des abonnements demi-tarif et des abonnements de parcours en circulation ainsi que sur les cartes multicourses.

Les autres passifs de régularisation comprennent notamment des passifs sur les recettes réalisées dans les points de vente, tels que les billetteries et les distributeurs, et créditées à d'autres entreprises de transport concessionnaires, ainsi que des factures créanciers n'ayant pas encore été reçues et des provisions pour impôts différés.

28 Provisions.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--------------------------|--------------|--------------|
| Provisions à court terme | 252,1 | 262,1 |
| Provisions à long terme | 276,0 | 285,1 |
| Provisions | 528,1 | 547,2 |

Ventilation des provisions selon leur affectation.

| En millions de francs | Engagements de prévoyance | Sites contaminés | Assainissement du secteur de l'énergie | Vacances/ heures supplémentaires | Restructuration | Impôts différés | Autres provisions | Total |
|--|---------------------------|------------------|--|----------------------------------|-----------------|-----------------|-------------------|--------------|
| État au 1. 1. 2013 | 0,5 | 52,4 | 197,5 | 95,3 | 50,3 | 2,2 | 157,8 | 556,1 |
| Modification du périmètre de consolidation | 1,4 | 0,1 | 0,0 | 1,4 | 1,1 | 0,4 | 0,4 | 4,8 |
| Constitution | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | 16,0 | 0,5 | 68,0 | 95,0 |
| Utilisation | -0,4 | -3,4 | -5,6 | -0,8 | -18,4 | 0,0 | -45,6 | -74,3 |
| Dissolution | -1,2 | -0,4 | 0,0 | 0,0 | -7,6 | 0,0 | -25,2 | -34,4 |
| État au 31. 12. 2013 | 0,4 | 48,8 | 191,9 | 106,3 | 41,4 | 3,1 | 155,4 | 547,2 |
| dont provisions à court terme | 0,0 | 7,4 | 15,9 | 106,3 | 14,4 | 0,0 | 118,1 | 262,1 |
| dont provisions à long terme | 0,4 | 41,4 | 176,0 | 0,0 | 27,0 | 3,1 | 37,3 | 285,1 |
| État au 1. 1. 2014 | 0,4 | 48,8 | 191,9 | 106,3 | 41,4 | 3,1 | 155,4 | 547,2 |
| Constitution | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 4,3 | 6,5 | 0,1 | 75,0 | 86,0 |
| Utilisation | 0,0 | -4,6 | -5,1 | -8,4 | -6,1 | -0,3 | -40,7 | -65,2 |
| Dissolution | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,5 | 0,0 | -36,6 | -40,1 |
| Transferts | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,3 |
| État au 31. 12. 2014 | 0,4 | 44,2 | 186,8 | 102,2 | 38,3 | 2,9 | 153,4 | 528,1 |
| dont provisions à court terme | 0,0 | 3,4 | 15,6 | 102,2 | 6,7 | 0,0 | 124,1 | 252,1 |
| dont provisions à long terme | 0,4 | 40,7 | 171,2 | 0,0 | 31,5 | 2,9 | 29,3 | 276,0 |

Une provision de 110,0 millions de francs a été constituée pour l'assainissement des sites contaminés à l'issue de la transformation des CFF en une société anonyme en 1999. Au cours de l'exercice sous revue, 4,6 millions de francs ont été prélevés sur cette provision pour les travaux de dépollution. En 2014, un montant de 5,1 millions de francs a également été utilisé pour l'assainissement du secteur de l'énergie. Des provisions pour restructurations ont été constituées à hauteur de 6,5 millions de francs en raison de la réorientation du Service de sécurité des CFF en trafic voyageurs et des programmes de renforcement de l'efficacité en trafic marchandises. Un montant de 6,1 millions de francs a dû être prélevé pour les plans de restructuration en cours, en particulier chez CFF Voyageurs et CFF Cargo. Les autres provisions contiennent des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Des provisions pour de nouveaux sinistres ont été constituées à hauteur de 48,8 millions de francs en 2014. Un montant de 36,1 millions a dû être prélevé pour le règlement de sinistres. Les provisions d'assurance ont été dissoutes à hauteur de 26,3 millions en raison d'une évolution plus favorable en matière de traitement des sinistres.

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

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Diminution des créances résultant de livraisons et de prestations | 54,7 | 37,2 |
| Augmentation/diminution des stocks et travaux en cours | -12,9 | 2,7 |
| Augmentation/diminution des autres actifs circulants | -98,7 | 31,9 |
| Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations | -43,8 | -4,7 |
| Augmentation/diminution des autres dettes à court terme | 93,4 | -7,4 |
| Variations de l'actif circulant net | -7,3 | 59,6 |

Données sur les institutions de prévoyance.

| Réserve de cotisations d'employeur (RCE) | | Valeur nominale | Renonciation à l'utilisation | Bilan | Constitution 2014 | Bilan | Résultat RCE dans frais de personnel | Résultat RCE dans frais de personnel |
|---|--------------|-----------------|------------------------------|------------|-------------------|-------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2014 | | 31. 12. 2013 | 2014 | 2013 | |
| Institutions de prévoyance | 1,7 | -0,9 | 0,8 | 0,0 | 1,0 | -0,2 | 0,0 | |
| Total | 1,7 | -0,9 | 0,8 | 0,0 | 1,0 | -0,2 | 0,0 | |

| Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance | | Excédent/insuffisance de couverture | Part économique de l'entreprise | Part économique de l'entreprise | Variation par rapport à l'exercice précédent | Cotisations ajustées à la période | Charges de prévoyance dans frais de personnel | Charges de prévoyance dans frais de personnel |
|---|--------------|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|---|---|
| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | | | 2014 | 2013 | |
| Fonds patronaux | 0,2 | 0,2 | 0,3 | -0,1 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | |
| Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture | 0,0 | -1 640,8 | -1 692,4 | 51,7 | -324,1 | -272,5 | -261,7 | |
| Total | 0,2 | -1 640,6 | -1 692,2 | 51,6 | -324,1 | -272,5 | -261,7 | |

Les revenus de placement enregistrés au cours de l'exercice sous revue ont permis de porter le taux de couverture à 107,3% au 31 décembre 2014 (2013: 102,4%), mais cela ne signifie pas pour autant que la Caisse de pensions est assainie de manière durable. Le poste «Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16» continuera de figurer au compte de résultat jusqu'à la fin de l'assainissement durable et la constitution des réserves de fluctuation dans leur totalité, sous réserve de l'affectation de fonds au financement des mesures d'assainissement en cours. D'autres mesures visant à assurer le versement des rentes à long terme sont étudiées dans le cadre du «train de mesures 2016».

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

Premier pilier: assainissement par les CFF.

Dans l'ensemble, les CFF ont contribué à l'assainissement de leur Caisse de pensions à hauteur de 2431 millions de francs, versant 1493 millions de francs en 2007 et 938 millions de francs en 2010. Jusqu'à l'atteinte d'un taux de couverture de 100% à fin 2013, ils se sont par ailleurs acquittés d'une cotisation d'assainissement paritaire annuelle, représentant 2,5% du salaire soumis à cotisation.

Deuxième pilier: assainissement par les assurés.

Les assurés ont dû composer avec une réduction substantielle des prestations à la suite de la substitution du système de primauté des cotisations à celui basé sur les prestations et du relèvement de l'âge ordinaire de la retraite de 63,5 à 65 ans. Par ailleurs, les avoirs de vieillesse n'ont pas été rémunérés en 2009, et uniquement au taux minimal LPP en 2007 et 2008 ainsi que depuis 2010. De surcroît, les rentes n'ont fait l'objet d'aucune compensation du renchérissement depuis 2005. Jusqu'à l'atteinte d'un taux de couverture de 100% à fin 2013, les assurés se sont par ailleurs acquittés d'une cotisation d'assainissement paritaire annuelle, représentant 2,5% du salaire soumis à cotisation.

Troisième pilier: assainissement par la Confédération.

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

Endettement net.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------|-----------------|--------------|
| Dettes financières | 23 | 8 600,1 | 8 101,6 |
| Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 24 | 13 260,7 | 12 398,8 |
| Total Dettes financières | | 21 860,8 | 20 500,4 |
| ./. Liquidités et créances financières à court terme | | -880,1 | -594,3 |
| Endettement net | | 20 980,7 | 19 906,1 |
| Variation par rapport à l'exercice précédent | | 1 074,6 | 1 628,4 |

L'endettement net porteur d'intérêts a atteint 7720,0 millions de francs (2013: 7507,4 millions).

L'endettement net a augmenté de 1074,6 millions de francs au cours de l'exercice sous revue. Cet accroissement de 5,4% est dû notamment à l'octroi, par la Confédération et les cantons, de prêts supplémentaires d'un montant de 862,0 millions de francs pour financer les investissements liés aux projets d'infrastructure commandés. En outre, des prêts commerciaux ont été contractés auprès de la Confédération à hauteur de 1350,0 millions de francs.

Ils permettent de compenser en partie les remboursements des dettes bancaires et des dettes résultant de contrats de leasing.

Les fonds supplémentaires empruntés servent à financer les investissements qui ne sont pas couverts par les contributions des pouvoirs publics ainsi que les travaux d'entretien supplémentaires liés à l'infrastructure ferroviaire.

Autres données.

Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Cautionnements, obligations de garantie | 7,5 | 3,4 |
| Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA | 1 402,0 | 1 500,7 |
| Autres engagements quantifiables | 273,4 | 272,1 |
| Total | 1 683,0 | 1 776,2 |

Lors de la souscription de crédits auprès d'EUROFIMA, les CFF ont mentionné à titre de garantie des véhicules pour une valeur comptable nette de 1402,0 millions de francs.

Les autres engagements quantifiables regroupent les clauses de responsabilité statutaires, les engagements résultant du capital-actions des participations non libéré, les obligations de remboursement des sociétés simples et les risques de procès.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Engagements d'investissement | 7 384,6 | 5 541,8 |
| Obligations d'achat d'énergie | 1 294,4 | 1 424,4 |
| Autres | 1 015,9 | 1 029,6 |
| Total | 9 694,8 | 7 995,7 |

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

Les engagements d'investissement ont crû de 1842,8 millions de francs ou 33,3 %, en raison notamment de l'augmentation des engagements liés à la réalisation de projets d'infrastructure.

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Payables dans un délai de 12 mois | 1,6 | 1,7 |
| Payables dans un délai de 1 à 2 ans | 1,6 | 1,9 |
| Payables dans un délai de 2 à 3 ans | 1,5 | 1,4 |
| Payables dans un délai de 3 à 4 ans | 1,2 | 1,1 |
| Payables dans un délai supérieur à 4 ans | 2,4 | 1,1 |
| Total | 8,2 | 7,3 |

Emprunts obligataires.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Emprunt à 2,375 % Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018 | 150,0 | 150,0 |
| Total | 150,0 | 150,0 |

Transactions avec des parties liées.

Transactions avec l'actionnaire.

La Confédération détient la totalité des actions de CFF SA. Concernant les transactions avec l'actionnaire, nous renvoyons le lecteur à l'aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé au groupe CFF des prestations compensatoires à hauteur de 2682,5 millions de francs (2013: 2728,6 millions) pour les prestations commandées en trafic voyageurs régional, pour les prestations fournies en trafic marchandises en vue de la réalisation de l'objectif du transfert de la route au rail ainsi que pour les investissements effectués au titre du réseau ferroviaire, y compris l'entretien et l'exploitation.

Ce montant est ventilé comme suit:

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | 276,0 | 284,1 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements | 1 025,3 | 950,4 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables | 182,3 | 163,8 |
| Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation | 278,9 | 290,5 |
| Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial | 101,4 | 91,7 |
| Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional | 32,6 | 32,2 |
| Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises | 24,8 | 23,5 |
| Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat | 1 921,3 | 1 836,2 |
| Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire | 704,3 | 813,9 |
| Contributions à fonds perdu pour les investissements | 56,9 | 78,5 |
| Total Prestations de la Confédération | 2 682,5 | 2 728,6 |
| En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes: | | |
| Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | 310,6 | 307,2 |
| Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial | 8,5 | 20,6 |
| Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional | 8,4 | 8,1 |
| Total Prestations des cantons influant sur le résultat | 327,5 | 335,9 |
| Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire | 157,7 | 149,1 |
| Contributions à fonds perdu pour les investissements | 40,5 | 49,2 |
| Total Prestations des cantons | 525,7 | 534,1 |
| Total Prestations des pouvoirs publics | 3 208,2 | 3 262,7 |

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 24.

S'agissant de la contribution versée en faveur de la Communauté de transport zurichoise (ZVV), nous renvoyons le lecteur à la remarque 2.

Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle.

| En millions de francs | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Dettes à court terme | 2,4 | 1,3 |
| Dettes à long terme | 1 536,6 | 1 601,3 |
| Total | 1 538,9 | 1 602,6 |

Les dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle sont liées à la souscription d'un prêt en vue d'honorer les engagements au titre des volets d'assainissement décidés en 2007 et 2010. Un montant de 64,7 millions de francs a été remboursé au cours de l'exercice sous revue. La charge d'intérêts s'est élevée à 64,1 millions de francs (2013: 66,5 millions).

Transactions avec AlpTransit Gotthard AG.

Les CFF détiennent 100 % des actions d'AlpTransit Gotthard AG. Néanmoins, cette participation n'est pas consolidée, car elle est dirigée par la Confédération. Dans le cadre de la construction des voies de raccordement au tunnel de base du Saint-Gothard, les CFF ont effectué des travaux pour son compte à hauteur de 30,6 millions de francs (2013: 28,5 millions) selon les conditions du marché. En 2013, AlpTransit Gotthard AG avait remis le tronçon Altdorf-Rynächt aux CFF dans le cadre de la construction du tunnel. Cette transaction d'un montant de 55,6 millions de francs a été financée par un prêt FTP de la Confédération.

Instruments financiers.

Les CFF ont défini un plan d'investissement à long terme pour l'acquisition de matériel roulant et les projets de développement dans le segment immobilier. Ce plan fait l'objet d'un refinancement dont la durée doit être, si possible, calquée sur la durée de vie ou d'utilisation de l'objet.

Pour les plans d'investissement en cours et futurs, les CFF se prémunissent contre les fluctuations des taux et des monnaies en choisissant les financements correspondants. Les financements à taux variable sont généralement couverts par des swaps de taux d'intérêt. Les financements futurs prévus sont couverts par des swaps de taux déjà existants. Dans de rares cas, des stratégies d'options sont également utilisées.

Une couverture du risque de change est réalisée pour les projets de grande envergure s'étendant sur plusieurs années. Les besoins immédiats et les flux monétaires liés à l'activité quotidienne sont équilibrés au sein du groupe et seules les positions nettes résiduelles sont couvertes contre les risques de change.

Des opérations à terme ont été souscrites en 2014 pour garantir un approvisionnement en énergie à des prix stables.

Au jour d'établissement du bilan, les risques de change ainsi que les risques liés aux intérêts ou aux fluctuations du prix de l'énergie étaient couverts par les produits dérivés suivants:

| Instrument | Motif | 31. 12. 2014 | | | 31. 12. 2013 | | |
|-----------------------|------------|-------------------|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| | | Volume du contrat | Valeur positive | Valeur négative | Volume du contrat | Valeur positive | Valeur négative |
| En millions de francs | | | | | | | |
| Monnaies | Couverture | 657,4 | 17,4 | 8,5 | 528,1 | 20,6 | 6,0 |
| Taux d'intérêt | Couverture | 1 273,4 | 5,8 | 333,6 | 1 603,4 | 7,2 | 208,2 |
| Autres sous-jacents | Couverture | 6,7 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 0,0 |
| Total | | 1 937,6 | 23,2 | 342,1 | 2 134,4 | 27,8 | 214,2 |

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

De nouveaux financements ont été souscrits, généralement sous la forme de crédits à taux fixe à long terme. Les financements à taux variable sont couverts par des swaps de taux d'intérêt.

La valeur négative des instruments de couverture de taux d'intérêt a progressé pendant l'exercice sous revue en raison du net recul des taux d'intérêt sur l'ensemble de la courbe. Les taux à long terme demeurent extrêmement bas en Suisse, ce qui explique la valeur négative des autres instruments de couverture.

Couverture des risques liés aux transactions au sein du groupe.

Le Corporate Treasury répond de la gestion des risques de change à l'échelle du groupe. Il couvre de manière centrale les risques nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe.

Au cours de l'exercice sous revue, les opérations de couverture des risques de change internes au groupe ont eu les incidences suivantes sur le résultat des divisions:

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|-----------------------|------|------|
| Voyageurs | -2,6 | 1,0 |
| Immobilier | 0,0 | 0,0 |
| Cargo | 1,7 | -2,7 |
| Infrastructure | -0,4 | 3,7 |

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

Management du risque.

Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF appliquent un système de management du risque qui est adapté à la planification de l'entreprise à moyen terme et qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe. Le processus de management des risques d'entreprise permet d'identifier et d'évaluer régulièrement les principaux risques avant d'en déduire les mesures de gestion appropriées.

La responsabilité du management du risque incombe aux cadres des CFF. En leur qualité de propriétaires des risques, ils répondent de la mise en œuvre opérationnelle du management du risque dans leur domaine de compétences. Autrement dit, ils assurent l'identification, l'évaluation et la gestion régulières et systématiques des risques inhérents à leur activité.

Corporate Risk Management.

Chaque année, la Direction du groupe soumet une évaluation des risques au Conseil d'administration sous la forme d'un rapport sur les risques d'entreprise. Ce dernier reprend les principaux risques actuels pour le groupe. La standardisation de la hiérarchisation et de l'évaluation des risques ainsi que du rapport y afférent se base sur une typologie des risques et une matrice d'évaluation unifiées à l'échelle du groupe. Les instruments du management du risque sont mis en œuvre en conformité avec la politique de management du risque des CFF et l'instruction du groupe y afférente.

Le Conseil d'administration a approuvé le 11 décembre 2014 le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2014.

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

Le système de contrôle interne mise en œuvre garantit que les propriétaires des risques soumettent une fois par an l'ensemble des processus financiers à une évaluation des risques.

Management des risques financiers.

Les présents comptes annuels 2014 sont assortis des risques financiers mentionnés ci-après:

Risques de marché.

Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, pouvant par exemple prendre la forme de risques de trésorerie, de risques de contrepartie, de risques de fluctuation des taux d'intérêt, de risques de change ou de risques de variation des prix de l'énergie.

Risques de trésorerie.

Le risque de trésorerie est le risque de ne pouvoir honorer intégralement et dans les délais requis des créances exigibles ou en passe de l'être.

L'identification systématique des risques de trésorerie se fonde sur une planification continue et constamment actualisée des liquidités, des devises et des finances. La trésorerie est gérée par le biais de dépôts à court terme ainsi que d'un pool central regroupant les principaux comptes des CFF en francs suisses et en euros. Ce faisant, le placement des excédents de liquidités s'effectue via différents établissements financiers jouissant tous au minimum de la note à court terme A1 auprès de l'agence de notation Standard & Poor's.

Pour financer leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EUROFIMA, la société de financement des compagnies de chemins de fer européennes pouvant compter sur la garantie de leur propriétaire. Cette dernière accorde des crédits exclusivement à ses actionnaires ou à des entreprises de transport disposant d'une garantie de l'un des actionnaires d'EUROFIMA.

La disponibilité des financements de la Confédération est régie dans la Convention sur les prestations.

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

Risques de contrepartie (risques de crédit).

Le risque de crédit représente un danger de pertes dans l'hypothèse où des contreparties ne seraient plus en mesure d'honorer leurs engagements.

Pour minimiser les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés auprès d'établissements financiers disposant au minimum de la note A1 auprès de l'agence de notation Standard & Poor's ou dotés des structures de couverture requises.

Des directives claires sur les limites des contrats par contrepartie permettent en outre de réduire davantage les risques.

Risques de fluctuation des taux d'intérêt.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les produits de placement et les charges de financement des CFF. Ce risque est géré par le Corporate Treasury en jouant sur les profils d'échéances et en optant alternativement pour des tranches de financement à long terme et à taux fixe ou pour des financements à taux variable combinés avec d'autres instruments de couverture («swaps»).

Risques de change.

Les risques de change net résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par le Corporate Treasury. Ce dernier couvre quant à lui les risques de change auprès de certaines banques. Il gère un système de limites internes et externes, et en vérifie le respect.

Risques de variation des prix de l'énergie.

Les ventes d'excédents énergétiques, de même que les achats opérés pour faire face aux pics de consommation d'électricité, exposent les CFF à des variations de cours sur les marchés de l'énergie, même s'ils continuent dans une large mesure à disposer d'une autonomie énergétique. Ce risque est minimisé par des opérations à terme, des contrats d'échange, des contrats d'achat ou de vente, et dans une moindre mesure par des options sur les prix énergétiques.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes consolidés par le Conseil d'administration le 12 mars 2015, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2014.

Effets de l'abandon du taux plancher par rapport à l'euro par la Banque nationale suisse:

le groupe CFF réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires en francs suisses, la faiblesse de l'euro touchant principalement CFF Cargo. Pour 2015, toutes les transactions en euros sont couvertes. La situation, en particulier les conséquences structurelles, fait l'objet d'une analyse approfondie et, si nécessaire, des mesures seront prises.

Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2011-2014, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par Immobilier à Infrastructure. En vertu de la Convention sur les prestations passée entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs.

Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (106,9 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (43,1 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

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

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, la contribution de 1493 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par Immobilier. En fonction de son résultat, Immobilier verse une indemnité compensatoire aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts. L'indemnité s'est élevée à 233,7 millions de francs en 2014 (2013; 96,5 millions).

Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments: Trafic voyageurs, Immobilier, Trafic marchandises, Infrastructure et Unités centrales. L'activité commerciale demeurant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé. Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations à la page 70 sont intégrées dans les segments. Le poste «Autres résultats» comprend le résultat financier, le résultat hors exploitation, ainsi que les impôts sur les bénéfices et les parts des minoritaires.

Information sur les segments: groupe CFF.

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

| En millions de francs | Trafic voyageurs | | Immobilier | | Trafic marchandises | |
|--|------------------|----------|---------------|---------|---------------------|--------|
| | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 |
| Données sur le compte de résultat | | | | | | |
| Produits d'exploitation | 4 730,5 | 4 699,3 | 731,4 | 697,8 | 986,2 | 952,6 |
| dont | | | | | | |
| - Produits du trafic | 3 144,3 | 3 100,4 | 0,0 | 0,0 | 896,5 | 857,1 |
| - Prestations des pouvoirs publics | 627,6 | 631,6 | 0,0 | 0,0 | 24,8 | 23,5 |
| - Produits résultant de la location d'immeubles | 8,8 | 8,3 | 564,4 | 536,4 | 0,9 | 0,9 |
| Charges d'exploitation | -4 551,7 | -4 528,7 | -525,6 | -513,8 | -949,2 | -928,3 |
| dont | | | | | | |
| - Charges de personnel | -1 759,3 | -1 752,7 | -117,3 | -116,8 | -381,3 | -409,3 |
| - Amortissements | -561,1 | -540,9 | -143,2 | -139,9 | -45,7 | -45,8 |
| - Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire | -1 021,3 | -1 030,5 | -14,0 | -12,8 | -291,0 | -262,6 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | 178,8 | 170,6 | 205,8 | 184,0 | 37,0 | 24,3 |
| Autres résultats | -74,9 | -74,5 | 146,0 | 27,4 | -3,9 | -9,6 |
| Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt | | | | | | |
| Caisse de pensions | 0,0 | 0,0 | -340,6* | -203,3* | 0,0 | 0,0 |
| Résultat du groupe | 103,9 | 96,1 | 11,3 | 8,0 | 33,1 | 14,7 |

* Paiements compensatoires hors intérêts (43,1 millions de francs); les paiements compensatoires, y compris les intérêts, s'élèvent à 383,7 millions de francs (2013: 246,4 millions).

| | | | | | | |
|---|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| Données sur le flux de trésorerie | | | | | | |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation | 684,4 | 536,8 | -84,5 | 64,8 | 75,2 | 31,5 |
| Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement | -848,6 | -982,8 | -92,3 | -367,2 | -4,0 | -17,1 |
| Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -164,2 | -446,0 | -176,8 | -302,4 | 71,3 | 14,4 |
| Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -13,1 | 23,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | -0,1 |
| Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics | -177,3 | -423,1 | -176,8 | -302,4 | 71,2 | 14,3 |
| | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
| Données sur le bilan | | | | | | |
| Actif | 10 655,9 | 10 118,9 | 4 587,9 | 4 430,8 | 890,0 | 977,6 |
| Actif circulant | 2 599,1 | 2 333,4 | 73,4 | 46,0 | 202,1 | 257,1 |
| Actif immobilisé | 8 056,8 | 7 785,5 | 4 514,4 | 4 384,9 | 687,9 | 720,5 |
| dont | | | | | | |
| - Véhicules | 6 108,3 | 5 980,0 | 3,2 | 3,6 | 585,2 | 622,6 |
| - Infrastructure/superstructure/technique ferroviaire | 466,9 | 439,9 | 2,9 | 3,1 | 7,0 | 9,4 |
| - Terrains et bâtiments | 79,5 | 75,4 | 2 976,8 | 2 937,0 | 13,5 | 14,2 |
| - Immobilisations en cours de construction et acomptes | 934,3 | 882,9 | 1 152,7 | 1 041,5 | 11,1 | 9,5 |
| Passif | 10 655,9 | 10 118,9 | 4 587,9 | 4 430,8 | 890,0 | 977,6 |
| Capitaux étrangers | 5 755,8 | 5 325,8 | 3 815,1 | 3 669,4 | 563,5 | 685,4 |
| dont | | | | | | |
| - Dettes financières | 3 623,9 | 3 253,3 | 3 563,6 | 3 383,8 | 387,2 | 510,6 |
| - Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 489,1 | 499,9 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 1,0 |

| Infrastructure 2014 | 2013 | Unités centrales 2014 | 2013 | Éliminations 2014 | 2013 | Total CFF 2014 | 2013 |
|------------------------|--------------|--------------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|
| 3 775,4 | 3 633,6 | 966,5 | 888,0 | -2 647,9 | -2 552,3 | 8 542,1 | 8 319,1 |
| 1 110,5 | 1 105,0 | 0,0 | 0,0 | -1 109,0 | -1 101,3 | 4 042,4 | 3 961,2 |
| 1 596,4 | 1 516,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2 248,8 | 2 172,1 |
| 1,0 | 1,0 | 0,4 | 1,5 | -151,5 | -146,2 | 424,0 | 402,0 |
| -3 980,8 | -3 848,6 | -897,1 | -771,7 | 2 676,6 | 2 581,4 | -8 227,8 | -8 009,8 |
| -1 363,1 | -1 345,2 | -381,9 | -261,0 | 198,4 | 158,1 | -3 804,5 | -3 726,9 |
| -1 073,6 | -997,1 | -30,8 | -23,4 | 0,9 | 0,9 | -1 853,6 | -1 746,2 |
| -34,1 | -36,7 | -2,0 | -3,4 | 1 076,5 | 1 066,2 | -285,9 | -279,8 |
| -205,4 | -215,0 | 69,4 | 116,3 | 28,7 | 29,2 | 314,3 | 309,4 |
| -10,4 | -7,3 | 29,9 | 22,6 | -28,1 | -29,7 | 58,6 | -71,1 |
| 150,0 | 150,0 | 190,6 | 53,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| -65,8 | -72,3 | 289,8 | 192,2 | 0,6 | -0,5 | 372,9 | 238,2 |
| -6,4 | -11,8 | 244,3 | 276,0 | 0,0 | 0,0 | 913,0 | 897,2 |
| -2 098,2 | -1 964,8 | 39,9 | -37,5 | 0,0 | 0,0 | -3 003,1 | -3 369,4 |
| -2 104,6 | -1 976,7 | 284,2 | 238,5 | 0,0 | 0,0 | -2 090,1 | -2 472,2 |
| 1 898,1 | 1 796,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 885,0 | 1 819,3 |
| -206,4 | -180,3 | 284,2 | 238,5 | 0,0 | 0,0 | -205,2 | -652,9 |
| 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
| 22 488,2 | 21 515,0 | 9 494,9 | 8 995,6 | -10 010,5 | -9 626,2 | 38 106,3 | 36 411,8 |
| 479,4 | 533,6 | 1 071,3 | 970,1 | -1 978,8 | -2 030,4 | 2 446,6 | 2 109,7 |
| 22 008,8 | 20 981,5 | 8 423,6 | 8 025,5 | -8 031,7 | -7 595,8 | 35 659,7 | 34 302,0 |
| 444,1 | 453,5 | 0,9 | 0,9 | 0,0 | 0,0 | 7 141,7 | 7 060,6 |
| 13 272,7 | 12 321,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 13 749,6 | 12 773,5 |
| 1 065,3 | 1 041,7 | 5,8 | 4,0 | -2,8 | -3,7 | 4 138,0 | 4 068,6 |
| 4 928,4 | 4 928,2 | 12,7 | 9,4 | 0,0 | 0,0 | 7 039,2 | 6 871,5 |
| 22 488,2 | 21 515,0 | 9 494,9 | 8 995,6 | -10 010,5 | -9 626,2 | 38 106,3 | 36 411,8 |
| 14 504,6 | 13 685,6 | 11 690,2 | 11 258,6 | -9 600,5 | -9 216,8 | 26 728,8 | 25 407,9 |
| 840,2 | 856,2 | 9 650,1 | 9 149,2 | -9 465,0 | -9 051,5 | 8 600,1 | 8 101,6 |
| 12 770,7 | 11 897,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 13 260,7 | 12 398,8 |

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

| Raison sociale | Capital-actions Millions | Participation CFF Millions | Participation CFF | Participation CFF | Seg |
|--|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|-------------------|------|
| | | | % | % | |
| | | | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 | |
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne | CHF | 9 000,00 | 9 000,00 | 100,00 | V |
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle | CHF | 314,00 | 314,00 | 100,00 | V G |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF | 20,00 | 20,00 | 100,00 | V I |
| SBB Insurance AG, Vaduz | CHF | 12,50 | 12,50 | 100,00 | V KB |
| Elvetino AG, Zurich | CHF | 11,00 | 11,00 | 100,00 | V P |
| AlpTransit Gotthard AG, Lucerne | CHF | 5,00 | 5,00 | 100,00 | E I |
| SBB GmbH, Constance | EUR | 1,50 | 1,50 | 100,00 | V P |
| ChemOil Logistics AG, Bâle | CHF | 1,00 | 1,00 | 100,00 | V G |
| Kraftwerk Amsteg AG, Silenen | CHF | 80,00 | 72,00 | 90,00 | V I |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF | 75,00 | 67,50 | 90,00 | V P |
| RailAway AG, Lucerne | CHF | 0,10 | 0,09 | 86,00 | V P |
| SBB Cargo International AG, Olten | CHF | 25,00 | 18,75 | 75,00 | V G |
| SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate | EUR | 13,00 | 9,75 | 75,00 | V G |
| SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg | EUR | 1,50 | 1,13 | 75,00 | V G |
| RegionAlps SA, Martigny | CHF | 6,65 | 4,66 | 70,00 | V P |
| login formation professionnelle SA, Olten | CHF | 1,00 | 0,69 | 69,42 | V KB |
| 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 |
| Swiss Travel System SA, Zurich | CHF | 0,30 | 0,18 | 60,00 | 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 I |
| Kraftwerk Wassen AG, Wassen | CHF | 16,00 | 8,00 | 50,00 | E I |
| TILO SA, Bellinzzone | CHF | 2,00 | 1,00 | 50,00 | Q P |
| Rail Europe 4A SNC, Paris | EUR | 0,92 | 0,46 | 50,00 | E P |
| Cisalpino SA, Muri bei Bern | CHF | 0,10 | 0,05 | 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 | E P |
| Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau | EUR | 0,03 | 0,01 | 50,00 | E P |
| Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen | CHF | 60,00 | 24,00 | 40,00 | E I |
| Nant de Drance SA, Finhaut | CHF | 300,00 | 108,00 | 36,00 | E I |
| Grosse Schanze AG, Berne | CHF | 2,95 | 1,00 | 33,90 | E IM |
| RAlpin AG, Olten | CHF | 4,53 | 1,50 | 33,11 | E G |
| BOS Management AG, Altstätten | CHF | 0,10 | 0,03 | 30,60 | E P |
| Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay | CHF | 1,04 | 0,28 | 27,04 | E G |
| Lyria SAS, Paris | EUR | 0,08 | 0,02 | 26,00 | E P |
| Sillon Suisse SA, Berne | CHF | 0,10 | 0,03 | 25,00 | E I |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich | CHF | 5,25 | 1,26 | 24,01 | E P |
| Hupac SA, Chiasso | CHF | 20,00 | 4,77 | 23,85 | E G |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF | 10,00 | 2,00 | 20,00 | E IM |
| Euroswitch AG, Freienbach (fusionnée) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | V I |
| Terzag Terminal Zürich AG, Zurich (liquidée) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | E I |

Saisie:

V = Intégration globale

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

Q = Intégration proportionnelle

Seg = Segment:

G = Trafic marchandises

I = Infrastructure

IM = Immobilier

P = Trafic voyageurs

KB = Unités centrales

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



Ernst & Young SA
Belpstrasse 23
Case postale
CH-3001 Berne

Téléphone +41 58 286 61 11
Téléfax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

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

Berne, le 12 mars 2015

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 de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau des flux de trésorerie du groupe, le tableau de variation des fonds propres du groupe et l'annexe aux comptes consolidés (pages 40 à 70) pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes du groupe, conformément aux Swiss GAAP RPC et aux dispositions légales incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes du 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. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes du 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 dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes du groupe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014 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.



2

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'article 728a al. 1 chiffre 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 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

Bernadette Koch
Experte-réviser agréée
(Réviser responsable)

Florian Baumgartner
Expert-réviser agréé

Compte de résultat de CFF SA.

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

| En millions de francs | Remarque | 2014 | 2013 |
|--|----------|-----------------|----------|
| Produits d'exploitation | | | |
| Produits du trafic | 1 | 3 241,7 | 3 198,3 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 | 2 033,8 | 1 971,4 |
| Produits résultant de la location d'immeubles | | 434,6 | 410,9 |
| Produits accessoires | 3 | 902,3 | 911,8 |
| Prestations propres | | 949,1 | 903,2 |
| Total Produits d'exploitation | | 7 561,5 | 7 395,6 |
| Charges d'exploitation | | | |
| Charges de matières premières et consommables | | -716,5 | -715,2 |
| Charges de personnel | 4 | -3 184,0 | -3 092,8 |
| Autres charges d'exploitation | 5 | -1 699,3 | -1 718,1 |
| Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles | | -1 692,9 | -1 598,8 |
| Total Charges d'exploitation | | -7 292,7 | -7 125,0 |
| Résultat d'exploitation/EBIT | | 268,8 | 270,7 |
| Produits financiers | | | |
| Produits financiers | | 94,5 | 73,0 |
| Charges financières | | | |
| Charges financières | | -175,5 | -183,3 |
| Résultat ordinaire | | 187,7 | 160,4 |
| Résultat hors exploitation | 6 | 190,1 | 80,8 |
| Bénéfice avant impôts | | 377,9 | 241,2 |
| Impôts sur les bénéfices | | | |
| Impôts sur les bénéfices | | 7,2 | 0,4 |
| Bénéfice de l'exercice | 7 | 385,1 | 241,6 |

Bilan de CFF SA.

Actif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|----------|-----------------|--------------|
| Actif circulant | | | |
| Liquidités | | 813,7 | 536,9 |
| Créances financières à court terme | | 97,7 | 131,6 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 8 | 414,0 | 500,1 |
| Autres créances | | 118,7 | 116,6 |
| Stocks et travaux en cours | | 353,3 | 338,9 |
| Actifs de régularisation | | 494,6 | 401,0 |
| Total Actif circulant | | 2 292,1 | 2 025,1 |
| Actif immobilisé | | | |
| Immobilisations financières | 9 | 1 899,1 | 1 955,5 |
| Immobilisations corporelles | | 25 262,3 | 24 031,5 |
| Immobilisations en cours de construction | | 6 992,8 | 6 819,2 |
| Immobilisations incorporelles | | 839,7 | 790,2 |
| Total Actif immobilisé | | 34 993,9 | 33 596,4 |
| Total Actif | | 37 285,9 | 35 621,5 |

Passif.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------|-----------------|--------------|
| Capitaux étrangers | | | |
| Dettes financières à court terme | 10 | 395,5 | 639,6 |
| Dettes des pouvoirs publics à court terme liées au financement de l'infrastructure ferroviaire | 11 | 11,8 | 4,7 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 12 | 844,0 | 885,9 |
| Autres dettes à court terme | 13 | 138,9 | 129,2 |
| Passifs de régularisation | | 1 471,6 | 1 407,0 |
| Provisions à court terme | 14 | 186,0 | 199,3 |
| Total Capitaux étrangers à court terme | | 3 047,8 | 3 265,7 |
| Dettes financières à long terme | 10 | 8 064,4 | 7 347,4 |
| Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 11 | 12 798,9 | 11 938,2 |
| Autres dettes à long terme | 13 | 1 726,3 | 1 783,8 |
| Provisions à long terme | 14 | 528,9 | 551,8 |
| Total Capitaux étrangers à long terme | | 23 118,5 | 21 621,3 |
| Total Capitaux étrangers | | 26 166,3 | 24 887,0 |
| Fonds propres | | | |
| Capital-actions | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Réserves légales | | | |
| Réserves issues d'apports de capital | | 2 000,0 | 2 000,0 |
| Réserves LCdF 67/LTV 36 | | 387,5 | 609,9 |
| Perte résultant du bilan | | | |
| Perte reportée | | -652,9 | -1 117,0 |
| Bénéfice de l'exercice | | 385,1 | 241,6 |
| Total Fonds propres | | 11 119,6 | 10 734,5 |
| Total Passif | | 37 285,9 | 35 621,5 |

Annexe aux comptes annuels de CFF SA. Remarques concernant les comptes annuels.

0.1 Généralités.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes annuels de CFF SA satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes (CO).

0.2 Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2014, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 107,3 % (2013: 102,4%). Les passifs résultant d'institutions de prévoyance ont pu être réduits à 1640,8 millions de francs (2013: 1692,4 millions).

Pour en savoir plus sur les engagements de prévoyance, se reporter à l'annexe aux comptes consolidés.

0.3 Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV).

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 52,0 millions de francs (2012: 52,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

0.4 Assainissement du secteur de l'énergie.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs en avril 2001. S'établissant à 473,1 millions de francs au 31 décembre 2014, cette provision a été utilisée depuis 2001 pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales et de participations et les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché, ainsi que pour réaliser des corrections de valeur sur les immobilisations. Une somme de 15,9 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2014.

0.5 Sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de renoncer à une provision intégrale dans le bilan d'ouverture, et de prévoir plutôt une réserve de 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2014 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 4,0 millions de francs. La provision s'élève désormais à 44,1 millions de francs.

0.6 Impôts sur les bénéfices.

CFF SA est exonérée aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt immobilier, hormis pour les prestations accessoires et les immeubles qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire.

Données détaillées sur le bilan et le compte de résultat.

1 Produits du trafic.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Trafic voyageurs | 2 909,6 | 2 872,1 |
| Prestations d'exploitation | 61,5 | 64,4 |
| Infrastructure (produit des sillons) | 270,6 | 261,8 |
| Produits du trafic | 3 241,7 | 3 198,3 |

2 Prestations des pouvoirs publics.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | | |
| Confédération | 202,6 | 217,6 |
| Cantons | 234,7 | 237,0 |
| Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional | 437,3 | 454,5 |
| Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure de CFF SA dans le cadre de la Convention sur les prestations | | |
| Amortissements liés à l'infrastructure | 1 025,3 | 950,4 |
| Parts d'investissement non activables | 182,3 | 163,8 |
| Contribution à l'exploitation de l'infrastructure | 278,9 | 290,5 |
| Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations | 1 486,5 | 1 404,6 |
| Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial | | |
| Confédération | 101,4 | 91,7 |
| Cantons | 8,5 | 20,6 |
| Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial | 109,9 | 112,3 |
| Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire | 1 596,4 | 1 516,9 |
| Prestations des pouvoirs publics | 2 033,8 | 1 971,4 |

Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional n'incluent pas les indemnités concernant la ligne régionale Coire-Sargans. En tant qu'entreprise concessionnaire, CFF SA en a confié l'intégralité de l'exploitation à Turbo AG en vertu de l'article 15 de l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV).

3 Produits accessoires.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Prestations | 207,4 | 180,0 |
| Travaux de maintenance et d'entretien | 124,5 | 119,1 |
| Produits résultant de la location | 70,5 | 75,7 |
| Produits résultant des ventes d'énergie | 71,0 | 79,3 |
| Opérations de change | 40,2 | 41,6 |
| Commissions | 76,9 | 81,4 |
| Matériel et imprimés | 66,0 | 72,4 |
| Participations financières | 185,9 | 175,4 |
| Bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés servant à l'exploitation | 0,6 | 0,5 |
| Autres produits accessoires | 59,3 | 86,3 |
| Produits accessoires | 902,3 | 911,8 |

4 Charges de personnel.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Charges salariales | 2 605,0 | 2 521,7 |
| Charges sociales | 431,6 | 405,6 |
| Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC) | 3,2 | 10,8 |
| Autres charges de personnel | 144,2 | 154,6 |
| Charges de personnel | 3 184,0 | 3 092,8 |

5 Autres charges d'exploitation.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Prestations d'exploitation ferroviaire | 155,1 | 170,7 |
| Loyer pour immobilisations corporelles | 46,9 | 47,9 |
| Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers | 616,3 | 590,2 |
| Charges de véhicules | 93,7 | 94,5 |
| Charges d'énergie | 191,9 | 188,6 |
| Charges d'administration | 94,2 | 94,9 |
| Charges d'informatique | 214,0 | 227,7 |
| Dépenses publicitaires | 49,5 | 54,9 |
| Concessions, droits et taxes | 62,3 | 61,2 |
| Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés servant à l'exploitation | 1,3 | 0,7 |
| Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics | 73,4 | 72,5 |
| Autres charges d'exploitation | 100,8 | 114,3 |
| Autres charges d'exploitation | 1 699,3 | 1 718,1 |

6 Résultat hors exploitation.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|--------------|-------------|
| Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers | 190,4 | 81,1 |
| Perte provenant de la vente de biens immobiliers | -0,2 | -0,3 |
| Résultat hors exploitation | 190,1 | 80,8 |

7 Bénéfice de l'exercice.

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires | | |
| Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV | 1,2 | -1,6 |
| Infrastructure selon l'art. 67 LCdF | -93,1 | -127,8 |
| Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires | 477,0 | 370,9 |
| Bénéfice de l'exercice | 385,1 | 241,6 |

8 Créances résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Créances résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 446,4 | 515,7 |
| envers les sociétés du groupe | 19,2 | 50,8 |
| envers les sociétés associées | 13,3 | 10,2 |
| Corrections de valeur | -65,0 | -76,6 |
| Créances résultant de livraisons et de prestations | 414,0 | 500,1 |

9 Immobilisations financières.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Titres à long terme | 198,7 | 239,1 |
| Participations ¹ | 702,1 | 623,3 |
| Prêts à des tiers | 62,4 | 59,7 |
| Prêts aux sociétés du groupe | 892,0 | 988,1 |
| Prêts aux sociétés associées | 43,9 | 45,2 |
| Immobilisations financières | 1 899,1 | 1 955,5 |

¹ Les participations détenues par CFF SA figurent dans la liste des participations (remarque 18).

10 Dettes financières à court terme et à long terme.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Dettes bancaires | 1 972,7 | 2 060,8 |
| Dettes résultant de contrats de leasing | 421,2 | 839,2 |
| Caisse du personnel | 1 478,0 | 1 755,8 |
| Dettes financières envers les sociétés du groupe | 161,4 | 190,0 |
| Prêts de la Confédération (commerciaux) | 2 890,0 | 1 540,0 |
| Prêts des institutions de prévoyance | 1 536,6 | 1 601,3 |
| Dettes financières | 8 459,9 | 7 987,0 |

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

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|-----------------|-----------------|
| Prêts de la Confédération Besoins de base en infrastructure | 3 544,4 | 3 400,7 |
| Prêts de la Confédération Fonds FTP | 6 984,9 | 6 591,1 |
| Prêts de la Confédération Fonds d'infrastructure | 1 075,5 | 907,2 |
| Prêts des cantons | 1 205,9 | 1 043,9 |
| Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 12 810,7 | 11 942,9 |

12 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|--------------|--------------|
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | | |
| envers des tiers | 824,7 | 853,5 |
| envers les sociétés du groupe | 18,4 | 26,9 |
| envers les sociétés associées | 1,0 | 5,5 |
| Dettes résultant de livraisons et de prestations | 844,0 | 885,9 |

13 Autres dettes.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Dettes à court terme envers des institutions publiques | 67,2 | 79,1 |
| Autres dettes à court terme | 71,7 | 50,1 |
| Recettes imputées à long terme | 85,6 | 91,4 |
| Passifs résultant d'institutions de prévoyance ¹ | 1 640,8 | 1 692,4 |
| Autres dettes | 1 865,2 | 1 913,1 |

¹ Cf. remarque 0.2 «Engagements de prévoyance» et explications sur les passifs résultant d'institutions de prévoyance dans l'annexe aux comptes consolidés.

14 Provisions à court terme et à long terme.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Sites contaminés | 44,1 | 48,1 |
| Assainissement du secteur de l'énergie | 473,1 | 489,0 |
| Vacances/heures supplémentaires | 78,7 | 84,8 |
| Restructuration | 11,0 | 12,1 |
| Autres provisions | 108,0 | 117,1 |
| Provisions | 714,9 | 751,1 |

15 Endettement net.

| En millions de francs | Remarque | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------|-----------------|-----------------|
| Dettes financières à court terme et à long terme | 10 | 8 459,9 | 7 987,0 |
| Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire | 11 | 12 810,7 | 11 942,9 |
| Total Dettes financières | | 21 270,6 | 19 929,9 |
| ./. Liquidités et créances financières à court terme | | -911,5 | -668,5 |
| Endettement net | | 20 359,2 | 19 261,4 |
| Variation par rapport à l'exercice précédent | | 1 097,8 | 1 612,1 |

16 Autres remarques.

16.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitution de gages en faveur de tiers/actifs mis en gage.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|---|----------------|----------------|
| Leasings | 179,0 | 252,8 |
| Cautionnements et garanties | 103,9 | 51,3 |
| Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA | 953,7 | 1 026,8 |
| Engagements résultant du capital social non libéré | 147,2 | 147,2 |
| Clauses de responsabilité statutaires | 130,0 | 130,0 |
| Autres | 116,6 | 33,6 |
| Total | 1 630,4 | 1 641,7 |

16.2 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles.

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

16.3 Gestion des liquidités.

Les CFF ont recours à un pool de liquidités à l'échelle du groupe. CFF SA en fait partie et assure le rôle de «pool leader». La banque (du pool) peut mettre en gage les avoirs (comptes) des participants du pool au titre de sûreté.

16.4 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|--------------|--------------|
| Payables dans un délai de 12 mois | 1,5 | 1,4 |
| Payables dans un délai de 1 à 2 ans | 1,5 | 1,7 |
| Payables dans un délai de 2 à 3 ans | 1,3 | 1,3 |
| Payables dans un délai de 3 à 4 ans | 1,2 | 1,1 |
| Payables dans un délai supérieur à 4 ans | 2,4 | 1,1 |
| Total | 7,8 | 6,7 |

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

CFF SA fait partie intégrante du management du risque du groupe CFF.

Chaque année, le groupe identifie, évalue et gère les principaux risques dans le cadre d'un processus conforme à la politique de management du risque des CFF. Il définit également les mesures requises et en assure la mise en œuvre. Le Conseil d'administration a approuvé le 11 décembre 2014 le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2014.

CFF SA s'appuie sur des estimations et des hypothèses prospectives pour établir son bilan et réaliser des évaluations. Elle utilise des systèmes de contrôle et de pilotage afin de garantir le respect des normes de présentation des comptes applicables et la régularité des rapports financiers.

Pour en savoir plus sur l'évaluation des risques, se reporter à l'annexe aux comptes consolidés.

16.6 Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes par le Conseil d'administration le 12 mars 2015, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2014.

Effets de l'abandon du taux plancher par rapport à l'euro par la Banque nationale suisse:

CFF SA réalise la majeure partie de son chiffre d'affaires en francs suisses. Pour 2015, toutes les transactions en euros sont couvertes. La situation, en particulier les conséquences structurelles, fait l'objet d'une analyse approfondie et, si nécessaire, des mesures seront prises.

17 Informations selon l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

CFF SA relève de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

Montants de couverture des assurances de choses et des assurances responsabilité civile (art. 3 OCEC).

Pour l'ensemble de ses secteurs d'activité, CFF SA a conclu des assurances de choses ainsi que des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture respectif de 300 millions de francs (aucun changement par rapport à 2013) et 400 millions de francs (aucun changement par rapport à 2013).

Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

| En millions de francs | Véhicules | Infrastruct./ superstruct./ technique ferroviaire | Autres immobili- sations corporelles | Terrains | Bâtiments | Immobili- sations incorporelles | Total Immobili- sations corporelles et incorporelles | Immobili- sations en cours de construction et acomptes (y c. immobili- sations incorporelles) | Total |
|---|---------------|--|---|--------------|---------------|---------------------------------------|---|---|------------------|
| Valeur comptable nette au 1. 1. 2014 | 435,9 | 12 091,4 | 1 191,4 | 615,1 | 334,6 | 254,8 | 14 923,2 | 4 876,4 | 19 799,7 |
| Coût d'acquisition | | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | 884,9 | 20 108,0 | 2 953,0 | 615,2 | 616,1 | 471,9 | 25 649,1 | 4 876,4 | 30 525,5 |
| Investissements | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1 960,8 | 1 960,8 |
| Diminution des immobilisations | -13,4 | -164,6 | -22,7 | -0,8 | -2,5 | -5,1 | -209,1 | 0,0 | -209,1 |
| Transferts | 33,3 | 1 698,5 | 195,0 | 3,1 | 38,3 | 75,4 | 2 043,6 | -2 039,0 | 4,6 |
| État au 31. 12. 2014 | 904,8 | 21 641,9 | 3 125,3 | 617,5 | 651,9 | 542,2 | 27 483,6 | 4 798,3 | 32 281,9 |
| Amortissements cumulés | | | | | | | | | |
| État au 1. 1. 2014 | -449,0 | -8 016,6 | -1 761,6 | -0,1 | -281,5 | -217,1 | -10 725,8 | 0,0 | -10 725,8 |
| Amortissements | -40,7 | -706,3 | -158,4 | 0,0 | -14,9 | -56,2 | -976,4 | 0,0 | -976,4 |
| Diminution | 12,2 | 124,9 | 20,1 | 0,0 | 1,6 | 0,8 | 159,6 | 0,0 | 159,6 |
| Transferts | -0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,3 | 0,0 | -0,3 |
| État au 31. 12. 2014 | -477,7 | -8 598,0 | -1 900,0 | -0,1 | -294,7 | -272,5 | -11 542,9 | 0,0 | -11 542,9 |
| Valeur comptable nette au 31. 12. 2014 | 427,1 | 13 043,9 | 1 225,3 | 617,4 | 357,2 | 269,7 | 15 940,7 | 4 798,3 | 20 738,9 |

Les transferts englobent les augmentations des immobilisations des autres secteurs des CFF pour un montant total net de 4,3 millions de francs.

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

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|---|----------------|--------------|
| Amortissements sur immobilisations corporelles | 920,3 | 865,2 |
| Amortissements sur immobilisations incorporelles | 56,2 | 44,9 |
| Amortissement sur valeurs comptables résiduelles (diminution des immobilisations) | 41,9 | 28,7 |
| Total | 1 018,3 | 938,8 |

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

| En millions de francs | 2014 | 2013 |
|--|----------------|----------------|
| Investissements liés aux immobilisations | 1 960,8 | 1 828,4 |
| Immobilisations rétrocédées par AlpTransit Gotthard AG (ATG) | 0,0 | 55,6 |
| Immobilisations rétrocédées par les autres secteurs des CFF | 4,3 | 23,2 |
| Charges d'investissement non activées | 292,2 | 276,0 |
| Total | 2 257,3 | 2 183,2 |

Les investissements comprennent à hauteur de 97,4 millions de francs (2013: 109,6 millions) des contributions aux investissements versées par la Confédération au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), ainsi que celles versées par les cantons.

18 Principales participations.

| Raison sociale | Capital-actions Millions | Participation CFF Millions | Participation CFF | Participation CFF |
|--|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------------------|
| | | | % 31. 12. 2014 | % 31. 12. 2013 |
| Transport et tourisme | | | | |
| Elvetino AG, 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 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 |
| zb Zentralbahn AG, Stansstad | CHF 120,00 | 79,20 | 66,00 | 66,00 |
| Sensetalbahn AG, Berne | CHF 2,89 | 1,89 | 65,47 | 65,47 |
| Swiss Travel System SA, Zurich | CHF 0,30 | 0,18 | 60,00 | 60,00 |
| TILO SA, Bellinzone | CHF 2,00 | 1,00 | 50,00 | 50,00 |
| Rail Europe 4A SNC, Paris | EUR 0,92 | 0,46 | 50,00 | 50,00 |
| Cisalpine SA, Muri bei Bern | CHF 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 |
| Transferis SAS, Annemasse | EUR 0,04 | 0,02 | 50,00 | 50,00 |
| Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brigau | EUR 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 |
| Lyria SAS, Paris | EUR 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 |
| STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich | CHF 5,25 | 1,26 | 24,01 | 24,01 |
| Transporteurs et transitaires | | | | |
| Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle | CHF 314,00 | 314,00 | 100,00 | 100,00 |
| Centrales électriques | | | | |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF 20,00 | 20,00 | 100,00 | 100,00 |
| Kraftwerk Amsteg AG, Silenen | 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 300,00 | 108,00 | 36,00 | 36,00 |
| Immeubles et parkings | | | | |
| Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel | CHF 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 |
| Grosse Schanze AG, Berne | CHF 2,95 | 1,00 | 33,90 | 33,90 |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 |
| Divers | | | | |
| 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 |
| login formation professionnelle SA, Olten | CHF 1,00 | 0,69 | 69,42 | 70,00 |
| Securitrans Public Transport Security AG, Berne | CHF 2,00 | 1,02 | 51,00 | 51,00 |
| Sillon Suisse SA, Berne | CHF 0,10 | 0,03 | 25,00 | 25,00 |
| Euroswitch AG, Freienbach (fusionnée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 100,00 |
| Terzag Terminal Zürich AG, Zurich (liquidée) | CHF 0,00 | 0,00 | 0,00 | 30,00 |

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

Conformément à l'article 37 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), l'Office fédéral des transports a approuvé sans réserve les comptes annuels 2014 à l'issue de l'examen des comptes sous l'angle du droit des subventions. Il a consigné le résultat de l'examen dans un rapport daté du 24 février 2015.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit la perte résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2014:

| En millions de francs | 31. 12. 2014 | 31. 12. 2013 |
|--|---------------|---------------|
| Perte reportée de l'exercice précédent | -746,0 | -1117,0 |
| Bénéfice de l'exercice | 385,1 | 241,6 |
| Prélèvement sur la réserve pour couvrir la perte 2014 | | |
| - Secteur Infrastructure selon l'art. 67 LCdF | 93,1 | 127,8 |
| Perte résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale | -267,9 | -747,6 |
| Utilisation de la perte résiduelle résultant du bilan | | |
| Attribution du résultat 2014 aux réserves | | |
| - Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV | -1,2 | 1,6 |
| Report à compte nouveau | -269,1 | -746,0 |

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 de
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne

Berne, le 12 mars 2015

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 de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de profits et pertes, le bilan et l'annexe (pages 73 à 83), pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux dispositions légales et aux statuts, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

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

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.



2

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'article 728a al. 1 chiffre 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

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

Ernst & Young SA

Bernadette Koch
Experte-réviser agréée
(Réviser responsable)

Florian Baumgartner
Expert-réviser agréé

Trois autres publications complètent le rapport de gestion 2014 des CFF:

En route

Édition spéciale du magazine du personnel consacrée au rapport de gestion 2014 des CFF.

Faits et chiffres

Statistiques d'entreprise et informations relatives aux affaires, à la clientèle et au personnel.

Rapport de développement durable

Informations relatives au développement durable et à l'évolution de la stratégie de l'entreprise en la matière.



CFF SA

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

rapport-de-gestion.cff.ch



No. 01-15-840115 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership