

A photograph of a woman and a man standing at a train station at night. The woman, on the left, has long brown hair, wears glasses, and a dark winter coat with a fur-lined hood. She is pointing her right index finger upwards. The man, on the right, is wearing a dark blue three-piece suit with a red and blue striped tie. He is holding a smartphone in his left hand and waving with his right hand. In the background, a train is visible with its lights glowing, and the scene is illuminated by streetlights, creating a bokeh effect.

Rapport de gestion et
de développement durable
des CFF.

2015

Sommaire.

- P 03** Rapport du groupe
- P 13** Gouvernance d'entreprise
- P 29** Rapport de développement durable
- P 65** Rapport financier

Couverture: Alexandra Baumgartner, porte-parole du Conseil clientèle, s'entretient avec l'agent de train Vitus Spescha à propos de la satisfaction des clientes et clients.
Photo tirée du numéro spécial d'«En route» consacré au rapport de gestion et de développement durable 2015.

Rapport du groupe 2015.

Nous façonnons la mobilité de demain: simple, personnalisée, intégrée.

G4-1

En 2015, les CFF ont transporté chaque jour 1,21 million de passagers (2014: 1,18 million, +2,7 %). La satisfaction de la clientèle en trafic voyageurs s'est inscrite en hausse. Le bénéfice du groupe est de 246 millions de francs, en baisse de 127 millions. Le franc fort s'est répercuté sur le résultat à hauteur de 80 millions de francs. CFF Cargo a essuyé une perte de 22 millions de francs. En 2015, les CFF ont fourni des prestations supplémentaires d'entretien du réseau ferroviaire pour une somme de 109 millions de francs. Un nombre jamais atteint de trains a circulé chaque jour sur le réseau mixte des CFF, malgré des travaux d'entretien et d'aménagement de plus en plus nombreux. Le niveau de ponctualité des voyageurs s'est maintenu. Les CFF restent ainsi l'entreprise ferroviaire la plus ponctuelle d'Europe.

Les nouvelles technologies et la numérisation transforment les attentes de la clientèle et ses comportements en matière de mobilité. La concurrence intermodale va se renforcer dans un contexte où le numérique gagne du terrain. Les CFF doivent donc se concentrer sur les atouts du chemin de fer et devenir plus simples pour leurs usagers. En qualité de moyen de transport public, nous entendons nous adresser à nos clients de manière personnelle, et nous rapprocher encore davantage d'autres modes de transport et partenaires commerciaux. Le nouveau tunnel du Saint-Gothard est à la veille de sa mise en service. Il s'agit d'un ouvrage historique qui permettra une meilleure liaison entre le nord et le sud et offrira un gain de temps et de capacités notable.

Les CFF en 2015.

G4-4

Nos plus de cinq millions de clients se sont déclarés plus satisfaits de nos services en 2015 que l'année précédente. La satisfaction globale de la clientèle s'est améliorée de 0,5 point à 74,8 points. L'amélioration de la satisfaction est particulièrement marquée en ce qui concerne l'offre en places assises (70,7 points, +2,5 points), l'attitude de notre personnel (77,8 points, +0,7 point), la propreté à bord des trains (71 points, +0,7 point) et en gare (75,3 points, +1,2 point) et le rapport prix-prestation (61,7 points, +0,9 point). La manière dont les dérangements sont traités est évaluée de façon plus sévère (61,2 points, -0,4 point), de même que la ponctualité (81,1 points, -0,4 point).

L'efficacité d'utilisation du réseau (nombre de trains par voie principale et par jour) a progressé de 0,5 point pour s'établir à 101,5 points. Jamais il n'y a eu autant de trains en circulation sur notre réseau qu'en 2015, alors que les travaux d'entretien et d'aménagement se sont multipliés. 87,8 % des voyageurs sont arrivés à l'heure, soit 0,1 point de pour-cent de plus qu'en 2014. Mais nous n'avons pas atteint notre objectif. Alors que la ponctualité s'est améliorée dans la région de Zurich, il est devenu urgent d'agir, surtout sur l'axe nord-sud et en trafic grandes lignes. D'ambitieux programmes ont été lancés. Malgré un volume d'entretien et d'aménagement en hausse, les CFF restent le réseau ferroviaire le plus ponctuel d'Europe. 97,0 % des clients ont pu prendre leur train en correspondance. Par rapport à 2014, cela signifie un recul de 0,1 point de pour-cent. Les correspondances de certains trains retardés n'ont pas été attendues pour éviter des retards en cascade pouvant compromettre la ponctualité dans son ensemble.

Neuf accidents de trains d'étendue moyenne ou importante ont terni le bilan 2015 en matière de sécurité, bon par ailleurs. Deux trains de voyageurs sont entrés en collision latérale à Rafz (ZH) et un train de marchandises a déraillé à Daillens (VD). Même si le nombre d'accidents est dans la moyenne des années passées, ces cas rappellent qu'en matière de sécurité et de qualité, nous ne devons pas relâcher nos efforts. Depuis août 2015, une appli alerte les mécaniciens sur leur iPad quand leur train accélère malgré un signal d'arrêt. Après le déraillement de Daillens, les parties prenantes ont intensifié leurs efforts pour réduire les risques du transport de marchandises dangereuses.

Malgré un volume de travaux d'entretien et d'aménagement en hausse, les CFF restent le réseau ferroviaire le plus ponctuel d'Europe.

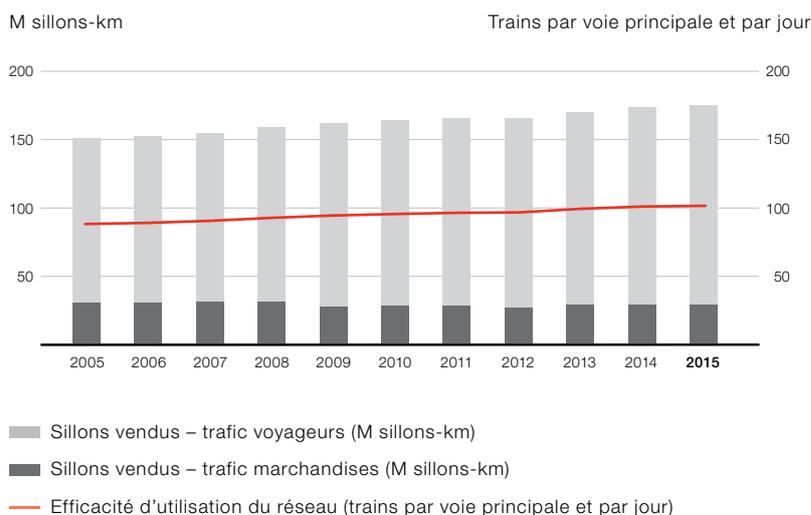
D'importants jalons franchis pour nos clients.

Le changement d'horaire de fin 2015, le plus important depuis Rail 2000, a renforcé le trafic ferroviaire. Grâce à notre personnel, il s'est passé sans heurts. Cela prouve les atouts du modèle de chemin de fer intégré. Avec l'ouverture de la deuxième étape de la ligne diamétrale, la gare centrale de Zurich n'est plus un cul-de-sac pour le trafic grandes lignes. L'horaire 2016 a renforcé l'offre grandes lignes de 1 %; la progression est de 3,3 % en trafic régional voyageurs. D'importants projets ont avancé en 2015, tels que Léman 2030 ou l'aménagement à quatre voies entre Olten et Aarau. Le tunnel de base du Saint-Gothard, projet historique, est en bonne voie. La mise en service de la signalisation

en cabine ETCS Level 2 s'est déroulée en un temps record sur les lignes d'accès au tunnel. Des problèmes de transmission aux locomotives se sont fait jour. Notre clientèle les a perçus çà et là.

Le projet Europaallee a franchi une étape importante avec la pose de la première pierre de son secteur H. La Sihlpost, lieu zurichois symbolique, a subi un assainissement complet. Avec le SpeedyShop, la clientèle profite d'un point de retrait d'achats en gare.

Utilisation du réseau.



CFF Cargo a prolongé le mandat de transit pour ses trains de marchandises internationaux à travers la Suisse avec DB Schenker jusqu'en 2020. Au vu du contexte économique difficile dans lequel CFF Cargo évolue, c'est un signe positif.

L'introduction du SwissPass est une première étape vers une simplification de notre offre de mobilité. Des prestations supplémentaires seront progressivement intégrées à cette nouvelle carte rouge. Une version pour smartphone suivra d'ici à 2017.

En route avec le numérique.

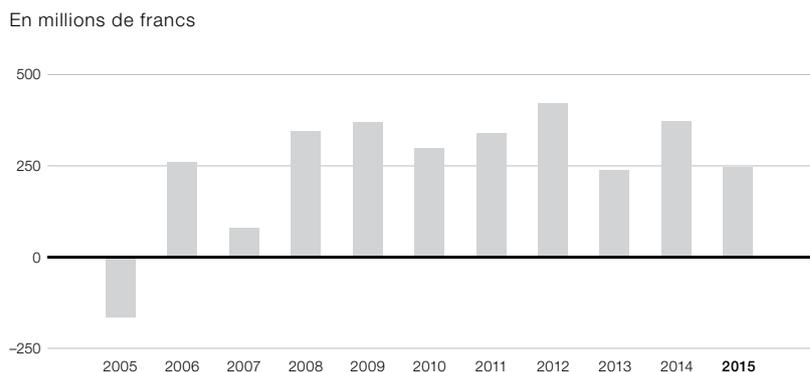
La demande de liaisons mobiles dans les trains est forte. Grâce au programme que nous avons lancé en 2013, nous sommes en tête au niveau européen en matière de connectivité, selon certaines études indépendantes. Nous voulons conforter cette position de pointe. En trafic grandes lignes, toutes les voitures sont déjà dotées de répéteurs; de tels dispositifs sont en cours d'installation dans les véhicules du trafic régional. Quelque 80 gares étaient équipées du WiFi gratuit à la fin 2015.

Les billets Mobile CFF sont toujours plus prisés. En 2015, nos clientes et clients ont acheté chaque jour quelque 34 000 billets via l'appli pour smartphone, soit 40 % de plus qu'en 2014. Avec 12,3 millions de billets, soit 14 % du total des ventes, Mobile CFF est «la plus grande gare» de Suisse. 19,8 millions de billets ont été vendus aux guichets, soit 1 million de moins qu'en 2014 (-5,5 %). L'importance des canaux en ligne se confirme donc. La vente de personne à personne garde cependant toute son importance. L'assainissement de nos systèmes de vente reste un défi.

Nous avons amélioré l'information à la clientèle tout au long de la chaîne de voyage. Les indicateurs généraux à LED installés dans les grandes gares permettent une communication en temps réel en cas de perturbation. Nous développons l'appli Mobile CFF avec notre clientèle pour en faire un assistant de voyage numérique. En outre, nous avons installé plus de 1000 nouveaux distributeurs de billets.

Les besoins de la clientèle sont en pleine mutation, et les CFF s'y adaptent. Fin 2015, ils se sont retirés du segment des agences de voyages en raison du recul de la demande, dû entre autres à la concurrence accrue des réservations en ligne. Compte tenu de l'évolution des habitudes de consommation dans les trains et de la croissance du segment de la restauration en gare, nous repensons notre concept de restauration à bord: le nombre de voitures-restaurants va être porté de 90 à 120 d'ici à 2021. Le

Bénéfice du groupe.



service à la place dans certains compartiments de 1^{re} classe et l'offre à emporter sont appelées à s'étendre, et remplaceront les minibars, fortement déficitaires, dès la fin 2017. Les Business Points de Berne et Genève fermeront leurs portes à la fin mars 2016 en raison d'une trop faible demande. Dans ces trois segments de marché, les pertes annuelles s'élèvent à 20 millions de francs.

Le trafic marchandises passe aussi au numérique: CFF Cargo teste des wagons intelligents dotés de capteurs et d'un GPS, capables d'envoyer des données et d'informer les clients en temps réel.

Résultat du groupe en baisse, situation financière tendue.

Le résultat du groupe CFF s'établit à 246 millions de francs, en recul de 127 millions par rapport à l'exercice précédent. Sans les répercussions du franc fort, ce résultat aurait été plus élevé de 80 millions de francs. Grâce à une action résolue (gel des embauches, délais de carence pour le pourvoi des postes vacants, renégociation des contrats d'achats), nous avons circonscrit les effets négatifs du franc fort. Si les produits du trafic voyageurs et des locations sont en hausse, ceux du trafic marchandises accusent un recul. Les moyens supplémentaires requis pour le maintien de la qualité de l'infrastructure, la baisse des bénéfices de la vente de biens immobiliers, l'augmentation des charges du personnel et la hausse des amortissements ont aussi grevé le résultat.

Le flux de trésorerie disponible est à nouveau négatif. En 2015, il s'est établi à -523 millions de francs (2014: -205 millions). L'endettement net porteur d'intérêts a augmenté pour s'établir à 8252 millions de francs (2014: 7720 millions), surtout en raison d'investissements dans les trains du trafic régional, les gares et les objets de placement, et du déficit enregistré dans le secteur Infrastructure Réseau. Le taux de couverture de l'endettement (endettement net porteur d'intérêts/EBITDA) est de 6,9 (2014: 6,7). Il aurait pu être inférieur de 6,5 si les CFF n'avaient pas assumé eux-mêmes les surcoûts d'entretien de l'infrastructure entre 2013 et 2015.

Par rapport à l'exercice précédent, les effectifs ont progressé de 270 postes équivalents plein temps pour s'établir à 33 000 (+0,8%). L'augmentation, moins forte que prévu, concerne entre autres le secteur du personnel des locs et la division Infrastructure, en raison de l'augmentation du volume de travaux et d'investissements. Des postes ont été supprimés chez le personnel de vente dans la foulée de la fermeture des agences de voyage et à Infrastructure Exploitation à la suite de l'automatisation. Dans les unités centrales, les effectifs ont progressé de 200 postes pour s'établir à 4489. L'unité Informatique a engagé du personnel pour reprendre des tâches effectuées en externe. En outre, les activités de formation ont été réunies. Pour des raisons d'efficacité, les CFF

concentrent dans leurs unités centrales des postes dispersés dans les unités et divisions. Nous prévoyons de supprimer au moins 900 emplois d'ici à 2020 pour atteindre notre objectif de réduction des coûts. Nous créerons néanmoins des emplois, par exemple dans la conduite des trains en raison de l'augmentation du volume de trafic, dans le domaine de l'ingénierie pour faire face aux travaux d'entretien et d'aménagement, dans le secteur de l'innovation pour traiter les thèmes d'avenir et, enfin, pour le personnel en formation professionnelle.

En trafic grandes lignes, la demande a connu une hausse réjouissante aux heures creuses, plus forte qu'aux heures de grande affluence.

Voyageurs: croissance hors des heures de grande affluence en trafic grandes lignes.

Le résultat du trafic voyageurs a progressé pour atteindre 131 millions de francs (2014: 104 millions). Sans les répercussions du franc fort, ce résultat aurait été plus élevé de 35 millions de francs. En effet, le trafic voyageurs international a enregistré des recettes en baisse, une baisse partiellement limitée par l'adaptation des prix des billets. En outre, la concurrence d'autres modes de transport tels que les bus grandes lignes ou les compagnies aériennes à bas coûts s'est intensifiée en trafic international. La progression du résultat est avant tout due à la croissance des recettes en trafics régional et grandes lignes. En trafic grandes lignes, l'augmentation des prestations de transport a entraîné une hausse des coûts des sillons; les coûts opérationnels de la production ont connu une légère hausse.

Le taux de couverture du trafic régional commandé est de 58,9 %. Par rapport à 2014, il s'est détérioré de 1,4 point de pour-cent. Les recettes du trafic ont certes été plus élevées que l'année précédente, mais les coûts ont progressé plus fortement, entre autres en raison de la mise en service de nouvelles lignes et de l'utilisation de matériel roulant nouveau. Le taux d'occupation moyen s'est établi à 22,7 % (+0,2 %) en trafic régional et à 31,6 % en trafic grandes lignes (+0,7 %).

Le taux de couverture du trafic régional commandé est de 58,9 %. Par rapport à 2014, il s'est détérioré de 1,4 point de pour-cent. Les recettes du trafic ont certes été plus élevées que l'année précédente, mais les coûts ont progressé plus fortement, entre autres en raison de la mise en service de nouvelles lignes et de l'utilisation de matériel roulant nouveau. Le taux d'occupation moyen s'est établi à 22,7 % (+0,2 %) en trafic régional et à 31,6 % en trafic grandes lignes (+0,7 %).

Suivant la progression du flux de passagers, la demande a progressé aux heures de pointe (+2 %) et aux heures creuses (+1,9 %), comme en 2014. En trafic grandes lignes, la demande a connu une hausse réjouissante de 1,8 % aux heures creuses, plus forte qu'aux heures de grande affluence (+1,6 %). Les efforts pour équilibrer le taux d'occupation semblent porter leurs fruits: billets dégriffés, initiative WorkSmart de promotion des formes de vie et de travail flexibles animée par les CFF et 60 autres employeurs.

Un tiers de la population suisse est cliente régulière des CFF. Quelque 460 000 clients ont un abonnement général (+1,6 %), 2,33 millions de personnes sont titulaires d'un abonnement demi-tarif (-0,5 %). À la fin 2015, 887 000 SwissPass étaient déjà en circulation.

CFF Immobilier: bon résultat, ventes d'immeubles en recul.

Avec 342 millions de francs, CFF Immobilier réalise un résultat avant indemnités compensatoires plus faible qu'en 2014 (395 millions). Les bénéfices résultant de la vente de biens immobiliers accusent un recul (-48 millions): ils étaient particulièrement élevés en 2014 en raison de l'aliénation de bâtiments de bureaux tels que le siège CFF de Berne Wankdorf. CFF Immobilier continue de profiter du dynamisme de ses biens, situés de manière centrée et attrayante. Les chiffres d'affaires de tiers des 32 plus grandes gares ont progressé plus fortement que celui du secteur suisse du commerce de détail. Le total s'est établi à 1562 millions de francs, en progression de 2 %. En 2015 aussi, le bénéfice d'Immobilier a été réinjecté dans le système ferroviaire. Ces moyens sont

affectés à la stabilisation de la Caisse de pensions CFF et aux indemnités compensatoires versées annuellement à CFF Infrastructure, à hauteur de 150 millions de francs.

Avec le début des travaux du nouveau quartier de Pont Rouge à Genève ou de la construction du site d'Europaplatz à Zurich, d'importants projets urbanistiques ont été lancés. Quelque 900 collaboratrices et collaborateurs de CFF Cargo et CFF Infrastructure ont intégré des postes de travail modernes sur le nouveau site d'Aarepark à Olten.

Les CFF entendent continuer à renforcer leur efficacité.

CFF Cargo, frappée par le franc fort.

Avec une perte annuelle de CHF 22 millions (2014: CHF +33 millions), CFF Cargo n'a pas confirmé les résultats positifs des deux exercices précédents. D'une part, le résultat a été grevé par le franc fort. Sans ces répercussions, il aurait été plus élevé de 35 millions de francs. Malgré une augmentation des prestations de transport et de nouvelles parts de marché, SBB Cargo International a subi les effets négatifs du change entre le franc et l'euro.

D'autre part, l'affaiblissement de la conjoncture et la désindustrialisation ont entraîné une réduction des prestations de transport de CFF Cargo en Suisse. Cela s'est traduit par un volume de tonnes-kilomètres nettes de 6334 millions, en baisse de 3,5 %. Le recul (-3,4 %) du trafic par wagons isolés, caractérisé par des coûts fixes élevés, est déterminant, d'autant plus que l'industrie a délocalisé ses sites de production à l'étranger en raison de la force du franc.

La perte du client clé Tamoil et la suppression du taux plancher de l'euro se sont traduits par un déficit de 25 millions de francs au premier trimestre. Des mesures d'économies et de renforcement de l'efficacité ont permis d'obtenir un résultat équilibré au second semestre. Aucune détente conjoncturelle ne se profile cependant. Les volumes de marchandises perdus à la suite des délocalisations ne pourront pas être compensés à terme. C'est pourquoi nous continuerons de renforcer l'efficacité et la productivité de CFF Cargo, et d'ajuster le réseau de desserte par wagons isolés.

Infrastructure: la division supporte à nouveau elle-même les surcoûts de l'entretien.

CFF Infrastructure a enregistré un déficit de 96 millions de francs (2014: -66 millions). Cette perte s'explique surtout par un volume d'entretien supérieur à ce qui est prévu dans la Convention sur les prestations 2013-2016. Les CFF ont financé ce surcroît d'entretien (109 millions de francs) sur leurs propres deniers pour garantir la disponibilité et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. Le surcroît de besoins d'entretien de la voie ferrée est reconnu. Ces prochaines années, les dépenses vont augmenter dans ce domaine. Conformément à la convention passée avec la Confédération, les CFF assumeront ces coûts eux-mêmes pour la dernière fois en 2016, après l'avoir fait depuis 2013.

Les CFF ont amélioré leur niveau d'atteinte des objectifs convenus avec la Confédération, et réalisé sept objectifs sur quinze (2014: cinq). Plus de la moitié des indicateurs cibles ne mesurent pas les prestations fournies par la division Infrastructure; il arrive aussi que celle-ci n'ait pas d'influence sur ces indicateurs. Les CFF suggèrent donc d'ajuster ces indicateurs en vue de la Convention sur les prestations 2017-2020.

Selon le rapport sur l'état du réseau, l'état de l'infrastructure ferroviaire est déclaré satisfaisant à bon en 2015; la sécurité est garantie. Il n'y a pas d'installation dans un état critique, mais l'état de la voie ferrée est seulement qualifié de suffisant. Comme il fallait s'y attendre, le rattrapage n'a pas pu être stabilisé de manière pérenne. Il a aug-

menté de 275 millions de francs pour s'établir à 2796 millions (2014: 2521 millions), ce qui représente 3 % de la valeur d'acquisition de toutes les installations.

Les CFF et l'OFT se sont entendus sur une enveloppe budgétaire en vue de la Convention sur les prestations 2017-2020. Malgré des moyens alloués en hausse de 15 %, ce cadre reste limité: les besoins d'entretien ont augmenté et le réseau est de plus en plus sollicité. En 2015, le nombre de sillons-kilomètres vendus s'est établi à 175 millions, en hausse de 0,9 %. Des infrastructures telles que le nouveau tunnel du Saint-Gothard entrent par ailleurs en service et requièrent de l'entretien. En outre, les normes légales à respecter deviennent de plus en plus exigeantes. Les CFF entendent continuer à renforcer leur efficacité. En la matière, l'entretien prime les nouvelles constructions. Pour l'étape d'aménagement 2030, sur laquelle une décision devrait tomber en 2018, les CFF devront se concentrer sur les aménagements les plus profitables à la chaîne de mobilité.

La densité du trafic va continuer d'augmenter, sollicitant davantage l'infrastructure. Partant, le nombre de chantiers et le volume d'entretien tendront aussi à croître. L'allongement des intervalles réservés aux travaux d'aménagement et d'entretien permet de travailler de manière plus productive. Il convient de respecter ici un équilibre entre la ponctualité des voyageurs, l'état de l'infrastructure et la productivité en général, sans jamais renoncer à proposer à la clientèle une offre attrayante en trafics voyageurs et marchandises qui assure au groupe des recettes pérennes.

Perspective.

Nouveau tunnel du Saint-Gothard: l'occasion de réfléchir à la mobilité de demain.

Le 1^{er} juin 2016, le monde entier aura les yeux tournés sur le massif du Saint-Gothard: ce jour-là, le plus long tunnel ferroviaire du monde (57 kilomètres) sera officiellement inauguré. Sa mise en service interviendra au changement d'horaire du 10/11 décembre 2016. Plusieurs générations ont œuvré à la réalisation de cet ouvrage du siècle. En 1992, le peuple suisse a approuvé le projet AlpTransit, et en 1998, le projet FTP, garantissant le financement du tunnel. Le fret ferroviaire profitera d'une augmentation prévue des capacités de transport de 59 % d'ici à 2030. Le voyage de notre clientèle de Zurich à Milan sera écourté de 30 minutes dès la fin 2016, et de 60 minutes à partir de 2020.

En trafic transfrontalier, nous entendons renforcer notre coopération avec les réseaux partenaires et profiter de la mise en service du tunnel pour accroître la fiabilité des transports publics à l'international et développer de nouvelles offres, en particulier sur l'axe nord-sud. En collaboration avec nos partenaires de l'industrie et les réseaux de recherche et de développement, nous souhaitons exploiter les possibilités qui s'offrent à nous pour développer nos systèmes ferroviaires.

À l'avenir, les CFF
devront se montrer plus
alertes et plus simples.

Stabilité et flexibilité: un double enjeu.

Les attentes des clients et les comportements de mobilité sont en mutation. L'opposition entre la route et le rail est dépassée. La clientèle demande des solutions simples et transversales de porte à porte. De nouveaux acteurs émergent dans la chaîne de mobilité, tels que les bus grandes lignes ou les voitures autonomes. Ces dernières pourraient devenir des moyens de transport individuel publics et combler les lacunes des transports publics sur le dernier kilomètre. En fret ferroviaire, le trafic par wagons isolés subira la concurrence d'offres routières flexibles et respectueuses de l'environnement, telles que le

regroupement de camions par pelotons (platooning), leur permettant de circuler à faible distance les uns des autres. Des progrès sont escomptés pour d'autres modes de transport, en matière de sécurité, de capacités, de flexibilité et de respect de l'environnement.

La concurrence intermodale, dont l'enjeu est un positionnement dans la chaîne de mobilité, s'accroît: il est de plus en plus aisé, pour la clientèle, de comparer le confort et le rapport prix-prestation des offres de mobilité. Les coûts globaux du système à la charge des CFF sont en hausse alors que d'autres modes de transport tablent sur des économies pouvant aller jusqu'à 50 %. La hiérarchisation des investissements et la réalisation de gains de productivité nous mettent au défi. Les dispositions légales et d'aménagement du territoire que le chemin de fer doit respecter deviennent de plus en plus exigeantes. Citons en exemple la reprise des normes techniques de l'Union européenne, le renforcement des règles liées aux marchés publics ou à la protection des monuments historiques. Compte tenu de leurs autres missions (assurances sociales, formation, etc.), les pouvoirs publics disposent de moins en moins de fonds.

Grâce aux nouvelles technologies, il est possible de mieux exploiter les infrastructures ferroviaires et routières existantes. L'amélioration du taux d'occupation des trains et des voitures permettrait même de renoncer à certains aménagements, ce qui dégagerait de l'espace, en particulier en ville. Nous analysons ces perspectives entrepreneuriales et économiques dans le cadre de scénarios.

Il en ressort qu'à l'avenir, les CFF devront se montrer plus alertes et plus simples. Allier la souplesse et la stabilité constitue un défi. La sécurité et la ponctualité sont les atouts du chemin de fer. Nous devons y veiller et poursuivre leur amélioration afin que le système ferroviaire continue de fonctionner avec une précision d'horloge. La fiabilité de l'exploitation est la base de notre métier.

En qualité d'intégrateur de mobilité, nous entendons agencer la chaîne de mobilité de manière plus simple et plus personnalisée, tant dans le cadre physique que numérique. En fonction des attentes en constante mutation de la clientèle, les CFF testeront de nouveaux produits et services dans un environnement contrôlé pour anticiper les changements. Cela, éventuellement en coopération avec des start-ups.

Le renforcement de la collaboration entre les 250 entreprises et communautés de la branche des transports publics permet d'optimiser l'important atout des transports publics en Suisse: un billet par voyage, simple à obtenir. Nous devons innover de manière ciblée, plus rapidement. En notre qualité de fondement et de moteur des transports publics, nous devons intégrer mieux encore le point de vue de l'économie d'entreprise.

Dans le traitement des données, la confiance témoignée par notre clientèle est primordiale.

Façonner la mobilité de demain.

Avec le programme RailFit20/30, nous entendons assurer un bon rapport prix-prestation pour nos clients, et garantir que les transports publics restent abordables pour les commanditaires. D'ici à 2020, nous entendons réduire nos coûts de 550 millions de francs par rapport à 2014, puis de 1,75 milliard d'ici à 2030. Nous allons revoir nos concepts d'offre et d'exploitation et en envisager de nouveaux, par exemple les lignes tangentielles, qui ne passent pas par les grandes gares. Nos efforts n'interviendront que là où notre clientèle ne les percevra pas, même si nous sommes conscients qu'elle considère que ces changements sont souvent synonymes d'économies.

Nous entendons profiter davantage des possibilités du numérique. Nous ne pouvons nous contenter de devenir plus productifs. Nous devons aussi rendre nos services plus personnels le long de la chaîne de voyage de porte à porte. Notre

stratégie «open data» permet de renforcer notre collaboration avec d'autres acteurs concernant les données des CFF. En plus des données d'horaire prévues, nous publions depuis octobre 2015 des données sur les arrêts. Dès mars 2016, nous communiquons des données sur les trains par tronçon et sur la fréquentation des gares, et à partir du changement d'horaire 2016, les données d'horaire effectives. Réciproquement, nous exigeons des autres opérateurs qu'ils mettent leurs données à disposition et en garantissent la qualité.

Nous ne transmettons ni ne vendons les données de nos clients à des tiers. Nous avons inscrit ce principe dans nos règles de conduite en 2015. Dans le traitement des données, la confiance témoignée par notre clientèle est primordiale. Pour permettre des solutions de mobilité sur mesure (p. ex. billetterie électronique), nous devons obtenir davantage de données de nos clients, avec leur accord explicite. Une base légale claire pour l'utilisation des données est nécessaire.

Les nouvelles technologies affectent aussi la collaboration à l'intérieur de notre entreprise. En 2015, toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs CFF ont été dotés de smartphones ou de tablettes, ce qui simplifie le travail et ouvre de nouvelles possibilités de fournir des prestations orientées clientèle. L'appli Defect en est un exemple. Elle permet aux collaborateurs en déplacement de signaler les défauts déterminants pour la clientèle, en vue d'une élimination rapide. Le savoir-faire ferroviaire traditionnel, construit au fil des décennies, fierté de nombreux cheminots, est un facteur clé de succès. Ni l'automatisation, ni les robots ne le remplaceront. Nous allons investir de façon ciblée dans la formation continue. Nos cadres doivent encourager la flexibilité du travail, par exemple au moyen du télétravail. Cela améliore la qualité de vie du personnel et notre attrait en qualité d'employeur.

Nous abordons l'avenir avec confiance. Nous adressons notre reconnaissance à nos clients pour leur confiance. Nous remercions les 33 000 collaboratrices et collaborateurs originaires de 95 pays qui s'engagent pour notre clientèle. Nos remerciements vont aussi aux acteurs politiques et aux autorités qui nous soutiennent et nous accompagnent sur le chemin d'une mobilité sans cesse améliorée. Nous faisons appel à votre compréhension si quelque chose ne devait pas répondre à vos attentes. Sur notre système ferroviaire, les causes les plus mineures peuvent être lourdes de conséquences. Nous faisons tout pour tirer les enseignements de nos erreurs et améliorer la qualité de nos services.

C'est pour nous un honneur et un devoir de façonner la mobilité de demain, pour nos clients et pour la Suisse, de manière simple et personnalisée. Nous œuvrons à faire en sorte qu'à l'avenir aussi, nous puissions verser un dividende à notre propriétaire, sous la forme d'une contribution à la qualité de vie et à la compétitivité de la Suisse.



Ulrich Gygi
Président du Conseil d'administration CFF SA



Andreas Meyer
CEO de CFF SA

Le groupe CFF en chiffres.

G4-8

G4-9

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

	2015	2014	Écart
Produits d'exploitation	8 786	8 664	1,4 %
Charges d'exploitation	-8 479	-8 350	-1,5 %
Résultat d'exploitation/EBIT	307	314	-2,4 %
Résultat financier	-198	-133	-49,3 %
Résultat hors exploitation	142	190	-25,4 %
Résultat avant impôts	251	372	-32,6 %
Impôts et parts des minoritaires	-5	1	-484,3 %
Bénéfice du groupe	246	373	-34,1 %

Résultats par segment (en millions de francs suisses)

	2015	2014	Écart
Voyageurs	131	104	25,6 %
Immobilier*	342	395	-13,3 %
Trafic marchandises	-22	33	-165,2 %
Infrastructure	-96	-66	-46,3 %

* Avant indemnités compensatoires.

Volumes de prestations

	2015	2014	Écart
Voyageurs			
Passagers par jour (en millions)	1,21	1,18	2,7 %
Voyageurs-kilomètre (en milliards)	18,6	18,2	1,8 %
Immobilier			
Produits locatifs de tiers (en millions de francs)	433	417	3,8 %
Trafic marchandises			
Tonnes-kilomètres nettes (en milliards)	15,1	14,5	4,1 %
Infrastructure			
Sillons-kilomètres (en millions)	174,8	173,3	0,9 %

Le rapport de gestion et de développement durable 2015 complet des CFF peut être téléchargé sous cff.ch/rapport_de_gestion.

Gouvernance d'entreprise. Ouverture et clarté.

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

Forme juridique et structure du groupe.

G4-6 G4-7 G4-17

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.

G4-3 G4-5

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

Structure du groupe.

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 106). 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.

Organigramme (1^{er} janvier 2016).

G4-34

Conseil d'administration

Ulrich Gygi, Président du Conseil d'administration

Révision interne

Stefan Raimann

Chief Executive Officer
Andreas MeyerDirection du
groupe

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	Distribution	Horaire et design du réseau	Corporate Accounting	Politique du personnel	Centre de solutions Voyageurs	Communication intégrée	Développement de l'entreprise
Trafic régional	Management	Production						
Operating	Développement	Asset Management	Installations et technologie	Corporate Controlling	Formation CFF	Centre de solutions Infrastructure	Voyageurs	Sécurité et qualité
Gestion du trafic	Gérance	Finances	Projets	Corporate Treasury	Cadres supérieurs et unités centrales	Centre de solutions Cargo, unités centrales, ICT Workplace	Immobilier	Droit et conformité
Distribution et services	Droits fonciers	Human Resources	Maintenance	Gestion de processus et de projets	Employabilité, santé et social	Centre de solutions Finances, HR, Immobilier	CFF Cargo	Supply Chain Management*
Finances	Finances	Développement de l'entreprise	Exploitation	Gestion des assurances	Shared Service Center	Centre de solutions Finances, HR, Immobilier	Infrastructure	
Human Resources	Human Resources	Qualité, sécurité et environnement	Achats, Supply Chain et production	Corporate Risk Management	Développement de l'entreprise	Software Engineering	Affaires publiques et régulation	
Développement de l'entreprise	Marketing et communication		Énergie		Diversité	Operations Management	Stratégie, marketing, développement durable	
Sécurité publique	Droit, conformité et acquisitions		Finances			Stratégie, architecture et qualité	Gestion et expérience de la marque	
	Qualité et sécurité		Human Resources	Shared Service Organisation		Sécurité et management des risques		
			Développement de l'entreprise	Change Management				
			Risque, sécurité, qualité et environnement					

Autres unités centrales

* unité placée sous la direction du CFO



Ulrich Gygi, Président
du Conseil d'administration



Monika Ribar



Andrea Hämmerle



Conrad Löffel



Alexandra Post Quillet



Peter Siegenthaler



Hans-Jürg Spillmann



Daniel Trolliet



Pierre-Alain Urech

Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration.

G4-38

Le présent chapitre détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2015 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 et des finances 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 et du comité de crédit de BNP Paribas (Suisse) SA, Genève.

Monika Ribar (1959, CH)

Vice-présidente depuis 2014, licenciée en sciences économiques, 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 Lufthansa AG, Francfort | Membre du Conseil d'administration et présidente de l'Audit Committee de Sika AG, Baar | Membre du Conseil d'administration de Chain IQ, Zurich | Membre du Conseil d'administration de Rexel SA, Paris | Membre de Capinvest Ltd.

Andrea Hämmerle (1946, CH), représentant du personnel

Membre depuis 2012, docteur en droit. Ancien conseiller national. Membre du comité Personnel et organisation.

Autres mandats: membre du Conseil de la réserve de biosphère Biosfera Val Müstair/Parc Naziunal | Président de l'association Pro Origen (festival culturel Origen).

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 | Membre du conseil d'administration de Hug AG, Lucerne.

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 Banque cantonale bernoise SA.

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).

Daniel Trolliet (1954, CH), représentant du personnel

Membre depuis 2011. Membre du comité Personnel et organisation.

Mandats d'administrateur et autres mandats: syndic d'Avenches | Membre du Conseil d'administration de Thermoréseau Avenches SA | 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 | Vice-président de l'association Suisse-Sardaigne.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Membre depuis 2015, Directeur général du groupe Romande Énergie. Membre du comité Infrastructure.

Mandats d'administrateur et autres mandats: président du Conseil d'administration de Romande Énergie Commerce SA | Président du Conseil d'administration de FMHL SA (Forces Motrices Hongrin-Léman SA) | Président du Conseil d'administration de FMA SA (Forces Motrices de l'Avançon SA) | Président du Conseil d'administration de la société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA) | Président du Conseil d'administration de CTV SA (centrale thermique de Chavalon) | Vice-président du Conseil d'administration de Dransenergie SA | Membre du Conseil d'administration d'HYDRO Exploitation SA | Membre du Conseil d'administration de TVG SA (Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA) | Membre du comité de regioGrid (Association des distributeurs d'énergie cantonaux et régionaux) | Membre du Conseil stratégique de la Chambre vaudoise du commerce.

Autres activités.

G4-39 G4-41

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.

G4-40

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 2016.

Organisation interne.

G4-36 G4-45

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 2015, le Conseil d'administration a tenu dix séances ordinaires, dont trois séances spéciales.

Le Conseil d'administration comprend les comités consultatifs suivants: le comité Contrôle (se réunit quatre 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 comité Infrastructure (se réunit six 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). Désormais, le comité Risques est également responsable du rapport «Legal & Compliance» publié chaque année.

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 et premier niveau de direction), de même que sur d'autres sujets importants ayant trait au personnel ou à des aspects sociaux.

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.

G4-35

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. 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.

G4-44

G4-48

G4-49

G4-50

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 et du rapport «Legal & Compliance»;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- approbation du rapport annuel sur les sociétés en participation des CFF;
- prise de connaissance du rapport annuel sur l'état du réseau;

- approbation du rapport annuel relatif à la Convention sur les prestations;
- approbation du rapport annuel sur la sécurité («Security» et «Safety»).

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 régulièrement compte au président du comité Contrôle.

Management du risque.

G4-46 G4-47

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

Compliance.

G4-56 G4-57 G4-58

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. Pour cette raison, ils ont défini dans le code de conduite CFF («Code of Conduct») des principes, des valeurs et des règles de comportement que les collaborateurs, les clients et les fournisseurs sont tenus de respecter. Toute personne, interne ou externe au groupe CFF, peut signaler des violations présumées ou avérées, soit directement au nouveau service d'alerte de compliance confidentielle, soit de manière anonyme via un système sécurisé basé sur Internet. Au cours de l'exercice sous revue, l'accent a été mis sur l'intégration des fonctions de compliance dans l'organisation existante et sur la collaboration entre Révision interne, Compliance et Risk Management. Grâce au nouveau système de gestion de la compliance (SGC), les CFF garantissent le respect des normes légales et réglementaires.

Direction du groupe.

Membres de la Direction du groupe.

G4-38

Le présent chapitre détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2015 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, 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) | Vice-président de la Communauté européenne du rail (CER) | Membre de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC).

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 du tourisme du canton des Grisons.

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.

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.

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).

Georg Radon (1958, CH)

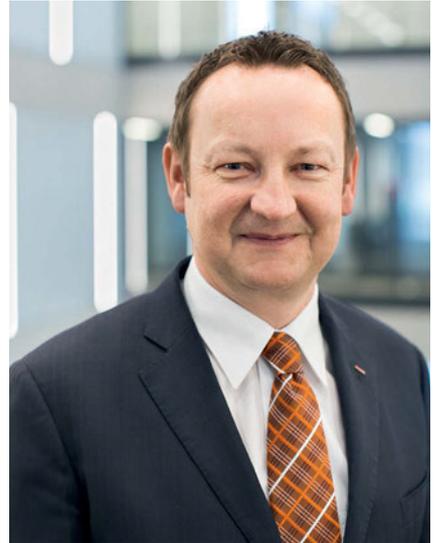
Responsable Finances (depuis 2008), diplômé de la Haute école d'économie et d'administration de Zurich (HWV), de l'Institut suisse d'économie d'entreprise (Swiss Certified Controller) et de l'Advanced Management Program de la Harvard Business School à Boston. Auparavant, directeur financier et membre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



Andreas Meyer, CEO



Jeannine Pilloud



Jürg Stöckli



Nicolas Perrin



Philippe Gauderon



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 à Bâloise Assurances, membre de la direction et responsable Ressources humaines Groupe de Bâloise Holding SA 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 (cheffe 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 d'entreprise de Swisscom.

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

Contrats de management.

Au 31 décembre 2015, 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 Compliance). La direction spécialisée Supply Chain Management est quant à elle placée sous la direction du CFO.

Rémunérations.

G4-51 → G4-52 → G4-53

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 leur partenaire respectif.

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 leur partenaire ainsi qu'aux membres de leurs familles. Le CEO bénéficie en outre d'une assurance-riche en cas d'invalidité ou 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 2015, à l'exception de la remise à titre gratuit de l'abonnement général (à vie pour le Président du Conseil d'administration et, pour les autres membres, pour une durée de quatre ans à compter de leur départ).

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.

G4-51

Conseil d'administration

CHF	2015	2014
Ensemble des membres du Conseil d'administration		
Honoraires	810 834	812 500
Honoraires et indemnités supplémentaires	98 226	120 211
Indemnités forfaitaires pour frais	79 084	79 082
Abonnement général	77 653	80 460
Rémunération totale	1 065 797	1 092 253
Président du Conseil d'administration		
Honoraires	225 000	225 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	26 129	29 000
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	8 830	8 640
Rémunération totale	282 459	285 140
Vice-président du Conseil d'administration		
Honoraires	90 000	97 500
Honoraires et indemnités supplémentaires	16 493	12 000
Indemnités forfaitaires pour frais	7 000	7 582
Abonnement général	8 823	11 965
Sept autres membres du Conseil d'administration		
Honoraires	495 834	490 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	55 604	79 211
Indemnités forfaitaires pour frais	49 584	49 000
Abonnement général	60 000	59 855

Direction du groupe

CHF	2015	2014
Ensemble des membres de la Direction du groupe		
Salaire de base (part fixe)	3 425 341	3 395 338
Prime liée à la prestations et aux résultats	1 839 734	1 991 778
Prime spéciale	0	20 000
Indemnités forfaitaires pour frais	178 800	178 800
Contribution annuelle à la Caisse de pensions	300 000	300 000
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général	81 924	82 375
Rémunération totale	5 845 304	5 987 796
CEO		
Salaire de base (part fixe)	593 333	580 000
Prime liée à la prestation et aux résultats	336 270	375 463
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	11 878	11 855
Rémunération totale	1 046 186	1 072 023

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable.

G4-33

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 2015, des honoraires à hauteur de 1 088 000 francs (2014: 1 173 070 francs) 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 0 franc (2014: 596 115 francs).

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

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

Pilotage des CFF.

G4-27 → G4-37

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

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

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

- fixation des objectifs à long terme dans la loi fédérale sur les chemins de fer;
- définition, par le Parlement, d'un plafond de dépenses quadriennal destiné au financement de l'exploitation, du maintien de la qualité du réseau et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- définition, par le Conseil fédéral, des objectifs stratégiques assignés aux CFF et dont le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre; approbation, par le Conseil fédéral, du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques;
- fixation, dans une convention de mise en œuvre, de l'affectation concrète des crédits d'engagements alloués aux CFF par le DETEC aux fins de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- définition des objectifs liés à l'exploitation et au maintien de la qualité du réseau de l'infrastructure ferroviaire dans une convention conclue entre l'Office fédéral des transports et les CFF;
- 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.

Le développement durable aux CFF.

Notre conception du développement durable.

G4-1

«Le nouveau tunnel du Saint-Gothard, qui sera inauguré en milieu d'année, est le projet du siècle. Il s'inscrit parfaitement dans la philosophie du groupe: les CFF ont en effet pour devoir fondamental de penser et d'agir de manière durable. Ils garantissent non seulement la construction et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur le long terme mais fournissent également une contribution notable à la préservation des ressources naturelles de notre pays. Plus grand consommateur d'énergie de Suisse, le groupe poursuit des objectifs ambitieux en matière d'efficacité énergétique. Nous voulons ainsi couvrir la totalité de nos besoins avec des sources d'énergie renouvelables dès 2025. Notre engagement en faveur de la satisfaction de la clientèle contribue lui aussi à promouvoir la durabilité: plus les clients auront recours à notre offre, plus la mobilité en Suisse sera sûre et respectueuse de l'environnement. Nous voulons façonner la mobilité de demain, dans le respect d'exigences élevées en matière d'écologie.»

Andreas Meyer, CEO CFF SA

En qualité d'entreprise durable, les CFF gardent à l'esprit leur objectif de réussite économique sur le long terme tout en assumant leur responsabilité écologique et sociale dans le cadre de toutes leurs décisions.

- Les CFF utilisent leurs ressources de manière efficace, responsable et écologique, réduisent leur impact négatif sur l'être humain et l'environnement, et garantissent une chaîne d'approvisionnement responsable.
- Ils sont pour leurs collaboratrices et collaborateurs un employeur moderne et responsable.
- Ils proposent à leur clientèle des solutions de transport sûres et écologiques à des prix conformes aux exigences du marché. En trafic voyageurs, ils mettent également en place des solutions de mobilité accessibles de porte à porte.
- Par leur offre et leur engagement, ils fournissent une contribution essentielle à un développement durable de la Suisse.

Orientations stratégiques et champs d'action.

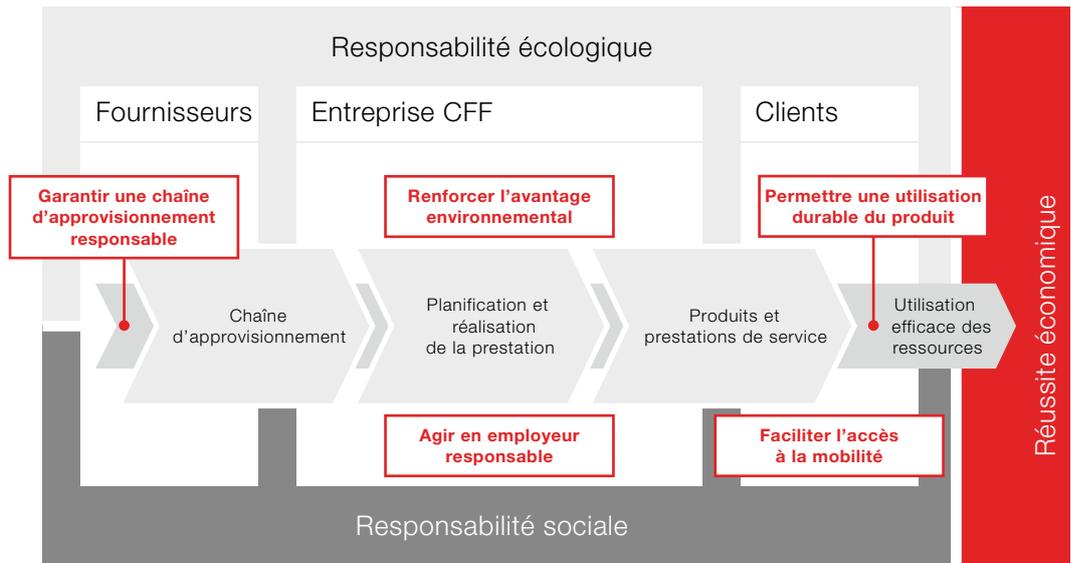
Afin de préserver leur avantage en matière de développement durable et de devenir le premier choix pour la mobilité durable en Suisse, les CFF ont défini cinq orientations stratégiques en concertation avec des parties prenantes internes. Basées sur leur conception du développement durable, ces cinq orientations sont étroitement liées à la chaîne de création de valeur, de manière à garantir une démarche centrée sur la prestation clé et sur la clientèle. Elles servent en outre les objectifs du groupe.

Les CFF ...

1. garantissent une chaîne d'approvisionnement responsable;
2. préservent leur avantage environnemental par rapport à la route;
3. sont un employeur responsable;
4. conçoivent l'accès à la mobilité de façon simple et sûre;
5. assument la responsabilité de leurs prestations de mobilité et permettent une utilisation durable du produit.

G4-20
G4-21

Le développement durable le long de la chaîne de création de valeur.



Pour assurer leur réussite économique à long terme, les CFF doivent utiliser efficacement les ressources financières disponibles. Dans cet esprit, la stratégie financière traite l'ensemble des aspects pertinents, tandis que la stratégie de développement durable du groupe est axée sur le respect de la responsabilité écologique et sociale.

Les cinq orientations stratégiques de la stratégie de développement durable recouvrent des champs d'action déterminants pour la clientèle des CFF comme pour la préservation de l'avantage de l'entreprise en matière de durabilité. Les champs d'action pertinents sont associés aux cinq orientations stratégiques comme suit.

G4-19

14 champs d'action prioritaires concrétisent les cinq orientations stratégiques.

Le premier choix en matière de mobilité durable en Suisse.				
Garantir une chaîne d'approvisionnement responsable	Renforcer l'avantage environnemental	Agir en employeur responsable	Faciliter l'accès à la mobilité	Permettre une utilisation durable du produit
Approvisionnement durable	Grande efficacité énergétique	Conditions de travail attrayantes et compétitives	Mobilité combinée	Produits verts
Élimination écologique	Protection climatique active	Personnel performant et en bonne santé	Accessibilité	Trains et gares propres
	Protection efficace contre le bruit	Sécurité élevée au travail et pendant l'exploitation	Environnement ferroviaire sûr	Flux réguliers de pendulaires

G4-18

Le présent rapport s'articule autour des cinq orientations et de leurs champs d'action respectifs.

Analyse de pertinence et examen de la stratégie de développement durable.

G4-2

G4-27

G4-37

La stratégie de développement durable actuelle, définie pour la période 2014-2016, repose entre autres sur une vaste enquête menée en 2014 auprès des parties prenantes: au total, 1000 clientes et clients ainsi que 13 spécialistes ont indiqué les aspects économiques, écologiques et sociaux du développement durable qu'ils jugeaient pertinents pour les CFF. D'après les résultats, l'aspect du développement durable le plus important est l'activité de base des CFF, autrement dit la promotion du transfert de la route vers le rail. Cette mesure et toutes les autres sont intégrées dans les orientations de la stratégie de développement durable ou au minimum dans l'un des champs d'action.

Classement par axe des trois principaux aspects en matière de développement durable du point de vue des parties prenantes.

Axe	Aspect	Classement par axe
Écologie	Promouvoir le transfert de la route vers le rail	1
	Améliorer l'efficacité énergétique	2
	Promouvoir les énergies renouvelables	3
Économie	Contrôler et évaluer les fournisseurs selon des critères écologiques et sociaux	1
	Instaurer des systèmes de gestion de l'environnement et de la qualité certifiés	2
	Mettre en place des structures de gestion transparentes	3
Conditions d'emploi et droits humains	Promouvoir la santé et la sécurité des employés	1
	Assurer l'égalité des salaires entre hommes et femmes	2
	Favoriser la formation et le perfectionnement des employés	3
Responsabilité sociale et liée aux produits	Assurer la protection de la santé et la sécurité des clients	1
	Garantir la transparence des offres et des tarifs	2
	Construire dans une logique durable	3

Les CFF entendent actualiser leur stratégie de développement durable en 2016: les champs d'action existants seront étudiés lors d'un échange avec les parties prenantes et, le cas échéant, complétés par des thèmes supplémentaires.

Implication des parties prenantes.

- G4-24
- G4-25
- G4-26

En tant que premier prestataire de services de mobilité et de transport en Suisse, les CFF sont en contact avec de nombreuses parties prenantes, dont les principales sont à leurs yeux la clientèle privée et commerciale, la Confédération en sa qualité de propriétaire, les cantons en leur qualité de commanditaires de prestations de trafic régional, les collaboratrices et collaborateurs, les fournisseurs, les partenaires sociaux, les associations professionnelles, les groupes de défense des intérêts environnementaux, les associations de défense des handicapés, la communauté scientifique, les acteurs politiques et le public.

Les services spécialisés des CFF s'entretiennent également de manière régulière avec les principales parties prenantes. Ce dialogue peut prendre la forme d'études de marché anonymes, de rencontres informelles, de partenariats avec des échanges approfondis ou d'affiliations. Une coopération particulièrement étroite a été mise en place entre les CFF et leur propriétaire via les autorités ad hoc et les organes parlementaires compétents.

Les CFF ont par ailleurs créé des organes spécifiques pour communiquer avec certaines parties prenantes. Parallèlement au Service clientèle CFF et aux enquêtes périodiques sur la satisfaction de la clientèle, le groupe cultive par exemple le dialogue avec le Conseil clientèle, qui permet à quelques voyageurs tirés au sort de partager leurs réflexions, questionnements et suggestions sur une plate-forme. Les CFF misent en outre de manière accrue sur Internet et les médias sociaux: ces dernières années,

le dialogue avec la clientèle a largement gagné en interactivité et touché de nombreuses catégories de population. Le groupe collabore étroitement avec les partenaires sociaux depuis de nombreuses années et fournit régulièrement aux associations environnementales des informations et des espaces de dialogue.

Gestion du développement durable aux CFF.

- G4-34
- G4-35
- G4-36
- G4-37

L'équipe de développement durable du groupe définit la stratégie ad hoc des CFF et veille à sa mise en œuvre de pair avec les responsables thématiques des divisions. Les CFF surveillent étroitement sa progression ainsi que la mise en place des mesures à l'aide d'indicateurs stratégiques définis pour chaque champ d'action. Ces indicateurs permettent de gérer les prestations économiques, mais aussi sociales et environnementales de l'entreprise dans le cadre de la stratégie de développement durable. La Direction du groupe, qui assume avec le Conseil d'administration la responsabilité finale de la performance économique durable, est informée chaque année de l'avancement de la mise en œuvre via la publication d'un rapport.

Les neuf objectifs du groupe constituent pour la Direction du groupe et les cadres du plus haut niveau hiérarchique des incitations ayant une incidence sur les primes. Quatre d'entre eux coïncident avec les objectifs de la stratégie de développement durable: motivation du personnel, sécurité, satisfaction de la clientèle et, avant tout, viabilité écologique.

Kathrin Amacker, responsable Communication et membre de la Direction du groupe, est chargée du développement durable au sein de cette dernière. Pour devenir le premier choix de la clientèle en matière de mobilité durable, les CFF doivent pouvoir compter dans tous les secteurs sur des collaboratrices et collaborateurs engagés, qui partagent et véhiculent au quotidien la vision d'un groupe durable. À cet effet, ils ont créé dès 2014 une communauté d'ambassadeurs composée de collaborateurs intéressés par le développement durable. Celle-ci compte aujourd'hui plus de 140 membres qui s'engagent au quotidien pour des CFF durables et sensibilisent leurs collègues à ce sujet.

Réalisation des objectifs stratégiques.

Orientation	Objectifs stratégiques	Progres- sion de la stratégie en 2015	Perspectives 2016
Approvisionnement durable	Fixer des principes de conduite contraignants pour les fournisseurs et appliquer des critères sociaux et écologiques dans le domaine de l'approvisionnement.	↗	La mise en œuvre des principes de conduite pour les fournisseurs devrait être achevée en cours d'année.
Élimination écologique	Lutter de manière ciblée contre les déchets et assurer une gestion optimale des matériaux recyclables.	↗	Les CFF prévoient de mettre en place un centre de recyclage en circuit fermé à Olten en 2016.
Grande efficacité énergétique	Réduire la consommation d'énergie dans tous les secteurs.	↗	Augmentation des économies d'énergie via la mise en œuvre de plus de 250 projets, dont le système de régulation adaptative (ADL) et le programme d'économie d'énergie 3 concernant le matériel roulant du RER zurichois (DTZ).
Protection climatique active	Limiter les émissions de gaz à effet de serre dans toutes les activités.	↑	L'adoption de la nouvelle stratégie climatique est prévue au printemps 2016.
Protection efficace contre le bruit	Réduire le bruit ferroviaire et communiquer activement sur les nuisances sonores dues aux chantiers.	↗	Poursuite de la mise en œuvre de la stratégie (parois antibruit, mesures au niveau des rails) conformément au calendrier prévu.
Conditions de travail attrayantes et compétitives	Devenir un employeur de 1 ^{re} classe.	→	Les CFF traitent cette question dans le cadre de la nouvelle stratégie HR.
Personnel performant et en bonne santé	Proposer des conditions de travail favorisant la bonne forme physique et promouvoir un comportement sain.	↑	Les CFF traitent cette question dans le cadre de la nouvelle stratégie HR.
Sécurité élevée au travail et pendant l'exploitation	Réduire le nombre d'accidents professionnels et d'exploitation.	→	Dans le cadre des ateliers de sécurité et de qualité, plus de 3000 équipes fixeront et mettront en œuvre des mesures d'optimisation dans leur domaine.
Mobilité combinée	Proposer à la clientèle les instruments et l'infrastructure nécessaires à la planification de la mobilité de porte à porte.	↗	Une étape clé de la mise en œuvre sera réalisée au second semestre avec le lancement d'un planificateur de voyage de porte à porte.
Accessibilité	Permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser l'ensemble des prestations de service des CFF de manière autonome et non discriminatoire.	↗	D'ici à la fin de l'année, tous les distributeurs de billets seront équipés d'un pavé tactile notamment destiné aux déficients visuels.
Environnement ferroviaire sûr	Assurer le bien-être de la clientèle en garantissant la sécurité dans les trains et dans les gares.	↗	Des mesures ciblées sont mises en place conformément au programme de sûreté annuel.
Produits verts	Proposer aux clients des produits les aidant à réduire leur empreinte écologique.	↗	Poursuite du développement de concepts de produits verts, notamment dans le domaine de l'information environnementale.
Trains et gares propres	Proposer une infrastructure d'élimination efficace et conviviale de manière à garantir la propreté des trains et des gares.	↑	Poursuite des résultats supérieurs à la moyenne obtenus en matière de tri sélectif effectué par les voyageurs et optimisation du processus de recyclage.
Flux réguliers de pendulaires	Concevoir des solutions innovantes permettant de répartir efficacement les flux de pendulaires pendant la journée.	↗	Une campagne interne de sensibilisation sera lancée en 2016 afin de promouvoir les formes de travail flexibles auprès des collaborateurs et des supérieurs hiérarchiques des CFF.

- ↑ Objectif annuel dépassé
- ↗ Objectif annuel réalisé/quasiment réalisé
- Progrès mineur/nul
- ↓ Régression

Garantir une chaîne d'approvisionnement responsable.

Approvisionnement durable.

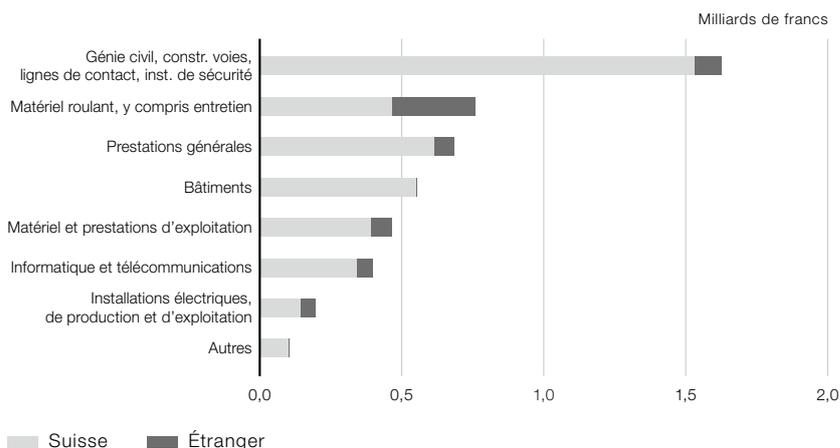
G4-12

Les CFF comptent parmi les principaux commanditaires du pays et sont donc un moteur pour l'économie nationale. Pour preuve, ils ont confié en 2015 des mandats à quelque 16 000 fournisseurs tiers pour un montant total de 4,8 milliards de francs (2014: 5,0 milliards).

La chaîne d'approvisionnement des CFF, extrêmement diversifiée, recouvre de nombreux domaines tels que l'attribution de mandats de construction, les installations d'énergie et les réseaux de données détenus par le groupe ou encore l'acquisition et l'entretien des véhicules. Cette grande variété va de pair avec de multiples méthodes d'approvisionnement (contrats d'entreprise en construction, acquisitions de projets dans la flotte, dépôt de consignation et recours direct au fournisseur par catalogue).

G4-EC9

Les CFF en tant que commanditaire en 2015.



G4-DMA

Les CFF sont soumis aux prescriptions relatives à la procédure de passation des marchés publics. Ils appliquent également leurs principes internes de développement financièrement, écologiquement et socialement durable ainsi que des normes minimales de qualité et de sécurité. En fonction de l'objet du marché, d'autres exigences peuvent être posées afin de garantir une chaîne logistique durable.

Les CFF se sont fixé pour objectif d'intégrer d'ici à 2016 des principes de conduite contraignants dans leurs contrats avec les fournisseurs et de vérifier régulièrement le respect de ces conventions portant sur la sécurité et l'environnement dans le cadre de l'évaluation des prestataires. Les CFF prennent également en compte des aspects écologiques et sociaux dans leurs stratégies pour groupes de marchandises.

Évolution en 2015.

Il ressort des enquêtes auprès des parties prenantes et de la comparaison avec d'autres entreprises que les critères sociaux, éthiques et écologiques gagnent constamment en importance lors de l'octroi de mandats. C'est pourquoi, pendant l'année sous revue, les CFF ont approfondi les questions de développement durable liées aux groupes de marchandises et aux fournisseurs.

En 2015, ils ont défini dans différents domaines des exigences minimales en matière de qualité et de développement durable applicables à l'échelle du groupe. Ces dernières servent de référence lors des appels d'offres publics.

Dans ce contexte, la division Infrastructure mène un projet portant sur les exigences de qualité et de durabilité dans le cadre de l'approvisionnement. Au moyen d'une approche basée sur les risques, le projet formule pour chaque groupe de marchandises des normes concrètes en matière de développement durable qui peuvent être prises en compte par les utilisateurs et les acheteurs lors des appels d'offres.

En matière d'écologie, les CFF ont analysé de manière détaillée l'impact des différents groupes de marchandises sur l'environnement. La protection du climat souligne l'importance d'une politique d'approvisionnement durable: au sein du groupe, les émissions indirectes de gaz à effet de serre générées par l'achat de produits et de services sont plusieurs fois supérieures aux émissions directes résultant de l'exploitation.

À compter de 2016, tous les partenaires commerciaux et fournisseurs seront tenus de respecter le code de conduite CFF: leurs actions devront se conformer aux exigences légales ainsi qu'à de normes éthiques sévères. Les CFF assurent ainsi sécurité, qualité et développement durable. Par ailleurs, ils créent les conditions d'un environnement de travail équitable tout en protégeant leur réputation. Ils ont également prévu d'inscrire explicitement le respect du code de conduite dans leurs contrats et d'exiger, dans certains cas, une déclaration d'intégrité écrite de leurs fournisseurs.

Acquisition durable de véhicules sur rails par CFF Infrastructure.

CFF Infrastructure a commandé 47 locomotives de manœuvre et de ligne, ainsi que 35 nouveaux tracteurs du service des travaux. Pour la première fois, des critères d'efficacité énergétique ont été décisifs dans le cadre de la procédure d'adjudication des offres: les soumissionnaires ont notamment dû présenter des simulations de consommation d'énergie pour différentes utilisations de chaque type de véhicule. Les résultats de ces calculs ont été pris en compte dans le coût du cycle de vie, incitant donc les constructeurs à mettre au point des solutions à faible consommation. Les locomotives de manœuvre et de ligne commandées selon les nouveaux critères d'évaluation sont des véhicules bimodes équipés d'un moteur diesel et d'une traction électrique. Les CFF pourront ainsi réduire considérablement leur consommation de diesel et leurs émissions de dioxyde de carbone.

Élimination écologique.

G4-DMA

G4-EN23

Les CFF produisent chaque année plus de 467 722 tonnes de déchets (déchets spéciaux, déchets d'exploitation et déchets des voyageurs), dont 303 188 tonnes de déblais de voie. Aspects essentiels de la responsabilité écologique, l'élimination et le recyclage figurent donc parmi leurs grandes priorités. Aux yeux du groupe, la gestion durable des matériaux consiste à lutter contre la production des déchets et à réduire leur volume le plus possible, à trier puis à recycler les matériaux valorisables et à éliminer les autres déchets dans le respect de l'environnement.

Le Centre de compétences Élimination est responsable du développement, de l'application et de la surveillance d'une gestion harmonisée des déchets à l'échelle du groupe.

Les CFF se sont fixé pour objectif de lutter contre la production des déchets en gérant leurs ressources de manière ciblée et en utilisant des matériaux recyclables. En instaurant une gestion de l'élimination et des matériaux valorisables à l'échelle du groupe ainsi qu'en gérant activement les frais liés aux déchets et les recettes générées par les matériaux valorisables, les CFF entendent assurer l'élimination de tous les déchets dans le respect de l'environnement et de la législation.

Évolution en 2015.

Durant le premier semestre, le Centre de compétences Élimination s'est attaché à développer la collaboration avec les partenaires intervenant dans la gestion de l'élimination et à optimiser les processus en continu. Une meilleure transparence des données a permis d'identifier et de supprimer les fonctionnements à vide et d'améliorer le taux d'utilisation des bennes et des conteneurs. Le cas échéant, le recours à des conteneurs compacteurs ou à d'autres appareils compresseurs a par ailleurs été intensifié, ce qui a permis de réduire les coûts de transport.

En 2015, le Centre de compétences Élimination a dispensé une formation de lancement à plus de 180 collaboratrices et collaborateurs des CFF ainsi qu'une formation de base à environ 125 responsables de site afin de les sensibiliser davantage à la question de l'élimination et de bien expliquer les enjeux du tri des déchets et des collectes sélectives. Il a en outre instauré un marquage harmonisé des conteneurs de collecte pour faciliter l'identification, le tri et l'élimination correcte des déchets et matériaux valorisables par le personnel.

Créée en 2014, la boutique en ligne dédiée aux déchets spéciaux a été développée et agrandie en 2015. Dans ce cadre, le Centre de compétences Élimination a numérisé des processus essentiels liés à l'archivage des documents de suivi OMoD, allégeant ainsi la charge administrative. La traçabilité des déchets spéciaux demeure donc assurée, de leur production à leur élimination.

Lancé avec succès en 2014, le projet pilote de regroupement des déchets de cuivre dans le magasin central à Dulliken a été poursuivi en 2015 avec le concours d'Anyway CFF. Fin octobre 2015, la mise en commun, le recyclage et la vente de cuivre ont ainsi permis de dégager d'importantes recettes supplémentaires de près de 125 000 francs – et ce malgré la faiblesse du prix des matières premières.

G4-EN1

Consommation de matières nocives pour l'environnement		2015	2014	$\Delta\%$
Diesel	1 000 l	14 595	14 448*	1,0
Huile de chauffage	1 000 l	8 237	8 221**	0,2
Huile lubrifiante	t	740	704	5,1
Acides, lessives alcalines, substances chimiques	t	72	74	-2,7
Peinture, vernis, laque et diluants	t	103	105	-1,9
Herbicides	t	2,8	2,2	29,0

* Les valeurs indiquées ont été corrigées à titre rétroactif. La consommation de diesel des autobus de ligne des CFF (bus grandes lignes inclus) est désormais prise en compte.

** Les valeurs indiquées ont été corrigées à titre rétroactif. La consommation d'huile de chauffage d'Infrastructure est désormais prise en compte.

G4-EN23

Déchets industriels	Méthode d'élimination		2015	2014	$\Delta\%$
Déblais de voie (ballast, gravier)	Recyclage	t	258 288	265 700	-2,8
	Décharge	t	44 900	68 450	-34,4
Ferraille	Recyclage	t	68 473	85 231	-19,7
Bois	Incinération	t	16 205	17 273	-6,2

G4-EN23

Déchets spéciaux	Méthode d'élimination		2015	2014	$\Delta\%$
Déblais fortement contaminés	Incinération	t	40 593	58 356*	-30,4
Boues	Décharge	t	502	312	60,8
Huiles et graisses usagées	Incinération	t	885	351	152,3
Piles	Recyclage	t	240	299	-19,8

* Les valeurs indiquées ont été corrigées à titre rétroactif. La procédure de saisie des données a été améliorée.

Renforcer l'avantage environnemental.

Grande efficacité énergétique.

Aux CFF, l'énergie électrique joue un rôle clé – qu'il s'agisse du courant de traction 16,7 Hz qui propulse les trains ou du courant domestique 50 Hz qui alimente les gares, les bureaux et l'infrastructure ferroviaire. Au cours des prochaines années, la poursuite de l'élargissement de l'offre va générer un accroissement des besoins énergétiques malgré le déploiement d'efforts considérables en matière d'efficacité.

G4-DMA

La stratégie énergétique des CFF mise sur l'amélioration de l'efficacité. Le secteur d'activité «Gestion de l'énergie» pilote l'ensemble des activités visant à réaliser des économies d'énergie, à réduire les pics de consommation de courant de traction et à promouvoir les énergies renouvelables. Il identifie et contrôle les potentiels d'économie et gère la mise en œuvre des mesures pertinentes à l'échelle du groupe dans les domaines de la technique, de la production ferroviaire et de la structure de l'offre. Les économies d'énergie sont bénéfiques non seulement pour l'environnement, mais aussi pour le budget.

Les CFF entendent mettre en œuvre un vaste train de mesures afin de réduire de 20 %, soit 600 GWh, la consommation d'énergie annuelle prévue pour 2025 et veulent miser entièrement sur les énergies renouvelables pour le courant de traction d'ici à cette même année. Le groupe soutient ainsi la stratégie énergétique 2050 de la Confédération et fournit une contribution essentielle au développement durable de la mobilité.

Évolution en 2015.

G4-EN6

En 2015, les CFF ont poursuivi la mise en œuvre de leur ambitieux programme d'économie d'énergie: différentes mesures ont ainsi porté les économies à 193 GWh, ce qui correspond à la consommation annuelle moyenne de courant de près de 50 000 foyers.

La régulation adaptative des trains («l'onde verte sur les rails») affiche des résultats toujours plus probants. Le projet s'est ainsi vu décerné un Watt d'Or par l'Office fédéral de l'énergie en 2016. Le groupe a également procédé à des améliorations ciblées sur ses véhicules afin de limiter le plus possible la consommation en cours d'exploitation et en position «Parc». Ainsi, le chauffage dans les voitures en stationnement a été réglé en mode veille, les systèmes de traction ont été optimisés, les voitures ont été équipées de systèmes d'aération sobres en énergie réagissant au nombre de voyageurs et les lampes ont été remplacées par des éclairages LED.

G4-EN3

Consommation d'énergie		2015	2014	$\Delta\%$
Courant de traction	GWh	1 844	1 836	0,4
Diesel pour la traction	GWh	103	103	0,5
Carburant (sauf traction)	GWh	45	44*	1,4
Mise à disposition de courant de traction	GWh	153	145	5,6
Énergie électrique pour les bâtiments et installations	GWh	243	240**	1,3
Énergie thermique pour les bâtiments	GWh	224	212***	5,5
Total	GWh	2 612	2 580	1,2

* Les valeurs indiquées comprennent désormais la consommation de diesel des bus de ligne des CFF.

** Les valeurs indiquées comprennent désormais les unités centrales.

*** Les valeurs ne sont pas corrigées en fonction des degrés-jours de chauffage et incluent la consommation de CFF Infrastructure.

G4-EN5

Consommation énergétique spécifique en trafic voyageurs et en trafic marchandises*		2015	2014**	$\Delta\%$
Consommation par v-km	Wh/v-km	74,5	75,5	-1,4
Consommation par t-km nette	Wh/t-km nette	53,5	54,1	-1,2

* Conformément à la norme DIN EN 16258, «tank-to-wheel».

** Nouveau calcul depuis le GRI 2014 sur la base du mix de courant de traction actualisé.

À long terme, les CFF entendent intégrer des critères d'efficacité énergétique dans la structure de leur offre. C'est toutefois le personnel qui, par son soutien et ses actions, contribue à atteindre l'ambitieux objectif d'économie d'énergie. Avec leur programme dédié, les CFF veulent donc initier un changement de comportement et de mentalité en interne. En ancrant l'efficacité énergétique dans la culture d'entreprise, les CFF visent à encourager leurs collaboratrices et collaborateurs à gérer les ressources de manière rationnelle, dans un souci de rentabilité et d'économie.

Mise à disposition en fonction de l'horaire.

Le parc de voitures duplex HVZ du RER zurichois n'est utilisé que quelques heures par jour, aux heures de grande affluence. Un nouveau logiciel permet de coupler le chauffage des rames à l'horaire journalier. De cette manière, le véhicule sait à quelle heure il sera mis en service et enclenche son chauffage au moment voulu. Cette mesure permet aux CFF d'économiser chaque année près de 5 GWh d'électricité, soit la consommation de quelque 1200 ménages, et ce sans compromettre le confort des voyageurs.

Protection climatique active.

Grâce au transfert du trafic de la route vers le rail, les CFF contribuent largement à la protection du climat en Suisse. Ainsi, le pays réduit chaque année de cinq millions de tonnes ses émissions de CO₂, soit 10 % de l'ensemble des émissions nationales. Dans le cadre de leur stratégie de protection du climat, les CFF s'engagent résolument à abaisser la quantité de gaz à effet de serre contenue dans l'atmosphère et générée par l'exploitation ferroviaire, les gares, les bureaux, les ateliers et les installations.

G4-DMA

La responsabilité stratégique en matière de protection du climat incombe à l'équipe Développement durable, tandis que la mise en œuvre opérationnelle des mesures est assurée dans les divisions.

Conscients de leur atout écologique vis-à-vis d'autres modes de transport, les CFF ne se reposent pas pour autant sur leurs lauriers et continuent sans relâche de réduire leurs émissions de CO₂. À cet effet, ils miseront exclusivement sur les énergies renouvelables pour le courant 50 Hz alimentant les gares, bureaux et installations dès 2019 et pour le courant de traction d'ici à 2025.

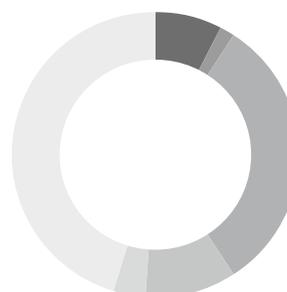
Évolution en 2015.

Les CFF ménagent le climat grâce à l'énergie hydraulique.

Consommation d'énergie



Émissions de gaz à effet de serre



■ Courant de traction	■ Carburant (sauf traction)
■ Consommation propre due à la mise à disposition de courant de traction	■ Énergie électrique pour les bâtiments et installations
■ Carburant (sauf traction)	■ Énergie thermique pour les bâtiments

G4-EN19	Émissions de gaz à effet de serre par scope*		2015	2014	Δ%
	Émissions de gaz à effet de serre (scopes 1-3)	t éq.-CO ₂	237 988	242 685	-1,9
G4-EN15	Émissions directes de gaz à effet de serre (scope 1)	t éq.-CO ₂	83 625	80 081	4,4
	Combustible (chaleur)	t éq.-CO ₂	42 811	40 781	5,0
	Fluides frigorigènes et gaz isolant (SF6)	t éq.-CO ₂	4 220	3 008	40,3
	Carburants pour le rail	t éq.-CO ₂	27 585	27 449	0,5
	Carburants pour la route	t éq.-CO ₂	9 009	8 843	1,9
G4-EN16	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 2)	t éq.-CO ₂	9 439	16 011	-41,0
	Chaleur à distance	t éq.-CO ₂	5 054	4 756	6,3
	Courant 16,7 Hz (courant de traction)	t éq.-CO ₂	1 652	1 612	2,5
	Courant 50 Hz	t éq.-CO ₂	2 734	9 643	-71,7
G4-EN17	Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre (scope 3)**	t éq.-CO ₂	144 923	146 594	-1,1
	Livraisons d'énergie à des tiers	t éq.-CO ₂	1 700	1 655	2,7
	Énergie en amont	t éq.-CO ₂	43 731	44 461	-1,6
	Élimination	t éq.-CO ₂	1 197	1 626	-26,4
	Voyages d'affaires et itinéraires pour se rendre au travail	t éq.-CO ₂	24 010	24 010	0,0
	Achat de matériel	t éq.-CO ₂	74 285	74 841	-0,7
	Émissions de gaz à effet de serre dues à la consommation d'énergie (scopes 1-3)	t éq.-CO ₂	132 575	137 545	-3,6

* Les «Émissions de gaz à effet de serre issues de la consommation d'énergie» publiées dans les «Faits et chiffres» correspondent à la somme des émissions du scope 1 (sans fluides frigorigènes et gaz isolant), des émissions du scope 2 et des émissions en amont.

** Les émissions du scope 3 n'ont pas été saisies en totalité. D'après les estimations, l'achat de prestations et de matériel engendre un volume d'émissions six fois supérieur.

G4-EN18	Émissions de CO₂ spécifiques en trafic voyageurs et en trafic marchandises*	2015	2014**	Δ%	
	Émissions de CO ₂ par v-km	g éq.-CO ₂ /v-km	0,44	0,46	-4,2
	Émissions de CO ₂ par t-km nette	g éq.-CO ₂ /t-km nette	2,01	2,12	-5,1

* Conformément à la norme DIN EN 16258, «well-to-wheel».

** Nouveau calcul par rapport au GRI 2014 sur la base des facteurs d'émission de gaz à effet de serre actualisés.

G4-EN20	Autres polluants atmosphériques*	2015	2014	Δ%	
G4-EN21	Substances appauvrissant la couche d'ozone	kg PAO éq.-CFC 11	0,55	0,83	-33
	NO _x	t	441	410	1
	SO _x	t	16	16	1

* Les valeurs indiquées comprennent les émissions directes de la consommation énergétique. Elles sont calculées à l'aide des facteurs d'émission standard de l'OFEV.

En 2015, le groupe a axé ses mesures de protection climatique d'une part sur les bâtiments et les installations, d'autre part sur l'acquisition de locomotives bimodes et sur l'enseignement d'une éco-conduite efficace. CFF Immobilier, par exemple, a mis sur des mesures visant à améliorer nettement l'efficacité énergétique pour ses projets de construction et de rénovation, et a ainsi remplacé les installations de chauffage à énergie fossile par des systèmes faisant appel aux énergies renouvelables.

Avec le Fonds vert pour le climat, les CFF disposent d'un instrument efficace pour soutenir financièrement des projets internes contribuant à l'atteinte des ambitieux objectifs en matière de protection du climat. Ces dernières années, le fonds a par exemple servi à financer des projets d'installations de chauffage à granulés de bois et de pompes à chaleur, et permis la distribution de blocs multiprises à économie d'énergie aux collaborateurs.

Ayant d'ores et déjà dépassé en 2014 l'objectif qu'ils s'étaient fixé pour 2020, les CFF ont envisagé d'actualiser leur stratégie de protection du climat en 2015. Retardée à cause d'un projet en cours, la révision de la stratégie est désormais prévue pour 2016. Outre les émissions directes dues à l'exploitation, la nouvelle stratégie prendra en compte les émissions liées à la chaîne d'approvisionnement en amont et en aval – en particulier les émissions des fournisseurs, des mandataires et des organismes chargés de l'élimination des déchets – de même que celles liées à la mobilité et à la restauration du personnel.

Protection efficace contre le bruit.

G4-DMA

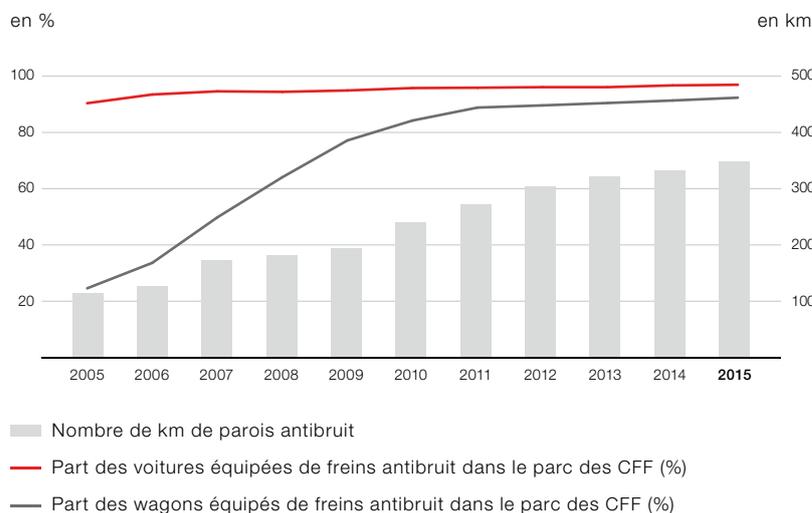
Au-delà des avantages clés qu'elle génère pour l'être humain et l'environnement, l'exploitation ferroviaire présente aussi quelques inconvénients, l'un d'entre eux étant le bruit. Aussi les CFF s'efforcent-ils de protéger les riverains des nuisances sonores excessives en se basant sur le projet FTP «Réduction du bruit des chemins de fer». Entrée en vigueur en mars 2014, la loi révisée sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer détermine les mesures supplémentaires de protection phonique qui devront être mises en œuvre au cours des prochaines années avec les ressources résiduelles du fonds FTP.

Dans le cadre du projet FTP «Réduction du bruit des chemins de fer», la Confédération exige de la part des CFF qu'ils garantissent la protection d'au moins deux tiers des riverains exposés à un bruit ferroviaire excessif lorsque toutes les mesures auront été appliquées d'ici à 2015.

Évolution en 2015.

Les mesures d'assainissement du matériel roulant et de l'infrastructure que l'OFT a ordonnées ont permis de protéger quelque 64 % des personnes exposées au bruit de roulement. L'objectif assigné est donc presque atteint. Ainsi, mi-2015, environ 150 000 des 232 000 riverains concernés ne souffraient plus de nuisances excessives conformément aux prescriptions légales. Par ailleurs, à la clôture du projet, quelque 80 000 fenêtres antibruit avaient été montées sur des bâtiments situés à proximité du réseau ferroviaire.

Les CFF à l'avant-garde de la protection contre le bruit.



Les CFF renouvellent constamment leur parc de wagons et de voitures. D'ici à la fin 2015, ils ont procédé à l'assainissement phonique d'environ 7500 véhicules. En l'état actuel, leur parc est considéré comme silencieux et conforme aux exigences internationales en la matière. À de rares exceptions près, l'ensemble des wagons privés était également assaini à la fin 2015. Fort de ces résultats, le groupe fait figure de pionnier européen en matière de protection de la population contre le bruit.

En 2015, les CFF ont lancé dix projets de construction de parois antibruit, principalement en Suisse romande. À Zoug et à Bienne, ils ont monté des installations de lubrification des rails afin de prévenir les crissements dans les courbes. Des études visant à prouver l'efficacité de ces dispositifs sont en cours.

Environ 50 % des trains de marchandises internationaux circulant sur les principaux axes de transit sont dotés de systèmes de freinage anciens et bruyants. La loi sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer prévoit leur interdiction sur le réseau ferroviaire suisse d'ici à 2020. Elle autorise également le déploiement de mesures additionnelles ainsi que la mise à disposition de fonds au titre de la promotion de l'innovation. L'ensemble de ces outils contribue à la poursuite de l'assainissement phonique.

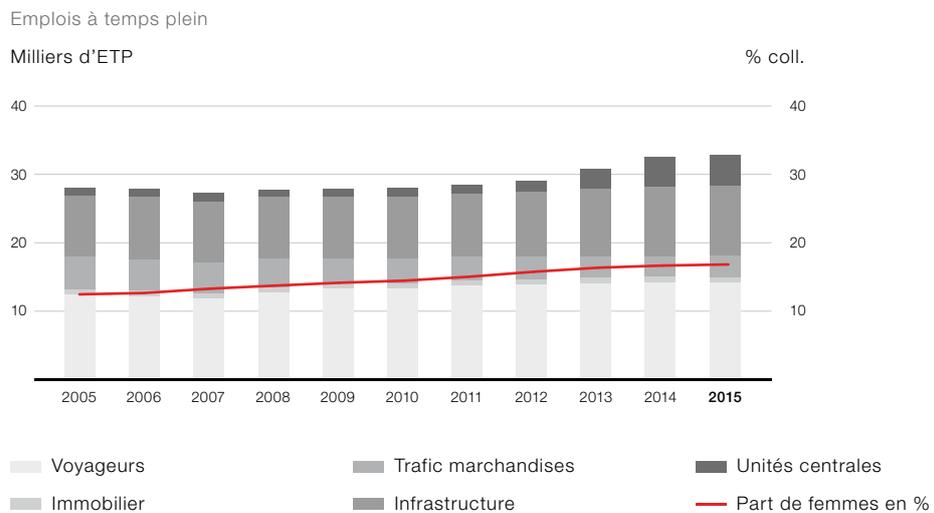
Agir en employeur responsable.

Conditions de travail attrayantes et compétitives.

G4-10

En 2015, les CFF employaient 33 000 personnes. Première entreprise de voyage et de transport suisse, les CFF sont donc également l'un des principaux employeurs sur le marché du travail national.

Personnel et part des femmes.

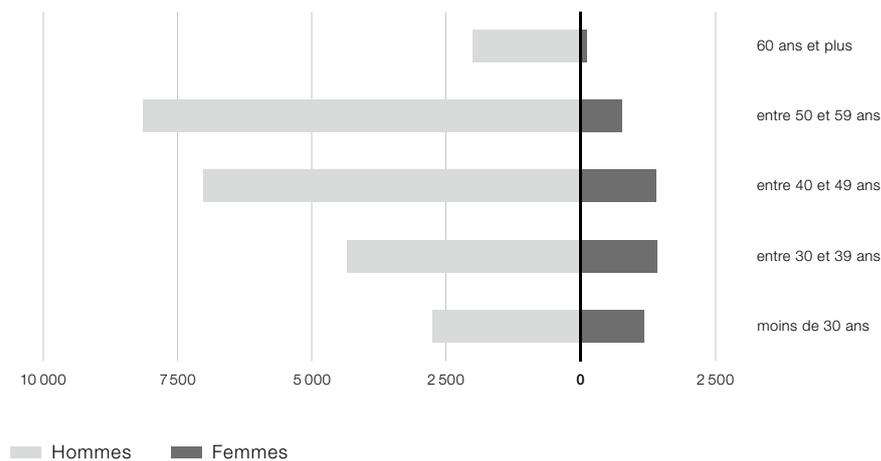


Le niveau de satisfaction du personnel influe sur sa motivation et sa performance. Il participe également à la bonne image de l'employeur, laquelle attire les candidats qualifiés à la recherche d'un emploi: un facteur essentiel pour les CFF qui, au cours des prochaines années, recruteront dans la plupart des fonctions – en particulier des ingénieurs, des spécialistes en informatique, des artisans qualifiés, des experts financiers ainsi que du personnel des trains et des locomotives. Chaque année, le groupe engage en moyenne 2000 nouveaux collaborateurs et collaboratrices, dont 5 % ont plus de 50 ans. Les nouvelles recrues permettent de compenser en premier lieu les départs, dont le taux se monte à environ 7,6 %. Parallèlement, l'évolution démographique se traduit par une hausse des départs à la retraite.

Employeur de premier plan, les CFF comptent d'ores et déjà parmi les entreprises les plus recherchées sur le marché du travail. Afin de continuer à attirer une main-d'œuvre qualifiée, ils améliorent en continu leur attractivité grâce à des conditions de travail compétitives.

Répartition du personnel de CFF SA par classe d'âge et par genre.

Nombre de collaborateurs en 2015 (moyenne annuelle)



Évolution en 2015.

Le conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF (CP CFF) a décidé d'adapter les bases techniques à compter de janvier 2016 en raison de l'augmentation de l'espérance de vie moyenne, de l'absence de réserves de fluctuation, de la faiblesse des taux – et donc de perspectives de revenus plus faibles. Employeur responsable, les CFF introduiront des mesures compensatoires afin d'éviter une diminution des rentes pour les assurés. Ainsi, ils prendront partiellement en charge l'augmentation des cotisations d'épargne et injecteront 690 millions de francs dans la CP CFF. Cette contribution permettra à la CP CFF de procéder à une bonification de 12 % sur l'avoir de vieillesse individuel de l'ensemble du personnel CFF et de garantir une rente aux jeunes assurés et à ceux qui sont proches de la retraite. En contrepartie, les collaborateurs devront verser une contribution substantielle à partir de janvier 2016 pour préserver le niveau des rentes. Ces mesures ont été définies d'entente entre les CFF et les partenaires sociaux.

G4-DMA

G4-LA13

En 2015, l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) a remis le certificat «Excellence in Fair Compensation» aux CFF pour leur système salarial. À la suite d'une analyse approfondie, la SQS a certifié que les CFF respectaient l'équité salariale en termes de genre, d'âge et de nationalité. Ils se positionnent ainsi comme la première entreprise à atteindre le plus haut niveau de certification en matière d'équité salariale.

Les CFF mènent divers projets afin de devenir une entreprise TOP. Dans le cadre du programme TOP CFF II, officiellement clôturé en mars 2015, le groupe a élaboré sa charte, intensifié son orientation clientèle et fourni un accès numérique à l'ensemble de ses collaborateurs. Il a ensuite lancé le programme TOP «Transformation» en vue de poursuivre l'ancrage de l'orientation clients et résultats dans l'entreprise: il vise à renforcer la prise en compte de la perspective de la clientèle tout au long de la chaîne de

création de valeur et à promouvoir une conduite énergisante au sein de l'entreprise. En effet, seuls des collaborateurs enthousiastes peuvent à leur tour enthousiasmer la clientèle.

Les CFF s'engagent contre le racisme.

Les CFF emploient des personnes provenant de 95 pays. La collaboration au sein d'équipes mixtes et multiculturelles fait partie intégrante du travail quotidien et traduit la diversité vécue dans le groupe, qui a d'ailleurs participé à la campagne «Une Suisse à nos couleurs» de la Commission fédérale contre le racisme (CFR) en 2015. Pendant trois semaines, des personnes en formation ont alimenté le compte Facebook «We Are Swiss» en y relatant leurs expériences quotidiennes. Markus Jordi, responsable Human Resources et membre de la Direction du groupe, a officiellement pris position: «Jour après jour, nous accueillons une clientèle aux origines les plus diverses. Nous ne tolérons ni le racisme, ni la discrimination.»

Personnel performant et en bonne santé.

G4-DMA

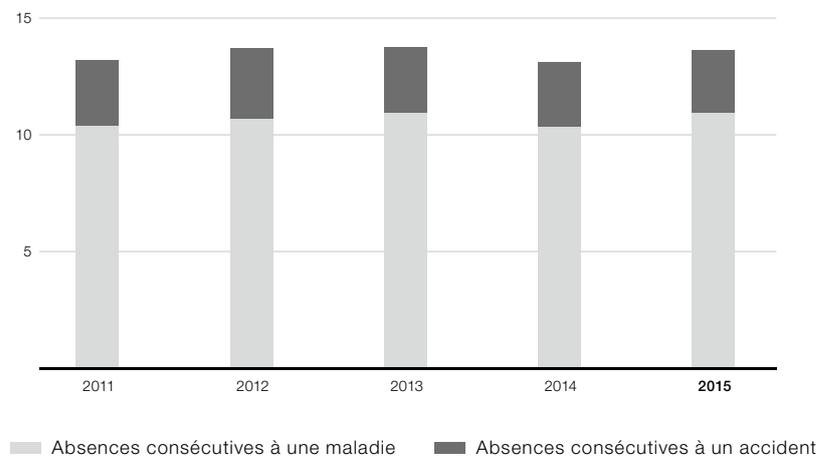
Conscients de leur responsabilité sociale, les CFF promeuvent la santé et l'employabilité de leur personnel. Ils font figure de pionniers dans la gestion de la santé en entreprise: en 2010, ils étaient l'un des premiers employeurs suisses à développer et à mettre en œuvre une stratégie dans ce domaine. Cette dernière définit le cadre pour une gestion intégrale de la santé, qui accorde autant d'importance au comportement du personnel qu'aux conditions et aux processus de travail dans l'entreprise.

Diverses évolutions internes et externes au groupe, telles que l'intensification du travail ou la courbe démographique, peuvent avoir une incidence sur la santé. Dans ce contexte, les CFF entendent non seulement préserver durablement la santé et la performance de leurs collaboratrices et collaborateurs, mais aussi maintenir un nombre stable de jours d'absence. Les mesures de gestion de la santé y contribuent largement et permettent à l'entreprise de réduire ses frais de personnel annuels de quelque 60 millions de francs.

G4-LA6

Jours d'absence au sein de la maison mère.

Jours calendaires par ETP



Évolution en 2015.

G4-LA6

G4-LA7

Aux CFF, les tâches physiques demeurent courantes. Dans l'entreprise, environ 50 % des absences maladie de longue durée sont dues à des troubles musculosquelettiques. Fort de ce constat, le groupe a formé en 2015 des spécialistes de la sécurité au travail et de la qualité à l'identification des risques ergonomiques. D'ici à 2017, l'ensemble du personnel sera en outre familiarisé avec les techniques de travail ergonomiques. Une gestion professionnelle de la santé requiert à la fois des mesures à l'échelle de l'entreprise et des mesures axées sur les besoins des différents groupes cibles. En 2015, les CFF ont donc optimisé l'organisation des services de la Police des transports, révisé les tâches de nettoyage des trains en vue d'une exploitation idéale ou encore introduit de courtes pauses pour le personnel au guichet afin de prévenir les symptômes d'épuisement.

Chaque année, les CFF encadrent quelque 1500 collaboratrices et collaborateurs absents pour une durée prolongée par suite d'accident ou de maladie. Ils ont aidé 58 % d'entre eux à réintégrer leur poste (parfois en apportant des modifications pertinentes à leur activité) et 12 % à trouver une nouvelle activité, aux CFF ou dans une autre entreprise (parfois au terme d'un reclassement professionnel).

En 2015, les CFF ont revu et adapté leur stratégie en matière de santé en fonction des nouvelles tendances observées au sein de l'entreprise et dans l'ensemble de la société. À compter de 2016, leur gestion de la santé mise – outre la consolidation des mesures concluantes – sur l'intervention précoce, sur la santé psychique du personnel et sur des profils des métiers non préjudiciables à la santé.

Collaborateurs: mise à profit du temps libre.

Depuis janvier 2015, les CFF encouragent leur personnel à s'investir en dehors de leur temps de travail via le programme «CFF actifs» qui permet aux collaboratrices et aux collaborateurs de proposer des activités sportives et culturelles à leurs collègues. Le groupe apporte son aide organisationnelle et financière. CFF actifs favorise ainsi les initiatives personnelles tout en promouvant un mode de vie sain et le contact entre les employés. À ce jour, plus de 1000 personnes ont déjà participé à ce programme.

Sécurité élevée au travail et pendant l'exploitation.

G4-14

G4-DMA

La sécurité, autrement dit l'absence d'accidents ferroviaires et l'intégrité physique de la clientèle, du personnel et des tiers, constitue une priorité pour les CFF et fait partie des trois grands objectifs du groupe. Elle est systématiquement inscrite à l'ordre du jour des séances de la Direction du groupe, l'unité Sécurité étant directement subordonnée au CEO.

Conscients que la sécurité est un défi permanent qu'il faut relever sans relâche jour après jour, les CFF engagent de nombreuses actions pour ancrer profondément cette notion dans l'esprit du personnel et consolider en permanence la forte culture sécuritaire. Développé au fil du temps, le système de management de la sécurité soutient durablement les efforts entrepris en la matière.

La stratégie actuelle des CFF vise à améliorer encore le haut niveau de sécurité atteint au fil des années. Le groupe entend poursuivre le développement de son excellente culture en la matière, assurer le respect des règles pertinentes, et renforcer continuellement la sécurité en exploitant le potentiel technique et les innovations.

Évolution en 2015.

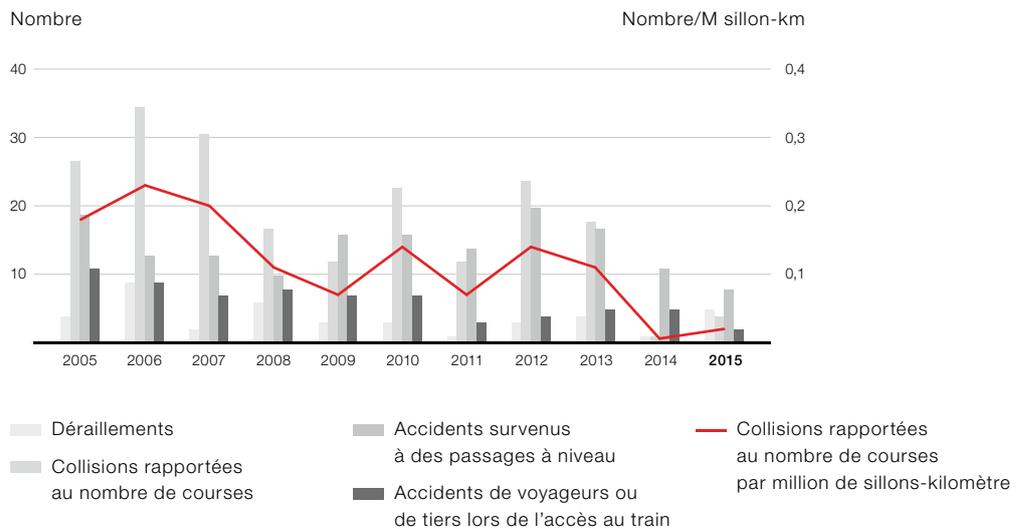
G4-LA8

G4-PR1

L'ensemble des indicateurs mesurés montre que les efforts constants en faveur de la sécurité portent leurs fruits. En 2015, neuf accidents ferroviaires présentant un risque moyen ou important (dérailements et collisions) ont été recensés. Les CFF n'ont donc pas réussi à renouveler l'excellente performance de l'année précédente, mais obtiennent néanmoins un résultat conforme à la moyenne habituelle. Trois accidents en particulier sont à mentionner: la collision latérale de deux trains de voyageurs à Rafz, le déraillement d'un train de marchandises à Daillens et celui d'un train de voyageurs dû à un éboulement sur la ligne du Saint-Gothard.

Suite à la collision survenue à Rafz, les CFF ont décidé de limiter la vitesse maximale des trains au départ et en rebroussement à 40 km/h afin de réduire le risque d'un scénario similaire. Pour la première fois depuis 20 ans, plusieurs tonnes de produits toxiques se sont déversées sur le lieu de l'accident à Daillens. Heureusement, aucun dommage durable pour l'être humain et l'environnement n'est à déplorer. D'autres indicateurs se sont améliorés, tels les cas de signaux qui ont reculé de 66 à 44 cas. En baisse depuis plusieurs années, les accidents professionnels sont restés stables par rapport à 2014.

Accidents d'exploitation ferroviaire.



En 2015, les CFF ont maintenu leur haut niveau de sécurité grâce à diverses initiatives, par exemple en équipant les signaux avec le dispositif de contrôle de la marche des trains. Outre cette mesure technique prioritaire, des progrès majeurs ont également été réalisés en matière de modernisation des installations et de sécurité sur les chantiers. Diverses solutions innovantes contribuent aussi à améliorer ponctuellement la sécurité, à l'instar de l'application WarnApp développée par les CFF qui alerte le mécanicien lorsqu'il accélère à l'approche d'un signal à l'arrêt.

Afin de réduire durablement les risques liés au transport de chlore, le groupe a réuni toutes les parties prenantes. Sous la houlette de l'Office fédéral de l'environnement et avec la participation de la Confédération, des cantons concernés, d'entreprises chimiques et des CFF, un projet a été lancé afin de créer les conditions-cadres nécessaires à une production locale et donc d'éviter le transport de tels produits toxiques.

En 2015, les CFF se sont aussi particulièrement impliqués dans la prévention des suicides. À long terme, ils entendent stabiliser, voire réduire le nombre de suicides sur le réseau ferroviaire dont les répercussions sont dramatiques.

Des ateliers de sécurité et de qualité pour sensibiliser le personnel.

G4-LA8

En 2015, les CFF ont mis au point l'atelier «Sécurité et qualité orientation clientèle» et organisé les premières manifestations pilotes avec la participation du CEO. L'atelier thématise la sécurité et la qualité à l'échelle de l'entreprise via une approche descendante depuis l'échelon des cadres supérieurs jusqu'aux équipes de la surface (cascade). Le groupe entend ainsi ancrer et développer la culture de la sécurité et de la qualité à tous les échelons, et permettre à chaque collaboratrice/collaborateur d'apporter une pierre à l'édifice en assurant la sécurité et la qualité dans une optique de satisfaction de la clientèle. À cet effet, plus de 3000 équipes identifient des champs d'action concrets puis déterminent et mettent en œuvre des mesures appropriées afin d'améliorer en permanence la sécurité et la qualité au sein des CFF.

Faciliter l'accès à la mobilité.

Mobilité combinée.

À l'avenir, la mobilité sera non seulement un impératif quotidien, mais aussi le garant de la qualité de vie, de la croissance économique, de la liberté individuelle, de l'épanouissement personnel ainsi que du temps libre.

Les CFF ont pour objectif de permettre une mobilité sans interruption à la population en Suisse, renforçant ainsi leur positionnement d'intégrateur des transports publics. Si le groupe continue à se concentrer sur son activité de base, il entend aussi développer l'information aux voyageurs et proposer des services de réservation et d'information à la clientèle de porte à porte tout au long de la chaîne de voyage. Il ne prévoit pas de concevoir lui-même de nouvelles offres de transport au départ et à destination des gares destinées à la clientèle, mais il veut contribuer activement à leur développement avec des partenaires et à leur promotion.

Les CFF assurent l'interconnexion entre le rail et d'autres modes de transport. Les gares disposent d'offres attrayantes et axées sur les besoins des utilisateurs permettant une mobilité combinée. Le groupe développe ces offres avec des partenaires de manière à ce que les voyageurs puissent organiser leur chaîne de mobilité de porte à porte en fonction de la situation et de leurs besoins.

Évolution en 2015.

En 2015, 592 places de stationnement P+Rail ont été construites et 369 modernisées dans l'enceinte de 19 gares. En étroite collaboration avec les communes concernées, 3670 places pour deux-roues (Bike+Rail) ont vu le jour ou été rénovées dans 24 gares. En avril, les CFF ont lancé l'application P+Rail CFF dans toute la Suisse, permettant ainsi à leurs clients de régler leurs frais de stationnement par smartphone dans 350 gares

dès la fin 2015. Plus de 12 000 automobilistes ont souscrit à ce service pendant l'année passée sous revue.

En collaboration avec Mobility, les CFF ont réalisé deux projets en 2015: la création et le développement de l'offre d'autopartage sans station fixe «Catch a Car» dans le cadre d'un test de marché à Bâle, et le rattachement de Mobility car sharing au SwissPass. Depuis août 2015, l'abonnement aux transports publics donne accès aux voitures de Mobility car sharing, ainsi qu'aux vélos et vélos électriques de PubliBike. Avec la planification en cours de réseaux de vélos en libre-service dans plusieurs grandes villes, l'association du deux-roues et du train est appelée à gagner en importance.

En 2016, les CFF prévoient de construire et de rénover environ 2500 places Bike+Rail et 200 places de stationnement P+Rail. Au second semestre, ils veulent par ailleurs lancer un planificateur de voyage de porte à porte qui permettra à la clientèle d'organiser et de réserver rapidement un voyage intermodal – autrement dit intégrant tous les modes de transport – via une plate-forme centralisée. L'association des transports publics et individuels fournit ainsi aux voyageurs des propositions d'itinéraires multimodaux déjà coordonnés et adaptés à leurs besoins.

Accessibilité.

Conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés de 2004, les CFF garantissent l'accessibilité des trains aux voyageurs à mobilité réduite. À cette fin, ils apportent des modifications progressives à leur matériel roulant, à leur infrastructure et à leur système d'information aux voyageurs.

Les CFF se sont fixé pour objectif de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer dans les espaces publics et d'utiliser l'ensemble de leurs prestations de manière autonome et sans discrimination.

Évolution en 2015.

Les CFF poursuivent leur action visant à permettre à chaque individu de circuler librement en compensant les potentiels obstacles dus à un handicap physique ou mental. Aujourd'hui, plus de la moitié des gares CFF, qui concentrent 82 % de notre clientèle, sont pleinement accessibles aux personnes handicapées. Notre objectif d'ici à 2020 est de faire passer le pourcentage de ces gares à 66 %, garantissant ainsi l'accès aux trains à 89 % de notre clientèle.

Accès au chemin de fer	2015	2014	Δ%
Gares et haltes	794	794	0,0
Avec accès aux trains pour les personnes handicapées	445	432	3,0

En 2015, les CFF ont inauguré une nouvelle halte (Neuhausen Rheinfahl) et achevé des travaux de mise en accessibilité dans 13 gares. Ils ont également apposé des lignes de sécurité tactilo-visuelles sur les quais de 97 gares afin de permettre aux malvoyants de s'orienter en toute sécurité.

Le marchepied du train représente bien souvent un obstacle insurmontable pour les personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant. Durant l'exercice sous revue, les CFF ont réalisé une avancée majeure en la matière. Ainsi, depuis le changement

d'horaire de décembre 2015, tous les trains du RER zurichois sont équipés d'au moins un accès à plancher surbaissé, à l'exception de certains trains supplémentaires circulant aux heures de grande affluence.

Principal canal de vente des CFF, le distributeur de billets doit être parfaitement accessible aux personnes malvoyantes. Le groupe a donc décidé d'y ajouter un pavé tactile: mission accomplie à la fin 2015 pour 1250 appareils répartis entre tous les points de vente. Les quelque 200 distributeurs restants seront équipés au cours de l'année 2016.

Le Call Center Handicap fête ses 15 ans.

Joignable au numéro gratuit 0800 007 102, le Call Center Handicap CFF est au service de tous les voyageurs à mobilité réduite depuis sa création en l'an 2000. Il est possible de faire appel à une assistance dans l'une des 168 gares d'appui réparties dans toute la Suisse, tous les jours entre 6h00 et 22h00 jusqu'à une heure avant le départ du train. Depuis sa création, le Call Center Handicap CFF a coordonné quelque 1,88 million de prestations d'aide à l'embarquement. Il reçoit en moyenne 200 appels par jour. Hébergé au sein du Contact Center CFF de Brigue, le service de conseil est également le principal centre de compétences des entreprises de transport suisses en matière d'accessibilité aux transports publics.

Environnement ferroviaire sûr.

G4-DMA

Les évolutions sociales telles que le comportement lors des sorties, la consommation d'alcool, le phénomène de groupe chez les adolescents et les jeunes adultes ou encore la propension à la violence pèsent de plus en plus sur la sécurité dans les espaces publics. Leurs effets se ressentent également dans les trains et les gares, si bien que les CFF ne sont pas épargnés par des infractions telles que des actes de violence et de vandalisme. Face à ce phénomène, les CFF multiplient les efforts pour sécuriser l'environnement ferroviaire. En étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires internes et externes, la Police des transports CFF assure la sécurité de la clientèle et du personnel dans les gares et les trains. L'unité du groupe chargée de la sécurité publique observe et analyse en permanence la situation en matière de sûreté et n'hésite pas à prendre les mesures nécessaires. Pour garantir un environnement ferroviaire sûr, il faut non seulement préserver la sûreté («security»), mais aussi prévenir les accidents («safety»).

Depuis plusieurs années, les CFF investissent d'importants moyens pour garantir le bien-être de leur clientèle dans les gares et à bord du train, qui fait incontestablement partie des moyens de transport les plus sûrs. Ils entendent également protéger leur personnel, le matériel roulant, les installations et les immeubles contre les faits délictueux et prévenir les accidents.

Évolution en 2015.

G4-LA8

G4-PR1

La situation en matière de sûreté est restée stable en 2015. Le nombre total d'incidents s'est inscrit à contre-courant des évolutions sociales avec une baisse de 17 % par rapport à 2014, et ce bien que les incertitudes liées à la politique sécuritaire en Europe et au Proche-Orient aient durablement pesé sur le sentiment de sécurité de la clientèle. Dans les trains, ce dernier est chiffré à 80,0 points d'indice, soit 0,6 en deçà de la valeur cible fixée pour 2015. En revanche, le sentiment de sécurité dans les gares affiche un résultat record à 77,5 points d'indice.

Les chiffres des agressions (harcèlement, menaces, voies de fait) à l'encontre du personnel ont légèrement reculé par rapport à 2014. Le personnel des trains reste la catégorie la plus touchée par les voies de fait, le plus souvent commises au terme de discussions avec des voyageurs récalcitrants ou sans titre de transport valable.

Agressions	2015	2014	Δ%
Voies de fait à l'encontre du personnel	184	194	-5,2
dont voies de fait à l'encontre du personnel des trains	158	159	-0,6

Le concept global de sûreté et les mesures correspondantes ont prouvé leur efficacité en 2015 comme l'atteste le résultat de diverses actions ciblées (réduction des frais dus aux vols de cuivre d'environ 50 % par rapport à 2014, identification des personnes ayant déposé des objets sur les voies dans la région de Soleure, effets positifs de la planification et de la gestion globales des interventions de la Police des transports sur la présence et l'efficacité des forces de sécurité).

Parallèlement, les CFF ont une nouvelle fois sillonné la Suisse avec leur Train école et découverte en vue de sensibiliser les enfants et adolescents aux dangers liés à l'accès aux trains et au comportement à adopter. Enfin, le personnel a communiqué de manière ciblée avec les clients s'exposant à des risques et distribué la brochure «La mobilité en toute sécurité».

Les CFF adaptent constamment leur concept global de sûreté aux évolutions. Ils continuent ainsi de développer le controlling de la situation, les cercles de sûreté régionaux, le programme de prévention de la violence RailFair et la capacité d'intervention de la Police des transports CFF. Des campagnes de prévention contribuent à la sécurité ferroviaire des voyageurs et du personnel (sûreté), et les mesures visant à éviter les accidents (sécurité) seront maintenues au cours des prochaines années. Enfin, des systèmes techniques innovants permettent d'optimiser la sécurité des personnes (voyageurs et collaborateurs) et des objets (objets et valeurs).

Campagne de prévention en Suisse romande: «Ensemble contre le vol à la tire».

En 2014, la Police des transports CFF et la Police fédérale allemande avaient mené avec succès une campagne de prévention contre le vol à la tire en Suisse alémanique. En février 2015, une action similaire a vu le jour pour la première fois en Suisse romande. Réalisée avec le concours de l'ambassade du Royaume-Uni et de l'aéroport de Genève, elle ciblait particulièrement les ressortissants britanniques, qui sont nombreux à atterrir à Genève et dont certains sont victimes de voleurs à la tire dès leur arrivée sur le sol suisse ou dans les trains. Présents sur un stand à l'aéroport de Genève ainsi que sur la ligne reliant Genève à Lausanne, des collaboratrices et collaborateurs de l'ambassade du Royaume-Uni à Berne et de la Police des transports CFF ont distribué des brochures et expliqué aux voyageurs comment se protéger. L'ambassadeur britannique, qui a activement participé à la campagne, a tenu à souligner l'importance de l'enjeu.

Permettre une utilisation durable du produit.

Produits verts.

Pilier d'une mobilité durable en Suisse, le train est apprécié par de nombreux clients CFF, qui savent parfaitement qu'il représente le mode de transport le plus «vert», autrement dit le plus respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui, l'industrie automobile intensifie ses mesures publicitaires et mise sur des innovations techniques en vue de présenter ses produits sous un angle plus écologique. Dans ce contexte, les CFF doivent renforcer proactivement leur positionnement d'entreprise de mobilité «verte» afin de préserver leur légitimité auprès de la clientèle comme de la Confédération, leur propriétaire.

Tout au long de la chaîne de voyage, les CFF s'efforcent de limiter au maximum les répercussions négatives de l'utilisation de leurs produits sur l'être humain et l'environnement. Leurs services de transport méritent par conséquent leur désignation de «produits verts», dont le faible impact environnemental doit être activement communiqué. Le groupe prévoit de développer et de commercialiser d'autres prestations écologiques.

Évolution en 2015.

En 2015, les CFF ont élaboré un portefeuille des «produits verts» existants ou à développer. Les idées réunies sont désormais en cours d'évaluation et de hiérarchisation. Suivant le potentiel sur le marché, le groupe introduira de nouvelles offres destinées à sa clientèle ou lancera le développement de produits, dont certains sont déjà en cours d'élaboration.

Les CFF ont également commencé à fournir à tous les intéressés des informations environnementales détaillées concernant leurs produits. À cet effet, ils ont modernisé l'écocomparateur intégré à l'horaire en ligne et mis au point un écocomparateur pour le nouveau planificateur de voyage de porte à porte sous forme d'application. Par ailleurs, le groupe prépare de concert avec l'OFEN, Swisscom et l'Öbu une nouvelle version de mobitool, une plate-forme Internet sur l'impact environnemental permettant de comparer différents moyens de transport en trafic commercial. Prévu pour mi-2016 dans une version mise à jour, le nouveau site Internet mobitool prendra en compte des facteurs environnementaux actualisés.

Les CFF font appel à des start-up dans le domaine des cleantech (technologies propres) pour développer leurs nouveaux produits verts. Ce type de coopération porte ses fruits, comme en témoigne dernièrement le lancement de stations de chargement mobiles pour téléphones portables avec l'entreprise Batterie, qui met des chargeurs alimentés grâce à l'énergie solaire à la disposition des passagers dans des kiosques.

Trains et gares propres.

G4-DMA

Chaque jour, quelque 1300 collaboratrices et collaborateurs CFF ramassent plus de 100 tonnes de déchets dans les gares et les trains, de quoi remplir quelque 2700 wagons par an. L'élimination correcte et rapide de ce volume en hausse permanente représente un défi considérable pour les CFF.

Afin de réduire l'impact environnemental des déchets des voyageurs, le groupe propose aux clients d'éliminer eux-mêmes leurs ordures dans le respect de l'environnement en mettant à leur disposition une infrastructure de tri sélectif conviviale.

Évolution en 2015.

Depuis novembre 2014, les cinq plus grandes gares sont équipées de nouveaux points de recyclage. Après plus d'un an, le bilan est très positif du point de vue des CFF. Ainsi, l'objectif de tri fixé à 25 % a été largement dépassé avec 42 % de déchets triés à la fin 2015.

G4-EN23

Déchets des voyageurs	Méthode d'élimination		2015	2014	Δ%
Déchets combustibles	Incinération	t	31 126	31 440	-1,0
Papier, carton	Recyclage	t	6 126	6 120	0,1
Verre	Recyclage	t	43	21	105,0
PET	Recyclage	t	294	158	86,6
Aluminium	Recyclage	t	47	21	123,8

Les résultats obtenus ont incité les CFF à étendre ce concept de tri à quatre gares supplémentaires (Lausanne, Saint-Gall, Winterthour et Zoug) en 2015. La décision de reconduire ce projet dans 25 autres gares déjà désignées sera prise en 2016 sur la base de différents aspects logistiques. En effet, un tri efficace en gare nécessite de nombreuses adaptations en coulisse. L'espace disponible en gare étant souvent limité (et largement occupé par l'entreposage, le déchargement ou le chargement de marchandises), la logistique est particulièrement complexe. Ainsi, les CFF ont installé en gare de Berne un nouveau compacteur stationnaire permettant de compresser les déchets.

Les CFF vidant les stations de recyclage à intervalles réguliers, et ce même si elles ne sont pas pleines. Afin d'optimiser la fréquence des interventions, le groupe teste un dispositif de mesure électronique du niveau de remplissage qui indique au personnel les stations devant être vidées. Les résultats de ce test devraient être disponibles au cours du premier trimestre 2016.

Pendant l'été 2015, en coopération avec le Centre de compétence pour l'intégration de la ville de Berne, les CFF ont créé 12 emplois pour réfugiés, étrangers admis provisoirement et requérants d'asile dans le cadre d'un programme de formation professionnelle. Les participants nettoient les compartiments des trains grandes lignes dans la région bernoise – une action très bien accueillie par la clientèle. Les places sont convoitées: elles permettent en effet non seulement aux participants de structurer leur quotidien, mais aussi d'acquérir une expérience pratique et d'obtenir des références en vue de leur entrée sur le marché du travail. Forts de ce succès, les CFF et la ville de Berne ont décidé de prolonger le projet pour une durée indéterminée.

Le personnel des CFF met la main à la pâte.

Plus d'une centaine de collaborateurs des CFF ont décidé de faire un geste contre le littering en choisissant de participer au Clean-Up Day en septembre 2015. Ils ont ainsi ramassé déchets, journaux, bouteilles PET et canettes en aluminium abandonnés dans les trains et dans les gares, sans oublier les chewing-gums collés sur le sol. Andreas Meyer, CEO des CFF, s'est quant à lui attaqué en novembre dernier aux mégots et à la saleté en s'engageant avec l'équipe de nettoyage du Clean-Up Day en faveur de la propreté sur le corps de voie de la gare d'Olten. Il a voulu remercier tous les clients qui éliminent correctement leurs déchets et souligner le travail remarquable effectué par les 1300 collaboratrices et collaborateurs œuvrant chaque jour à la propreté des trains et des gares.

Flux réguliers de pendulaires.

Près d'un client sur deux voyage pendant 25 % du temps d'exploitation, principalement le matin pour se rendre sur son lieu de travail et le soir pour regagner son domicile. Ces flux génèrent un taux d'utilisation élevé de nombreux trains en trafic régional et en trafic grandes lignes aux heures de pointe. Or, en toute logique, les voyageurs souhaitent en premier lieu bénéficier d'une place assise en trafic grandes lignes et sur les longs trajets.

Conscients du rôle crucial que joue la mobilité dans le développement territorial durable de la Suisse, les CFF s'engagent à proposer une offre de transports publics judicieuse et à lisser la demande de transport au cours de la journée en coopération avec d'autres entreprises et avec les pouvoirs publics.

Afin de répondre aux besoins de leurs clients et d'exploiter encore plus efficacement les capacités, les CFF souhaitent mieux répartir l'utilisation des trains pendant la journée.

Évolution en 2015.

Work Smart a vu le jour au printemps 2015 avec le concours des CFF et d'autres employeurs (Swisscom, Microsoft, La Mobilière, La Poste Suisse, Witzig The Office Company). Cette initiative encourage les formes de travail flexibles en Suisse et vise entre autres une exploitation intelligente des ressources et des infrastructures.

En 2015, l'initiative Work Smart a commencé par publier une charte en vue de rallier le plus grand nombre possible d'entreprises à sa cause: à la fin de l'année, 55 sociétés l'avaient déjà signée. À l'occasion d'une semaine d'action, les initiateurs ont proposé de nombreuses informations et émis des suggestions sur les formes de travail flexibles.

Au printemps, les CFF ont interrogé leur personnel afin de déterminer avec précision le potentiel du travail mobile au sein de leur entreprise. D'après cette enquête, près d'un tiers du personnel (9500 collaboratrices et collaborateurs) occupe un poste offrant la possibilité de travailler de manière flexible. Des modèles ad hoc permettent d'ores et déjà à quelque 3500 d'entre eux d'éviter de manière ponctuelle les heures de pointe.

En 2016, une campagne interne sensibilisera encore plus de collaboratrices, de collaborateurs et de supérieurs au travail flexible. En qualité de membre de l'initiative, le groupe s'engage en faveur de l'assouplissement des formes de travail en Suisse et promeut l'échange entre les entreprises participantes.

Étude: «exploiter plus intelligemment les infrastructures de transport grâce à des modèles de travail plus souples».

Une étude commandée par les CFF, le canton de Berne, La Poste Suisse et Swisscom quantifie pour la première fois le potentiel de réduction de la fréquentation des trains: une promotion conséquente des formes de travail flexibles et une adaptation partielle des horaires scolaires permettraient de réduire le taux d'utilisation pendant les heures de grande affluence (HGA) de 20 à 30 % le matin, et de 10 % en soirée. Il s'ensuivrait une augmentation du nombre de places assises libres pour les voyageurs ne pouvant pas éviter les heures de pointe. Enfin, cela permettrait d'économiser près de 140 millions de francs à l'échelle de la Suisse, soit le montant nécessaire à la mise en œuvre de mesures de renfort aux HGA.

Principes relatifs au reporting sur le développement durable.

Profil du rapport.

- G4-17
- G4-23
- G4-28
- G4-29
- G4-30
- G4-31
- G4-32
- G4-33

Le rapport sur le développement durable fait partie intégrante du rapport annuel des CFF. Le groupe y présente ses principales performances économiques, environnementales et sociales conformément aux lignes directrices du GRI (Global Reporting Initiative). Comme en 2014, le rapport a été élaboré «en conformité» avec les lignes directrices G4 du GRI (option de conformité: «critères essentiels»).

Les CFF publient chaque année un rapport de gestion et de développement durable. Ils éditent parallèlement un numéro spécial du magazine du personnel «En route» consacré à l'exercice. Tous les documents composant le rapport annuel sont disponibles sur le site des CFF en trois langues.

Le rapport de gestion et de développement durable 2015 des CFF couvre la période comprise entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2015. Les CFF ont publié leur dernier rapport de gestion et de développement durable pour l'exercice 2014 le 26 mars 2015. Identique d'une année sur l'autre, la présentation suit les orientations et les champs d'action de la stratégie de développement durable. Le champ, le périmètre du rapport et les méthodes de mesure utilisées n'ont pas enregistré de changements significatifs si bien que la comparabilité avec le rapport sur l'exercice précédent est assurée.

L'index du contenu GRI est proposé à la page 59 sous forme de tableau avec renvoi aux pages correspondantes. Le présent rapport de gestion et de développement durable porte sur la maison mère des CFF (CFF SA et CFF Cargo, hors filiales et participations). Les données ou les informations qui concernent soit une partie de l'entreprise, soit l'ensemble du groupe (division ou CFF SA) sont indiquées en conséquence.

Le rapport est basé sur une vérification de l'index du contenu par le GRI. Cette dernière confirme l'exactitude et l'exhaustivité, conformément aux lignes directrices G4 du GRI, des renvois de l'index vers tous les contenus déclarés dans le rapport. Le contenu des informations n'a fait l'objet d'aucune vérification d'exhaustivité ou de qualité par des personnes externes. Lorsque cela s'est avéré opportun, les standards déterminants pour le controlling interne ont été appliqués.

Interlocutrice en cas de questions:

Christina Meier
Responsable Développement durable
CFF SA
Hilfikerstrasse 1, 3000 Berne 65
christina.meier@cff.ch

Index du contenu GRI.



Informations générales standard.

Éléments généraux d'information	Page(s) du rapport de gestion et de développement durable des CFF	Page correspondante du site Internet des CFF	Présentation directe	Vérification externe	Détails à propos des éléments généraux d'information
Stratégie et analyse					
G4-1	3 29			x	Explication du CEO sur l'importance accordée au développement durable.
G4-2	31		L'impact des tendances, les risques et les opportunités en matière de développement durable sont indiqués dans l'ensemble du présent rapport, notamment dans la description des champs d'action de la stratégie de développement durable.	x	Impact de l'organisation sur le développement durable et incidence des risques et opportunités en matière de développement durable.
Profil de l'organisation					
G4-3	14			x	Nom de l'organisation.
G4-4	4			x	Principales marques et principaux produits et services.
G4-5	14			x	Siège de l'organisation.
G4-6	14		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 107-108.	✓	Pays dans lesquels l'organisation exerce des activités.
G4-7	14			x	Mode de propriété et forme juridique.
G4-8	12			x	Marchés desservis.
G4-9	12	Faits et chiffres		x	Taille de l'organisation.
G4-10	44	Personnel de la maison mère Diversité		x	Nombre de collaborateurs selon les catégories.
G4-11		Personnel de la maison mère	Effectif selon le contrat de travail 2015 (maison mère sans les filiales): CCT: 26 354 ETP; CO: 1221 ETP.	x	Collaborateurs couverts par une convention collective.
G4-12	35			x	Chaîne d'approvisionnement de l'organisation.
G4-13	84		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 107-108.	✓	Changements substantiels survenus au cours de la période de reporting et concernant la taille, la structure ou la propriété.
G4-14	48		Dans le cadre de l'exploitation de l'infrastructure et des prestations des CFF, le principe de précaution joue un rôle essentiel. En attestent notamment les approches préventives en matière de protection de l'environnement et du personnel au sein de l'exploitation.	x	Application du principe de précaution.
G4-15			Les CFF sont représentés dans de nombreux organes nationaux et internationaux et adhèrent à des conventions internationales. À mentionner plus particulièrement: – Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER); – Union Internationale des Chemins de Fer (UIC); – Transparency International Suisse; – Association du commerce extérieur (Foreign Trade Association, FTA); – Öbu (réseau suisse pour une économie durable).	x	Engagement dans des initiatives externes.
G4-16			Les CFF sont représentés dans quelque 280 organes nationaux et internationaux intervenant dans les domaines de la régulation (env. 75), de la technique (env. 110), de la sécurité (7) et au niveau des divisions (env. 85).	x	Affiliation à des organisations de défense des intérêts.

Aspects et périmètres pertinents identifiés

G4-17	14 58			x	Entités de l'organisation incluses dans le rapport.
G4-18	31			x	Détermination du contenu et du périmètre des aspects.
G4-19	31			x	Aspects ou contenus pertinents.
G4-20	30		Les champs d'action des orientations stratégiques suivantes: – conserver l'atout écologique par rapport à la route; – agir en employeur responsable; ont des conséquences directes au sein des CFF.	x	Délimitation des aspects essentiels et définition du périmètre du rapport au sein de l'organisation.
G4-21	30		Les champs d'action des orientations stratégiques suivantes: – garantir une chaîne d'approvisionnement responsable; – faciliter l'accès à la mobilité; – promouvoir l'utilisation de produits durables; sont pertinents pour les CFF en raison notamment de leur fort impact sur la clientèle et les fournisseurs.	x	Délimitation des aspects essentiels et définition du périmètre du rapport en dehors de l'organisation.
G4-22	84		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 107-108.	✓	Nouvelle présentation des informations par rapport à l'exercice précédent et raisons de ces modifications.
G4-23	58			x	Changements significatifs du périmètre et des aspects par rapport à l'exercice précédent.

Implication des parties prenantes

G4-24	32			x	Implication des parties prenantes par l'organisation.
G4-25	32			x	Identification et sélection des parties prenantes.
G4-26	32			x	Implication avec des groupes de parties prenantes.
G4-27	27 31	Conseil clientèle Politique et société		x	Préoccupations clés soulevées par les parties prenantes.

Profil du rapport

G4-28	58			x	Période de reporting.
G4-29	58			x	Date du dernier rapport.
G4-30	58			x	Cycle de reporting.
G4-31	58			x	Personne à contacter pour toute question sur le rapport.
G4-32	58			x	Option de conformité choisie pour le rapport.
G4-33	26 58			x	Vérification externe.

Gouvernance

G4-34	15 33			x	Structure de la gouvernance de l'organisation et responsabilité des décisions relatives aux impacts économiques, environnementaux et sociaux.
G4-35	19 33			x	Processus de délégation des pouvoirs concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-36	18 33			x	Responsabilité des thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-37	27 31 33			x	Processus de consultation entre les parties prenantes et l'instance de gouvernance.
G4-38	17 21			x	Composition de l'instance supérieure de gouvernance.
G4-39	18			x	Fonction de l'instance supérieure de gouvernance.
G4-40	18			x	Processus de nomination et de sélection pour l'instance supérieure de gouvernance.

G4-41	18			x	Processus mis en place afin que l'instance supérieure de gouvernance s'assure que les conflits d'intérêts sont évités et gérés.
G4-42			La stratégie de développement durable des CFF a été adoptée par la Direction du groupe et approuvée par le Conseil d'administration en avril 2014. La performance de développement durable fait l'objet d'un rapport annuel à la Direction du groupe indiquant les ICP définis pour chaque champ d'action.	x	Rôles de l'instance supérieure de gouvernance dans le développement de la stratégie de l'organisation concernant les impacts économiques, environnementaux et sociaux.
G4-43			Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe disposent de solides connaissances relatives aux questions économiques, environnementales et sociales. Les évolutions actuelles sont inscrites à l'ordre du jour dans le cadre de l'examen des objectifs du groupe ainsi que périodiquement par thème.	x	Approfondissement des connaissances de l'instance supérieure de gouvernance concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-44	19		La performance des CFF est mesurable sur la base des neuf objectifs du groupe. La pondération entre les objectifs financiers et non financiers garantit un juste équilibre entre les tâches de pilotage et de gestion de l'entreprise. La réalisation des objectifs, mesurée en continu, fait l'objet d'un rapport trimestriel à la Direction du groupe et au Conseil d'administration.	x	Performance de l'instance supérieure de gouvernance concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-45	18			x	Rôle de l'instance supérieure de gouvernance dans l'identification et la gestion des risques et opportunités économiques, environnementaux et sociaux.
G4-46	20			x	Rôle de l'instance supérieure de gouvernance dans l'examen de la gestion des risques concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-47	20			x	Fréquence de l'examen des impacts, risques et opportunités économiques, environnementaux et sociaux par l'instance supérieure de gouvernance.
G4-48	19			x	Examen et approbation du rapport de développement durable de l'entreprise.
G4-49	19			x	Processus de communication des réclamations majeures à l'instance supérieure de gouvernance.
G4-50	19			x	Nature et nombre total de réclamations majeures communiquées à l'instance supérieure de gouvernance.
G4-51	24-25			x	Politique de rémunération pour l'instance supérieure de gouvernance.
G4-52	24			x	Processus de détermination de la rémunération.
G4-53	24			x	Prise en compte des opinions des parties prenantes en matière de rémunération.
G4-54			En 2015, le ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé par rapport à la rémunération annuelle totale du plus bas revenu s'élevait à 1:19.	x	Ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé au sein de l'organisation par rapport au salaire moyen.
G4-55			Au 1.1.2015, le pourcentage d'augmentation de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé s'élevait à -2,0 %; celui de l'ensemble du personnel à 0,4 %, soit un ratio de 1:-5.	x	Ratio du pourcentage d'augmentation entre la rémunération du collaborateur le mieux payé et le salaire moyen au sein de l'organisation.

Éthique et intégrité

G4-56	20	Code de conduite		x	Valeurs, principes, normes et règles de l'organisation en matière de comportement au sein de l'organisation.
G4-57	20			x	Mécanismes internes et externes pour obtenir des conseils sur les comportements éthiques et respectueux de la loi.
G4-58	20			x	Mécanismes internes et externes utilisés pour faire part des réclamations relatives à des comportements non respectueux de l'éthique ou de la loi.

Informations spécifiques standard.

Indicateurs et DMA	Page(s) du rapport de gestion et de développement durable des CFF	Page correspondante du site Internet des CFF	Omissions	Vérification externe	Indicateur détaillé
--------------------	---	--	-----------	----------------------	---------------------

Catégorie: Économie

Pratiques d'achat

G4-DMA	35	Pratiques d'achat		x	Description de l'approche managériale (approvisionnement).
G4-EC9	35			x	Part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux sur les principaux sites opérationnels.

Catégorie: Environnement

Matières

G4-DMA	37			x	Description de l'approche managériale (matériel).
G4-EN1	38	Indicateurs environnementaux		x	Consommation de matières en poids ou en volume.

Énergie

G4-DMA	38	Énergie		x	Description de l'approche managériale (énergie).
G4-EN3	39			x	Consommation énergétique au sein de l'organisation.
G4-EN5	39			x	Intensité énergétique.
G4-EN6	39			x	Réduction de la consommation énergétique.

Émissions

G4-DMA	40	Climat		x	Description de l'approche managériale (émissions).
G4-EN15	41			x	Émissions directes de gaz à effet de serre (Scope 1).
G4-EN16	41			x	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (Scope 2) liées à l'énergie.
G4-EN17	41			x	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (Scope 3).
G4-EN18	42			x	Intensité des émissions de gaz à effet de serre.
G4-EN19	41			x	Réduction des émissions de gaz à effet de serre.
G4-EN20	42			x	Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO).
G4-EN21	42			x	NOx, SOx et autres émissions atmosphériques substantielles.

Effluents et déchets

G4-DMA	37 55	Déchets		x	Description de l'approche managériale (effluents et déchets).
G4-EN23	37 38 55			x	Poids total de déchets, par type et par mode de traitement.

Catégorie: Social

Sous-catégorie: Pratiques en matière d'emploi et travail décent

Santé et sécurité au travail

G4-DMA	46 48			x	Description de l'approche managériale (santé et sécurité au travail).
G4-LA6	47	Personnel de la maison mère		x	Taux et types d'accidents du travail, de maladies professionnelles, d'absentéisme, proportion de journées de travail perdues et nombre total de décès liés au travail, par zone géographique et par sexe.
G4-LA7	47			x	Salariés exposés directement et fréquemment à des maladies liées à leur activité.
G4-LA8	48 50 53			x	Thèmes de santé et de sécurité couverts par des accords formels avec les syndicats.

Égalité de rémunération entre les femmes et les hommes

G4-DMA	45			x	Description de l'approche managériale (égalité de rémunération entre les femmes et les hommes).
G4-LA13	45			x	Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes par rapport aux hommes par catégorie professionnelle et par principaux sites opérationnels.

Sous-catégorie: Responsabilité liée aux produits

Santé et sécurité des consommateurs

G4-DMA	42 48 52	Sécurité		x	Description de l'approche managériale (santé et sécurité des consommateurs).
G4-PR1	48 53			x	Pourcentage des catégories importantes de produits et de services pour lesquelles les impacts sur la santé et la sécurité sont évalués aux fins d'amélioration.

Sommaire.

Rapport financier.

Groupe CFF

- P 66 Rapport sur la situation financière
- P 76 Compte de résultat du groupe CFF
- P 77 Bilan du groupe CFF
- P 78 Tableau des flux de trésorerie du groupe CFF
- P 79 Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF
- P 80 Annexe aux comptes consolidés 2015
- P 107 Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés

CFF SA

- P 109 Compte de résultat de CFF SA
- P 110 Bilan de CFF SA
- P 111 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P 120 Proposition d'utilisation du résultat
- P 121 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

Rapport sur la situation financière. Les CFF en 2015.

Les CFF ont clôturé l'exercice 2015 sur un résultat consolidé de 245,7 millions de francs (2014: 372,9 millions). En recul de 127,2 millions de francs, le résultat a été grevé par la force du franc (-80,0 millions), qui a eu des répercussions en particulier sur les trafics voyageurs et marchandises internationaux. L'augmentation des fonds requis pour le maintien de la qualité de l'infrastructure et la baisse des produits issus de la vente de biens immobiliers (après leur hausse liée à la cession de bâtiments à usage de bureaux à Berne en 2014) ont pesé sur le résultat du groupe à hauteur, respectivement, de 30,5 et 48,2 millions de francs. Toutefois, le recul a pu être limité à 127,2 millions de francs grâce à l'amélioration du produit du trafic voyageurs national (croissance de la demande et mesures tarifaires) et aux contre-mesures engagées (p. ex. négociations complémentaires avec les fournisseurs, gel des embauches sélectif).

Le segment Trafic voyageurs a amélioré son résultat de 26,6 millions de francs, à 130,5 millions. Le produit du trafic voyageurs a augmenté notamment en raison de la croissance de la demande et de l'application de mesures tarifaires en décembre 2014.

Le résultat du segment Immobilier avant indemnités compensatoires s'est établi à 342,5 millions (-52,5 millions). Des indemnités compensatoires ont été versées pour le financement de l'infrastructure (150,0 millions) et l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (180,5 millions).

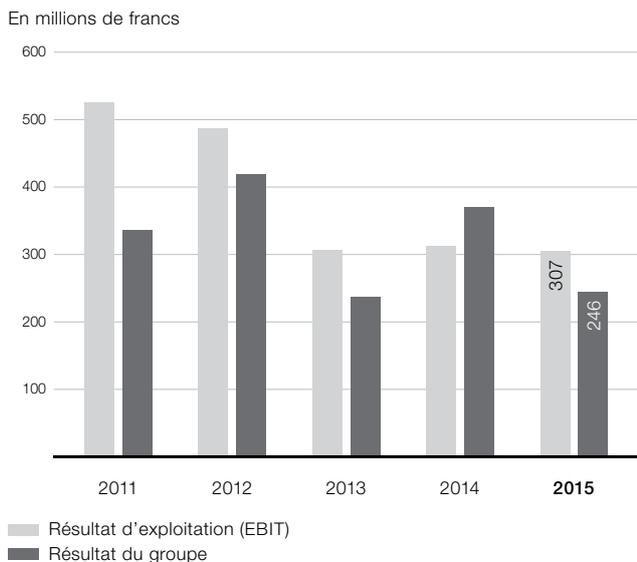
Évoluant dans un environnement particulièrement difficile, le segment Trafic marchandises a clôturé l'exercice sur une perte de 21,5 millions de francs, alors qu'il avait renoué avec les bénéfices en 2013 et 2014 au terme d'un programme d'assainissement concluant. Ainsi, son résultat a enregistré un recul de 54,6 millions de francs par rapport à 2014. La force du franc et le ralentissement conjoncturel ont particulièrement affecté CFF Cargo Suisse. La mise en œuvre de mesures d'économies et de renforcement de l'efficacité ont permis de stabiliser la situation et d'atteindre un résultat équilibré au second semestre.

Le secteur Réseau a poursuivi les efforts accomplis en 2014 pour le maintien de la qualité de l'infrastructure, mais les fonds prévus par la Convention sur les prestations n'ont pas permis de couvrir la totalité des dépenses engagées. Le résultat du segment Infrastructure s'est inscrit en recul de 30,5 millions de francs, à -96,3 millions.

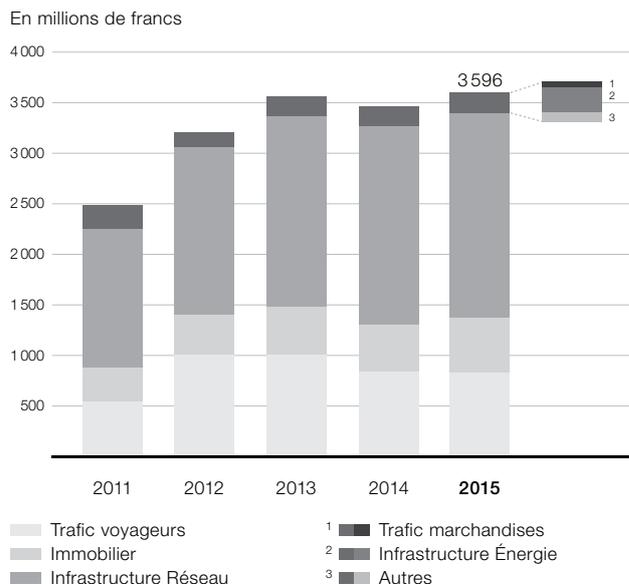
Le flux de trésorerie disponible s'est établi à -522,6 millions de francs (2014: -205,2 millions). Le net recul est essentiellement lié aux vastes investissements et à la baisse des revenus issus de la vente de biens immobiliers par rapport à 2014.

L'endettement net porteur d'intérêts s'est inscrit à 8,3 milliards de francs. Son accroissement de 0,5 milliard de francs est dû en particulier aux investissements effectués au titre du matériel roulant en trafic grandes lignes et en trafic régional, ainsi qu'au déficit enregistré par le segment Infrastructure.

Résultat du groupe de 2011 à 2015.



Investissements de 2011 à 2015.



S'établissant à 245,7 millions de francs, le résultat du groupe a reculé de 127,2 millions par rapport à 2014.

Les produits d'exploitation se sont inscrits à 8786,2 millions de francs. Leur accroissement de 1,4 % ou 121,8 millions de francs s'explique par la hausse des produits du trafic voyageurs (+109,8 millions), des produits locatifs (+16,1 millions) et des prestations des pouvoirs publics. En revanche, le produit du trafic marchandises a baissé de 44,5 millions de francs, sous l'effet du franc fort et du ralentissement conjoncturel.

Les charges d'exploitation ont crû de 129,2 millions de francs (+1,5 %), à 8479,3 millions, en raison de l'augmentation des charges de personnel et des amortissements.

Au final, le résultat d'exploitation a fléchi de 7,4 millions de francs ou 2,4 %, à 306,9 millions.

Les corrections de valeur liées à la conversion des postes du bilan libellés en euro et les valorisations des placements financiers ont pesé sur le résultat financier qui s'est inscrit en recul de 65,4 millions de francs par rapport à 2014, à -198,1 millions.

Le résultat hors exploitation (141,8 millions) s'est contracté de 48,2 millions de francs par rapport à 2014, en raison du recul des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers.

En 2015, les CFF ont dans l'ensemble investi 3596,4 millions de francs, soit 133,9 millions de plus qu'en 2014. Les investissements ont porté sur le matériel roulant en trafic voyageurs, sur l'infrastructure ferroviaire, sur les projets immobiliers et sur les installations de production d'énergie.

Afin d'améliorer l'offre et le confort des voyageurs, le segment Trafic voyageurs a investi 828,2 millions de francs (2014: 848,2 millions) en particulier dans l'acquisition de nouveaux véhicules (p. ex. trains duplex Regio et rames automotrices ETR 610) et dans la modernisation du matériel roulant. Les investissements de ce segment concernent aussi bien le trafic grandes lignes (229,0 millions; 2014: 310,2 millions) que le trafic régional (498,5 millions; 2014: 396,8 millions) et les installations d'entretien et les systèmes de vente (100,8 millions; 2014: 141,1 millions).

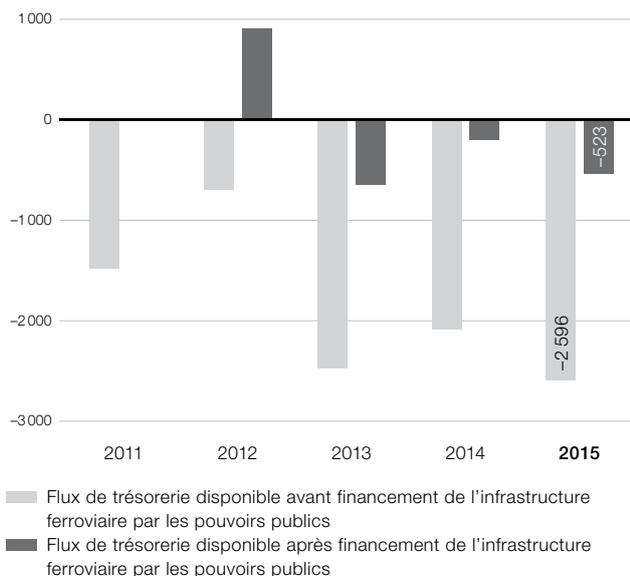
Le secteur Immobilier a investi 550,6 millions de francs (2014: 458,1 millions) dans la modernisation et l'extension de gares et le développement de sites proches de celles-ci.

Destinés à améliorer la stabilité de l'horaire et à développer l'offre, les projets de maintien et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ont représenté un investissement de 2017,6 millions de francs (2014: 1962,7 millions).

Le secteur Énergie a investi 122,7 millions de francs (2014: 121,6 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 2011 à 2015.

En millions de francs

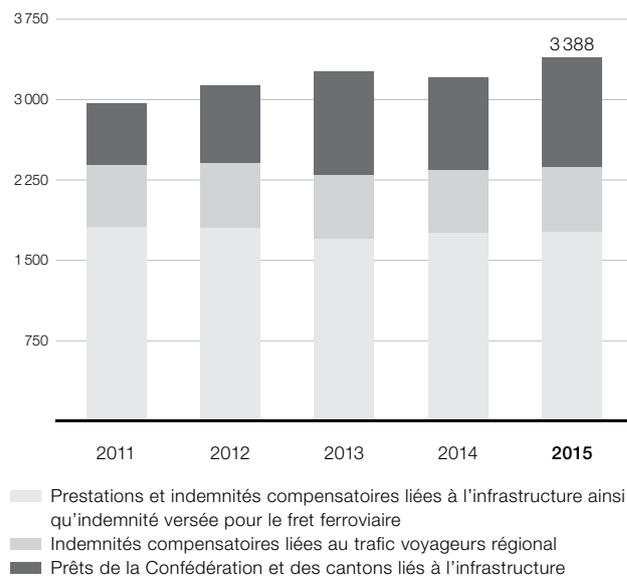


Toujours négatif, le flux de trésorerie disponible après financement par les pouvoirs publics s'est inscrit à -522,6 millions de francs (2014: -205,2 millions). La hausse des investissements, la baisse des produits issus de la vente de biens immobiliers et la perte enregistrée par le segment Infrastructure expliquent ce recul de 317,4 millions de francs.

En 2015, les pouvoirs publics ont octroyé une enveloppe de 2073,5 millions de francs pour les investissements de remplacement financés par la Convention sur les prestations et les projets bénéficiant d'un financement spécial. L'augmentation des financements spéciaux, pour la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse et la ligne diamétrale de Zurich, explique en particulier cette hausse de 188,6 millions de francs.

Prestations des pouvoirs publics de 2011 à 2015.

En millions de francs

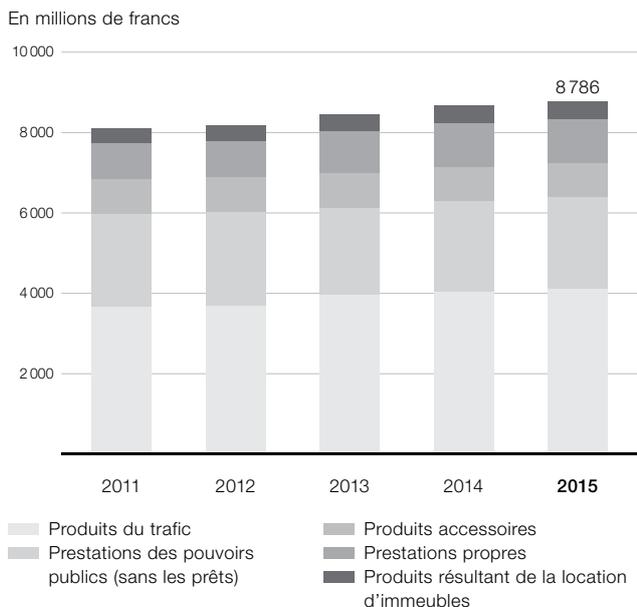


Les prestations versées par la Confédération pour l'infrastructure englobent les coûts liés à la mise à disposition et à l'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas couverts par le prix du sillon fixé par la loi, ainsi que la contribution au maintien de la qualité de l'infrastructure à hauteur des amortissements comptabilisés (1769,0 millions de francs). Elles comprennent également l'indemnité versée pour le fret ferroviaire (19,0 millions).

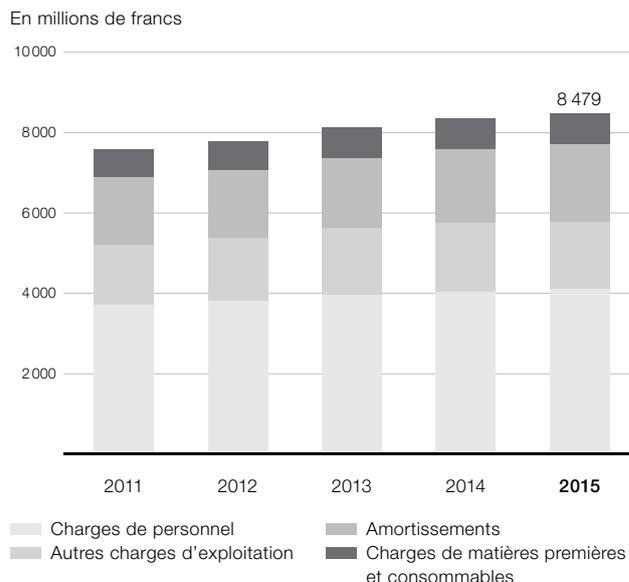
Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional correspondent à la participation aux coûts non couverts par les voyageurs et générés par l'offre que les pouvoirs publics ont commandée (602,4 millions de francs).

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, à la préparation opérationnelle de l'axe du Saint-Gothard et à divers projets dans le cadre du programme «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (1017,1 millions de francs).

Produits d'exploitation de 2011 à 2015.



Charges d'exploitation de 2011 à 2015.



En 2015, les produits d'exploitation ont augmenté de 1,4 %, à 8786,2 millions de francs.

Le produit du trafic voyageurs a progressé de 3,6 % à 3154,7 millions de francs en raison de la croissance de la demande et des mesures tarifaires. En recul de 44,5 millions de francs, le produit du trafic marchandises s'est inscrit à 822,0 millions de francs. Les répercussions directes du franc fort sur les prix et la diminution des prestations en trafic national sous l'effet du ralentissement conjoncturel expliquent pour l'essentiel cette baisse de 5,1 %.

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 trafics régional et marchandises (2291,0 millions de francs). Leur progression de 42,2 millions de francs par rapport à 2014 est essentiellement liée au relèvement de la contribution au maintien de la qualité de l'infrastructure.

Les produits accessoires ont baissé de 27,9 millions ou 3,3 %, à 830,0 millions de francs. Leur baisse est liée au franc fort et, en particulier, au recul des produits issus de la location de matériel roulant à des compagnies ferroviaires étrangères.

Les prestations propres (1116,2 millions de francs) reflètent la part de travail fournie par le groupe dans les investissements. L'accroissement de 24,9 millions de francs ou 2,3 % est proportionnel à la hausse du volume d'investissements.

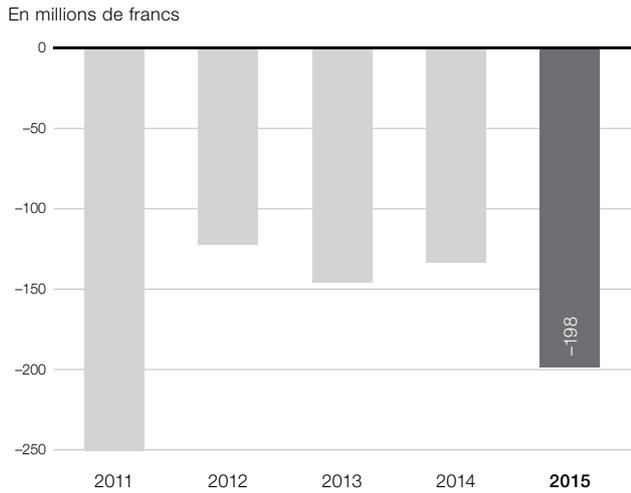
Les produits résultant de la location d'immeubles ont crû de 16,1 millions de francs (+3,8 %), notamment en raison de l'augmentation des surfaces à louer.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 1,5 % ou 129,2 millions, à 8479,3 millions de francs.

L'augmentation du volume d'ordres et d'investissements dans le segment Infrastructure ainsi que l'introduction de nouveaux modèles de départ à la retraite pour les catégories de fonctions particulièrement pénibles avec faible niveau de rémunération ont entraîné une augmentation des charges de personnel de 2,0 % ou 79,5 millions de francs.

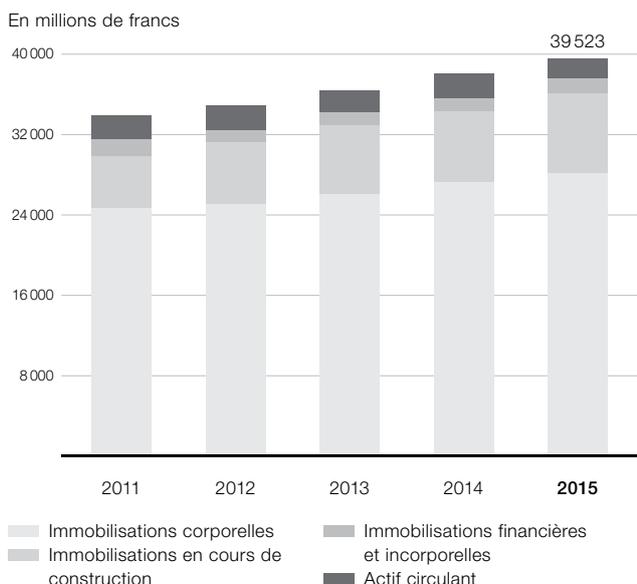
Les amortissements ont crû de 86,4 millions de francs, notamment en raison des investissements liés à la mise en service de la ligne diamétrale de Zurich et à l'acquisition de nouveau matériel roulant.

Résultat financier de 2011 à 2015.

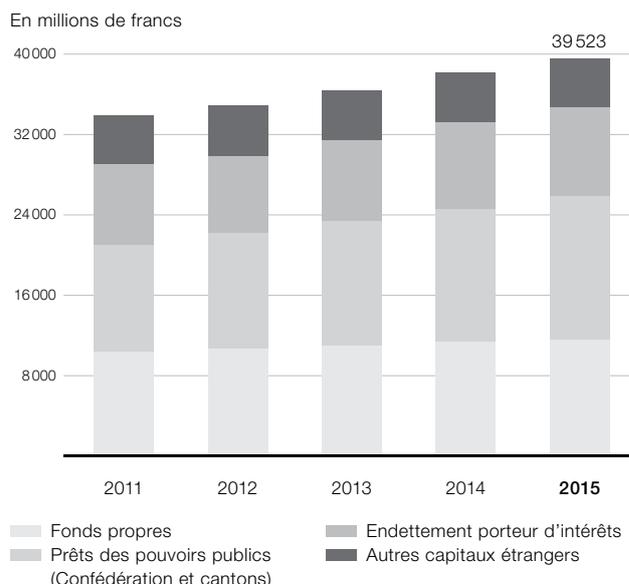


En 2015, le résultat financier s'est inscrit à -198,1 millions de francs (y compris notamment les charges d'intérêts, les produits de participations et les effets de change). Le recul de 65,4 millions de francs par rapport à 2014 s'explique en particulier par les corrections de valeur liées à la conversion des postes du bilan libellés en euros et par la valorisation des placements financiers.

Structure de l'actif de 2011 à 2015.



Structure du passif de 2011 à 2015.



Les immobilisations corporelles et les immobilisations en cours de construction ont progressé de 1825,7 millions de francs ou 5,3 %, passant de 34 275,7 millions en 2014 à 36 101,4 millions en 2015. Leur taux de croissance depuis 2011 s'établit à 4,9 % en moyenne annuelle. La hausse enregistrée en 2015 s'explique surtout par le maintien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (+983,6 millions de francs ou 4,7 %). Mais elle est également due à l'introduction de trains duplex Regio et de rames automotrices ETR 610, ainsi qu'à l'avancement des travaux liés à la construction d'objets immobiliers (p. ex. Europaallee à Zurich).

Les immobilisations financières et incorporelles se sont élevées à 1448,0 millions de francs en 2015 (2014: 1384,0 millions). Leur croissance de 64 millions de francs est notamment liée au renouvellement du logiciel utilisé pour les décomptes du trafic. L'actif circulant a reculé de 473,1 millions de francs, principalement en raison d'une diminution des liquidités.

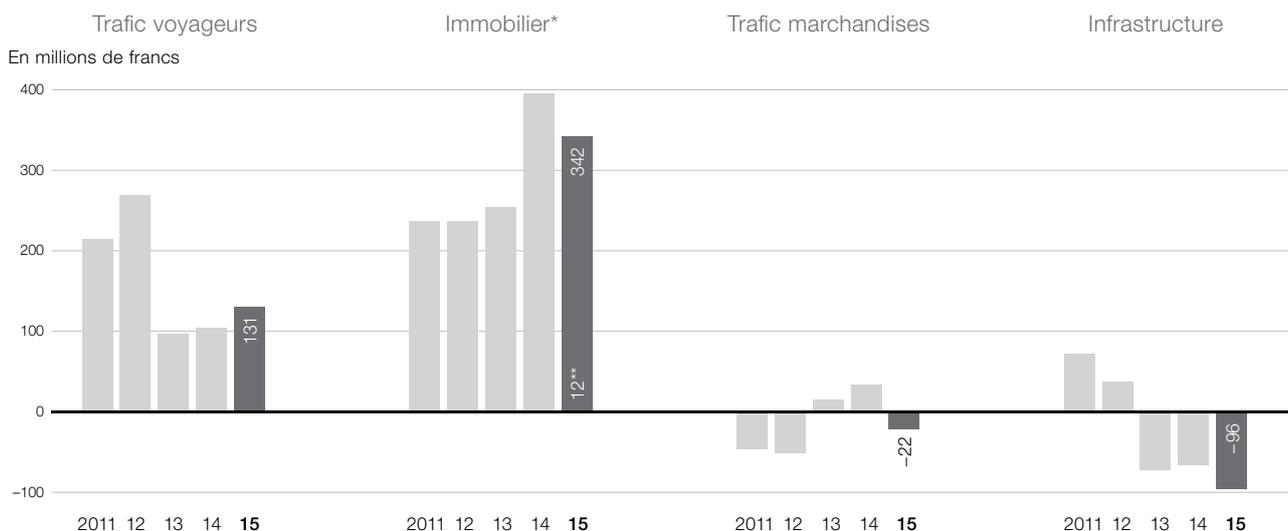
Représentant un total de 14 277,9 millions de francs, les prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire ont augmenté de 1017,2 millions en raison notamment des grands projets commandés par la Confédération et les cantons.

L'endettement net porteur d'intérêts (dettes financières porteuses d'intérêts après déduction des liquidités) a progressé de 532,1 millions de francs, à 8252,1 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.

Depuis 2015, le taux de couverture de la dette est comptabilisé sur la base de l'EBITDA (ratio entre endettement net porteur d'intérêts et EBITDA corrigé des indemnités compensatoires pour amortissements liées à l'infrastructure), en conformité avec les objectifs stratégiques que la Confédération a assignés aux CFF. Ce taux a crû de 6,7 à 6,9 en 2015. L'amélioration de l'EBITDA corrigé n'a que partiellement compensé l'augmentation de l'endettement net porteur d'intérêts.

Les autres capitaux étrangers englobent notamment les factures des fournisseurs, les passifs de régularisation et les provisions. S'établissant à 4829,8 millions de francs, ils sont restés stables par rapport à 2014.

Résultat par segment de 2011 à 2015.



* avant versement de toutes les indemnités compensatoires

** après versement des indemnités compensatoires

Trafic voyageurs.

Le segment Trafic voyageurs a enregistré un résultat annuel de 130,5 millions de francs, soit 26,6 millions de plus qu'en 2014. Cette amélioration est due en particulier à l'augmentation du produit du trafic (+109,8 millions), aussi bien en trafic régional qu'en trafic grandes lignes (grâce notamment aux mesures tarifaires de 2014 et à la croissance de base). Par contre, tout comme le franc fort, la hausse des amortissements a pesé sur le résultat à hauteur de 21,9 millions de francs.

Immobilier.

Avant versement des indemnités compensatoires, le segment Immobilier a enregistré un résultat annuel de 342,5 millions de francs, soit 52,5 millions de moins qu'en 2014. Des indemnités compensatoires ont été versées pour le financement de l'infrastructure (150,0 millions) et l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (180,5 millions). Les produits issus de la vente de biens immobiliers ont fléchi de 48,2 millions de francs, ce qui explique le recul par rapport à 2014.

Trafic marchandises.

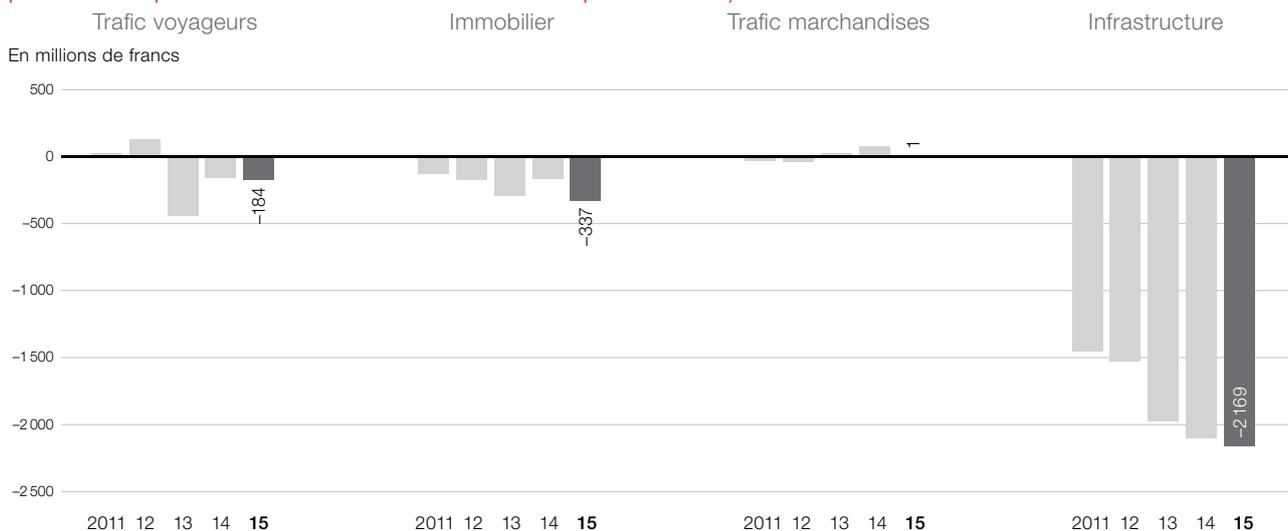
Le segment Trafic marchandises a clôturé l'exercice sur une perte de 21,5 millions de francs, soit 54,6 millions de moins qu'en 2014. Sous l'effet du franc fort et du ralentissement conjoncturel de l'économie suisse, il a de nouveau enregistré un déficit, alors qu'il avait renoué avec les bénéfices depuis deux ans.

Infrastructure.

Le segment Infrastructure a enregistré une perte de 96,3 millions de francs, creusant encore son déficit de 30,5 millions par rapport à 2014.

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 2014 en matière d'entretien. Toutefois, les fonds prévus par la Convention sur les prestations n'ont pas permis de couvrir la totalité des dépenses engagées. Une convention passée avec la Confédération prévoit la prise en charge de ces coûts par les CFF en 2014, 2015 et, pour la dernière fois, en 2016.

Flux de trésorerie disponible par segment de 2011 à 2015 (avant financement par les pouvoirs publics et après versement d'indemnités compensatoires).



Trafic voyageurs.

Le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics s'est inscrit à -184,4 millions de francs (2014: -164,2 millions). Les investissements en matériel roulant pour le trafic régional et le trafic grandes lignes n'ont pas pu être entièrement financés par l'activité d'exploitation.

Immobilier.

S'inscrivant à -336,5 millions de francs (2014: -176,8 millions), le flux de trésorerie disponible a reculé de 159,7 millions de francs. Les investissements réalisés pour renforcer la capacité de rendement de certains biens immobiliers et le caractère convivial des gares ont été financés par l'activité d'exploitation. Le résultat négatif est lié au paiement compensatoire à Infrastructure et au remboursement du prêt au titre de la Caisse de pensions (330,5 millions de francs).

Trafic marchandises.

Le flux de trésorerie disponible s'est inscrit à 1,1 million de francs (2014: 71,3 millions). La conjoncture difficile explique ce net recul de 70,2 millions de francs.

Infrastructure.

Le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics et après versement d'indemnités compensatoires s'est inscrit à -2168,7 millions de francs. Les investissements réalisés à la demande de la Confédération (-2040,0 millions) afin d'améliorer l'offre (p. ex. projet Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), et le déficit du secteur Réseau (-140,5 millions) constituent les principaux postes. Ainsi, le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics a fléchi de 64,1 millions par rapport à l'exercice précédent (2014: -2104,6 millions).

Perspectives.

Soucieux d'optimiser durablement l'utilité pour la clientèle, les CFF investissent dans l'acquisition de matériel roulant moderne et dans le développement des gares. Ils connaîtront deux échéances importantes avec la mise en service successive des tunnels de base du Saint-Gothard en 2016 et du Ceneri en 2020. Dès 2017, les nouveaux trains duplex commandés pour le trafic grandes lignes circuleront sur l'axe est-ouest. Les CFF doivent en permanence multiplier les efforts pour préserver et renforcer la compétitivité du système ferroviaire. Le développement de l'infrastructure et du trafic régional se traduira par des besoins accrus en fonds publics. En déployant le programme de réduction des coûts RailFit20/30 dans toutes les unités, les CFF s'assurent une base financière stable sur le marché concurrentiel des transports. Il s'agit d'améliorer la productivité et de relever les défis de demain, notamment dans le domaine de la numérisation. Les CFF entendent ainsi garantir à leur clientèle un bon rapport prix-prestations et à leurs commanditaires des transports publics à un coût abordable.

Compte de résultat du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2015	2014*
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	4 108,9	4 042,4
Prestations des pouvoirs publics	2	2 291,0	2 248,8
Produits résultant de la location d'immeubles	3	440,1	424,0
Produits accessoires	4	830,0	857,9
Prestations propres	5	1 116,2	1 091,3
Total Produits d'exploitation		8 786,2	8 664,4
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables	6	-751,1	-750,6
Charges de personnel	7	-4 121,0	-4 041,5
Autres charges d'exploitation	8	-1 667,1	-1 704,4
Amortissements sur immobilisations corporelles	9, 20	-1 812,1	-1 735,8
Amortissements sur immobilisations incorporelles	9, 21	-127,9	-117,8
Total Charges d'exploitation		-8 479,3	-8 350,1
Résultat d'exploitation/EBIT		306,9	314,3
Résultat financier	10	-198,1	-132,7
Résultat ordinaire		108,8	181,6
Résultat hors exploitation	11	141,8	190,0
Bénéfice avant impôts		250,5	371,6
Impôts sur les bénéfices	12	-5,4	5,2
Parts des minoritaires	13	0,5	-3,9
Bénéfice du groupe		245,7	372,9

* Les données de l'exercice précédent ont été adaptées (remarque 0.3).

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Bilan du groupe CFF.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Actif circulant			
Liquidités	14	540,2	880,1
Créances résultant de livraisons et de prestations	15	405,9	515,9
Autres créances	16	183,5	160,2
Stocks et travaux en cours	17	327,9	364,5
Actifs de régularisation	18	516,0	525,9
Total Actif circulant		1 973,5	2 446,6
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	19	484,9	496,2
Immobilisations corporelles	20	28 223,5	27 236,5
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	7 877,8	7 039,2
Immobilisations incorporelles	21	963,1	887,8
Total Actif immobilisé		37 549,3	35 659,7
Total Actif		39 522,8	38 106,3

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Passif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	22	273,0	309,1
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	39,3	12,5
Dettes résultant de livraisons et de prestations	24	673,6	875,8
Autres dettes à court terme	25	135,8	163,7
Passifs de régularisation	26	1 523,9	1 571,3
Provisions à court terme	27	970,6	252,1
Total Capitaux étrangers à court terme		3 616,2	3 184,5
Dettes financières à long terme	22	8 519,4	8 290,9
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	14 238,6	13 248,3
Autres dettes à long terme	25	980,9	1 729,1
Provisions à long terme	27	545,0	276,0
Total Capitaux étrangers à long terme		24 283,8	23 544,3
Total Capitaux étrangers		27 900,0	26 728,8
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves issues du bénéfice/pertes cumulées		217,3	-153,6
Bénéfice du groupe		245,7	372,9
Fonds propres sans parts des minoritaires		11 532,1	11 288,4
Parts des minoritaires	13	90,8	89,1
Total Fonds propres		11 622,8	11 377,5
Total Passif		39 522,8	38 106,3

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	2015	2014
Bénéfice du groupe		245,7	372,9
Amortissements de l'actif immobilisé		1 931,6	1 850,0
Pertes suite à des dépréciations d'actifs		8,5	3,6
Augmentation/diminution de provisions		21,7	-19,0
Autres produits sans incidence sur le fonds		-61,1	-86,1
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-155,5	-196,5
Pertes proportionnelles résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence		0,3	16,8
Résultat des parts des minoritaires		-0,5	3,9
Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités	28	-130,6	-7,3
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		1 860,1	1 938,4
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 057,6	-1 025,3
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		802,5	913,0
Sortie de fonds liée à la modification du périmètre de consolidation		-6,3	0,0
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 404,7	-3 243,5
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		208,1	374,3
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-8,5	-54,0
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		6,3	99,0
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-199,0	-213,7
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles		5,7	34,8
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement		-3 398,5	-3 003,1
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 057,6	1 025,3
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		1 015,9	859,6
Remboursement des dettes financières à court terme		-162,9	-444,9
Augmentation des dettes financières à long terme		345,9	939,3
Paiement des dividendes aux actionnaires minoritaires		-0,8	-2,9
Versements en capital des actionnaires minoritaires		0,8	0,0
Variation de liquidités résultant de l'activité de financement		2 256,3	2 376,5
Total Variation de liquidités		-339,7	286,4
Liquidités au 1 ^{er} janvier		880,1	593,8
Écart de conversion		-0,2	-0,1
Liquidités au 31 décembre		540,2	880,1
Variation de liquidités		-339,7	286,4

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2015	2014
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	802,5	913,0
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-3 398,5	-3 003,1
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-2 596,0	-2 090,1
Variation de liquidités résultant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	2 073,4	1 885,0
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-522,6	-205,2
Variation de liquidités résultant du financement des investissements commerciaux et de l'assainissement de la Caisse de pensions	182,9	491,5
Total Flux de trésorerie	-339,7	286,4

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. 2014	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
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	245,7	0,0	245,7	-0,5	245,2
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-2,0	-2,0	-0,3	-2,3
Fonds propres au 31. 12. 2015	9 000,0	2 069,1	471,4	-8,4	11 532,1	90,8	11 622,8

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.
Le montant des réserves statutaires et légales non distribuables au 31 décembre 2015 s'élève à 2379,1 millions de francs (2014: 2517,4).

Annexe aux comptes consolidés 2015.

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.

La participation de 74,42 % dans la société öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG n'est pas consolidée, mais prise en compte selon la méthode de mise en équivalence. Conformément aux dispositions relatives au droit de vote dans les statuts, le critère du contrôle n'est 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 106.

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.

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

Les cours de change suivants ont été appliqués:

	Cours moyen 2015	Cours moyen 2014	Cours du jour de clôture 31.12.2015	Cours du jour de clôture 31.12.2014
EUR	1,07	1,21	1,08	1,20

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

Généralités.

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

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

Actif circulant.

Les **liquidités** englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux et les avoirs en comptes bancaires ainsi que les placements financiers réalisables à court terme ayant une durée résiduelle maximale de trois mois. Elles sont évaluées à leur valeur nominale. Les billets de banque se trouvant dans les bancomats exploités par les CFF sont enregistrés comme liquidités au niveau du poste «Comptes de transit».

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

Les **stocks 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 portées au bilan au coût d'acquisition ou au prix de revient, déduction faite des amortissements cumulés et des corrections de valeur nécessaires lors de l'évaluation postérieure. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

	Durée d'utilisation (en années)
Véhicules	
- Véhicules sur rails	20-33
- Véhicules routiers et autres	5-20
Infrastructure, superstructure, technique ferroviaire	
- Infrastructure	50
- Superstructure	25
- Technique ferroviaire	15-25
- Lignes de transport	33
Autres immobilisations corporelles	
- Raccordement, alimentation, élimination	15-25
- Conduites haute pression, galeries de captage/dessableurs	40-50
- Autres ouvrages hydrauliques	80
- Instruments, mobilier et outillage	5-20
- Matériel informatique	2-8
- Télécommunications	2-20
- Équipements techniques, électrotechniques et mécaniques	15-25
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 corporelles en cours de construction** comprennent l'ensemble des coûts sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles.

Les coûts sur projets non activés sont mis à la charge du compte de résultat au moment de son établissement.

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

Goodwill	5
Droits	selon le contrat
Logiciels	5-8

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

Tous les actifs sont contrôlés à la date du bilan en vue d'identifier des signes laissant à penser que leur valeur comptable dépasse la valeur réalisable, à savoir la valeur la plus élevée entre la valeur du marché et la valeur d'usage (**dépréciation d'actifs, impairment**). S'il y a dépréciation d'actifs, la valeur comptable doit être ramenée à la valeur réalisable et la perte de valeur doit être inscrite en diminution du résultat de la période.

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 **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 envers l'institution de prévoyance, un effet positif sur les flux de trésorerie futurs (p. ex. réduction des cotisations) ou, en raison d'un découvert envers 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.

Compte de résultat.

Parmi les principales sources de revenus des CFF figurent les produits du trafic, les revenus immobiliers et les prestations des pouvoirs publics. Les revenus des produits du trafic englobent essentiellement les revenus du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Les produits du trafic voyageurs sont saisis sur la base de la quantité de billets vendus et du nombre de voyageurs-kilomètre parcourus. Les produits du trafic marchandises sont évalués sur la base du volume de transports effectués.

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

Produits dérivés.

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

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.

G4-13 G4-22

0.1 Modifications des principes applicables à la présentation des comptes.

Les modifications des recommandations Swiss GAAP RPC entrées en vigueur en 2015 n'ont aucune incidence sur les comptes consolidés.

0.2 Modification du périmètre comptable.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- Augmentation de la participation dans Kraftwerk Wassen AG, Wassen de 50 à 90 % et passage à une consolidation globale au lieu d'une intégration selon la méthode de la mise en équivalence (janvier 2015)
- Fondation de la société öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne (juin 2015)
- Fondation de la société Gateway Basel Nord AG, Bâle (juillet 2015)
- Fondation de la société Ritom SA, Quinto (septembre 2015)
- Fondation de la société ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein (décembre 2015)

0.3 Modification de la présentation des comptes.

Charges de personnel.

Pour pallier les situations exceptionnelles, les CFF ont recours à des collaborateurs externes avec lesquels ils ne concluent aucun contrat de travail ou d'entreprise. Compte tenu de la précision de ces besoins accrus, une partie substantielle des autres charges d'exploitation a été reclassée dans les charges de personnel, mais cette opération reste sans effet sur le résultat. L'augmentation des charges de personnel entraîne une augmentation des prestations propres activées. Les données de l'exercice précédent ont été adaptées afin de garantir une base de comparaison.

Résultat financier.

Les CFF comptabilisent désormais les gains et pertes de change sous forme de montant net, puisqu'il s'agit des mêmes devises. Les données de l'exercice précédent ont été adaptées afin de garantir une base de comparaison.

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2015	2014
Trafic voyageurs	3 154,7	3 044,9
trafic grandes lignes	2 340,4	2 257,7
trafic régional	814,3	787,2
Trafic marchandises	822,0	866,5
Prestations d'exploitation	44,3	47,3
Infrastructure (produit des sillons)	87,9	83,6
Produits du trafic	4 108,9	4 042,4

Dans l'ensemble, les produits du trafic ont augmenté de 66,5 millions de francs (+1,6 %).

Le produit en trafic voyageurs a crû de 109,8 millions de francs (+3,6 %) grâce aux mesures tarifaires et à l'extension de l'offre (p. ex. mise en service du tronçon Mendrisio–Stabio et introduction de la cadence semi-horaire entre Yverdon-les-Bains et Romont).

La fermeté du franc a pesé sur le produit en trafic marchandises, qui s'est inscrit en recul de 44,5 millions de francs (-5,1 %).

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2015	2014
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	280,3	276,0
Cantons	322,1	310,6
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	602,3	586,6
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	1 057,6	1 025,3
Parts d'investissements non activables	165,5	182,3
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	286,5	278,9
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre de la Convention sur les prestations	1 509,5	1 486,5
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	82,9	101,4
Cantons	35,7	8,5
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	118,5	109,9
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional		
Confédération	33,3	32,6
Cantons	8,3	8,4
Total Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales	41,6	41,0
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	1 669,7	1 637,4
Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises	19,0	24,8
Total Prestations liées au trafic marchandises	19,0	24,8
Prestations des pouvoirs publics	2 291,0	2 248,8

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 32,3 millions de francs (+2,0%) par suite du relèvement de la contribution au maintien de la substance.

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 (2014: 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.

L'ouverture de nouvelles surfaces commerciales dans les gares de Zürich Löwenstrasse et Genève Cornavin ainsi que la première location des nouvelles constructions à Zürich Altstetten et Europaallee ont généré une croissance des produits locatifs de 16,1 millions de francs (+3,8%).

4 Produits accessoires.

En millions de francs	2015	2014
Prestations de services	249,8	262,6
Travaux de maintenance et d'entretien	40,6	43,9
Produits résultant de la location	66,5	81,3
Produits résultant des ventes d'énergie	77,3	73,3
Opérations de change	39,0	40,3
Commissions	91,0	85,4
Matériel et imprimés	31,5	37,3
Participations financières	124,4	184,7
Autres produits accessoires	109,8	49,0
Produits accessoires	830,0	857,9

Les produits accessoires ont fléchi de 27,9 millions de francs (-3,3 %).

Les produits résultant de la location ont enregistré une baisse en raison du franc fort (recul de la demande de location de véhicules émanant des compagnies ferroviaires étrangères).

5 Prestations propres.

En millions de francs	2015	2014
Investissements	731,9	724,4
Établissement de stocks	384,3	366,8
Prestations propres	1 116,2	1 091,3

Concernant les prestations propres liées aux investissements: les données de l'exercice précédent ont été revues à la hausse à hauteur de 122,3 millions de francs (remarque 0.3).

La croissance constante des investissements dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire a engendré une augmentation des prestations propres.

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 quasiment stables.

7 Charges de personnel.

En millions de francs	2015	2014
Charges salariales	3 015,2	2 974,0
Location de personnel	360,2	367,8
Charges sociales	564,7	530,6
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	7,9	6,4
Autres charges de personnel	173,1	162,8
Charges de personnel	4 121,0	4 041,5

Concernant la location de personnel: les données de l'exercice précédent ont été révisées à hauteur de 237,0 millions de francs (remarque 0.3).

Dans l'ensemble, les charges de personnel ont crû de 79,5 millions de francs. Cet accroissement de 2,0 % s'explique par la création de nouveaux postes dans plusieurs unités productives et secteurs déterminants pour la sécurité et par la constitution de provisions pour restructurations. En moyenne annuelle, l'effectif a atteint 33 000 postes à temps plein (+270).

8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2015	2014
Prestations d'exploitation ferroviaire	287,5	285,9
Loyer pour immobilisations corporelles	52,1	47,6
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	437,6	474,3
Charges de véhicules	124,6	113,7
Charges d'énergie	135,1	156,1
Charges d'administration	95,4	97,0
Charges d'informatique	188,7	200,4
Dépenses publicitaires	71,7	67,8
Concessions, droits et taxes	79,6	75,9
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	82,5	81,4
Charges d'exploitation diverses	112,3	104,4
Autres charges d'exploitation	1 667,1	1 704,4

Concernant les autres charges d'exploitation liées à l'entretien et à l'informatique: les données de l'exercice précédent ont été révisées à la baisse à hauteur respectivement de 100,0 millions et de 14,7 millions de francs (remarque 0.3).

Les autres charges d'exploitation ont diminué de 37,3 millions de francs (-2,2%).

Les charges d'énergie ont reculé de 21,0 millions de francs (-13,5%) en raison de la baisse des prix d'achat et de la rémunération pour l'utilisation du réseau.

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 sur les prestations qui leur sont versées par les pouvoirs publics.

9 Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2015	2014
Amortissements sur immobilisations financières	0,4	0,0
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 758,5	1 686,1
Amortissements sur immobilisations incorporelles	125,1	117,5
Amortissements sur valeurs comptables résiduelles	56,0	49,9
Amortissements sur immobilisations financières, corporelles et incorporelles	1 940,1	1 853,6

Les amortissements ont augmenté de 86,5 millions de francs (+4,7%) en raison des nombreuses acquisitions de matériel roulant et des vastes investissements effectués au titre de projets d'infrastructure.

10 Résultat financier.

En millions de francs	2015	2014
Produits de participation et produits financiers Tiers	2,6	2,4
Produits financiers Sociétés associées	0,4	1,5
Charges financières Tiers	-119,5	-127,2
Charges financières prêts de l'actionnaire	-48,9	-40,6
Part au résultat des sociétés associées	5,6	6,9
Produits de change	-41,3	-3,0
Autres produits financiers	3,1	27,3
Résultat financier	-198,1	-132,7

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

11 Résultat hors exploitation.

En millions de francs	2015	2014
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	142,3	190,4
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,5	-0,3
Résultat hors exploitation	141,8	190,0

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

12 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2015	2014
Impôts courants sur les bénéfices	6,0	-5,1
Impôts différés sur les bénéfices	-0,6	-0,1
Impôts sur les bénéfices	5,4	-5,2

La prétention fiscale différée des filiales pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 0,6 million de francs (2014: 0,7 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.

13 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
État au 1. 1. 2015	89,1	88,0
Modification du périmètre de consolidation	2,7	0,0
Dividendes	-0,2	-2,9
Variation des parts des minoritaires	0,0	0,2
Part au bénéfice	-0,5	3,9
Écarts de conversion	-0,3	-0,1
État au 31. 12. 2015	90,8	89,1

14 Liquidités.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Caisse	71,1	75,1
Poste	189,1	332,1
Banques	108,0	332,2
Dépôts à terme	50,0	8,9
Comptes de transit	122,0	131,8
Liquidités	540,2	880,1

15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	394,8	561,7
envers les sociétés associées	26,2	25,6
Corrections de valeur	-15,1	-71,4
Créances résultant de livraisons et de prestations	405,9	515,9

La baisse des créances résultant de livraisons et de prestations s'explique essentiellement par la diminution des créances envers les voyageurs sans titre de transport valable.

16 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.

17 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Stocks	498,7	512,9
Travaux en cours	27,7	55,8
Corrections de valeur	-198,5	-204,2
Stocks et travaux en cours	327,9	364,5

Aucun acompte lié à des commandes client n'a été enregistré en 2015 (2014: (2014: 34,2 millions au titre des travaux en cours).

18 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.

19 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. 2014	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
Entrées	0,8	54,4	6,2	0,0	0,0	61,4
Sorties	-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
Corrections de valeur cumulées						
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
Coût d'acquisition						
État au 1. 1. 2015	208,6	189,1	63,6	43,9	1,9	507,1
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-9,7	0,0	-6,6	0,0	-16,2
Fluctuations de valeur	2,4	-0,3	-3,4	0,0	0,0	-1,3
Entrées	0,3	0,1	12,0	0,0	0,8	13,3
Sorties	-0,2	0,0	-5,8	0,0	-0,3	-6,3
Transferts	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
État au 31. 12. 2015	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Corrections de valeur cumulées						
État au 1. 1. 2015	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Augmentation	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
État au 31. 12. 2015	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Valeur comptable nette au 31. 12. 2015	201,7	179,3	65,2	37,3	1,4	484,9

Les titres englobent les autres participations pour une valeur comptable nette de 38,6 millions de francs (2014: 38,7 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 0,2 million de francs (2014: 4,9 millions). Pour les immobilisations financières couplées à aucune option de rachat, la plus-value avec effet sur le résultat s'est élevée à 2,2 millions de francs (2014: 23,5 millions).

Évolution des participations dans les sociétés associées.

	Part de fonds propres
Valeur comptable nette au 1. 1. 2015	189,1
Augmentation öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG	0,1
Diminution liée au passage à la consolidation globale au lieu de l'intégration sous forme de mise en équivalence pour Kraftwerk Wassen AG	-9,7
Dividendes perçus	-5,9
Part au résultat	5,6
Valeur comptable nette au 31. 12. 2015	179,3

20 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 corporelles en cours de construction et acomptes	Total
Valeur comptable nette au 1. 1. 2014	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
Sorties 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
Corrections de valeur cumulées								
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
Sorties	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
Coût d'acquisition								
État au 1. 1. 2015	16 346,8	23 007,2	6 801,8	1 576,9	4 780,5	52 513,1	7 041,6	59 554,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2	-0,4	0,0	-0,4
Modification du périmètre de consolidation	0,1	0,0	74,0	0,3	9,6	83,9	0,0	84,0
Investissements	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Sorties des immobilisations	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Transferts	635,5	1 019,5	434,1	5,8	457,0	2 551,9	-2 554,7	-2,8
État au 31. 12. 2015	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
dont contrats de leasing	490,7					490,7		490,7
dont objets de rendement				101,4	165,9	267,3		267,3
dont terrains non bâtis				43,9		43,9		43,9
Corrections de valeur cumulées								
État au 1. 1. 2015	-9 205,1	-9 257,6	-4 594,5	-8,5	-2 210,8	-25 276,6	-2,4	-25 279,0
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,3	0,0	0,3
Modification du périmètre de consolidation	-0,1	0,0	-44,1	0,0	-5,8	-49,9	0,0	-49,9
Amortissements planifiés	-556,9	-770,7	-301,6	0,0	-123,3	-1 752,5	0,0	-1 752,5
Dépréciations d'actifs	-0,5	-2,9	276,3	-0,1	-2,6	270,3	0,0	270,3
Sorties	218,9	142,8	219,3	0,2	27,6	608,8	0,0	608,8
Transferts	0,0	0,6	-0,6	0,0	-1,0	-1,1	1,1	0,0
État au 31. 12. 2015	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
dont contrats de leasing	-328,8					-328,8		-328,8
dont objets de rendement					-15,6	-15,6		-15,6
dont terrains non bâtis				-0,5		-0,5		-0,5
Valeur comptable nette au 31. 12. 2015	7 217,4	13 963,2	2 635,6	1 556,4	2 851,0	28 223,5	7 877,8	36 101,4

Les immobilisations corporelles en cours de construction englobent des acomptes pour un montant de 1005,2 millions de francs (2014: 800,2 millions).

Les investissements comprennent à hauteur de 80,3 millions de francs (2014: 97,4 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 corporelles en cours de construction englobent des transactions n'ayant aucune répercussion sur les liquidités à hauteur de 6,6 millions de francs (2014: 5,3 millions), mais une partie de ces immobilisations corporelles, représentant un montant de 1,3 million 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 11,1 millions de francs (2014: 16,3 millions).

Données sur les dépréciations d'actifs: les corrections de valeur concernent des immobilisations individuelles conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 18. La dissolution de provisions liées aux dépréciations d'actifs a pour objet la dépréciation (impairment) de la société Kraftwerks Amsteg AG, laquelle a été dissoute au 31 décembre 2015. L'adaptation a été réalisée via les charges d'énergie (voir remarque 27 Provisions).

L'accroissement des immobilisations corporelles s'explique principalement par le renouvellement et l'extension des infrastructures (ZEB – Futur développement de l'infrastructure ferroviaire), par l'agrandissement du parc de véhicules en trafic régional comme en trafic grandes lignes, par la construction d'objets de placement (Europaallee à Zurich et WestLink Plaza à Altstetten) et par de nouveaux aménagements dans les gares de Zurich, Genève et Lugano.

21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeur comptable nette au 1. 1. 2014	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
Sorties	-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
Corrections de valeur cumulées					
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
Sorties	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
Coût d'acquisition					
État au 1. 1. 2015	9,9	270,1	949,2	458,7	1 687,9
Modification du périmètre de consolidation	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
Investissements	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Sorties	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Transferts	0,0	12,1	218,2	-227,4	2,9
État au 31. 12. 2015	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Corrections de valeur cumulées					
État au 1. 1. 2015	-9,9	-147,3	-642,9	0,0	-800,1
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-0,6	0,0	0,0	-0,6
Amortissements planifiés	0,0	-11,1	-111,6	0,0	-122,6
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-2,5	0,0	-2,5
Sorties	0,0	0,4	32,6	0,0	33,0
État au 31. 12. 2015	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Valeur comptable nette au 31. 12. 2015	0,0	124,8	408,4	429,8	963,1

Les immobilisations incorporelles en cours de construction englobent des acomptes à hauteur de 68,5 millions de francs (2014: 68,5 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.

22 Dettes financières.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes financières à court terme		
Dettes bancaires	228,5	175,0
Dettes résultant de contrats de leasing	39,2	58,9
Prêts de tiers	5,2	5,2
Prêts de la Confédération (commerciaux)	0,0	70,0
Total Dettes financières à court terme	273,0	309,1
Dettes financières à long terme		
Dettes bancaires	1 931,3	1 817,5
Dettes résultant de contrats de leasing	367,2	362,3
Emprunts obligataires	150,0	150,0
Caisse du personnel	1 455,0	1 478,0
Prêts de tiers	126,5	126,5
Prêts de la Confédération (commerciaux)	3 020,0	2 820,0
Prêts d'institutions de prévoyance	1 469,3	1 536,6
Total Dettes financières à long terme	8 519,4	8 290,9
Dettes financières	8 792,3	8 600,1

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: un montant de 127,1 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2014: 304,3 millions).

Les corrections de valeur sur les dettes financières à court et long terme s'élèvent à -0,4 million de francs (2014: -11,6 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 192,2 millions de francs, à 8792,3 millions.

Les prêts de la Confédération ont augmenté de 130,0 millions de francs et les dettes bancaires de 167,3 millions de francs en raison des investissements en matériel roulant et en biens immobiliers.

Les prêts d'institutions de prévoyance ont pu être réduits de 67,3 millions de francs (2014: 64,7 millions). Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs concernant les grandes gares 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»).

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Prêts à court terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,3
Prêts des cantons (sans intérêts)	39,0	12,2
Total Prêts à court terme	39,3	12,5
Prêts à long terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	12 827,1	11 955,0
Prêts des cantons (avec intérêts)	11,0	11,0
Prêts des cantons (sans intérêts)	1 400,5	1 282,3
Total Prêts à long terme	14 238,6	13 248,3
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	14 277,9	13 260,7

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. 2015	31. 12. 2014
Prêts à taux variable au titre des besoins de base en infrastructure	3 758,2	3 544,4
Prêts à taux variable du Fonds FTP	7 471,1	6 984,9
Prêts à taux variable du Fonds d'infrastructure	1 220,6	1 075,5
Prêts à taux variable des filiales	377,4	350,4
Prêts commerciaux (cf. remarque 22)	3 020,0	2 890,0
Total	15 847,4	14 845,2

Les prêts au titre des besoins de base en infrastructure ont été augmentés de 213,8 millions de francs dans le cadre de la Convention sur les prestations (2014: 143,6 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.

24 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	658,2	869,7
envers des sociétés associées	15,3	6,0
Dettes résultant de livraisons et de prestations	673,6	875,8

25 Autres dettes.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Autres dettes à court terme		
Dettes envers des institutions publiques	84,6	83,7
Autres dettes	51,2	80,0
Total Autres dettes à court terme	135,8	163,7
Autres dettes à long terme		
Recettes imputées à long terme	82,1	88,3
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	898,8	1 640,8
Total Autres dettes à long terme	980,9	1 729,1
Autres dettes	1 116,7	1 892,8

Au cours de l'exercice sous revue, les autres dettes ont diminué de 776,1 millions de francs, à 1116,7 millions.

Les passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16 ont fléchi en raison du reclassement de 690,0 millions de francs dans les provisions à court terme.

Leur recul s'explique également par l'assainissement de la Caisse de pensions CFF à hauteur de 52 millions de francs (2014: 51,7 millions).

26 Passifs de régularisation.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Titres de transport	629,7	666,9
Charges financières	44,5	44,6
Charges fiscales courantes	1,5	4,8
Autres	848,2	854,9
Passifs de régularisation	1 523,9	1 571,3

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 multiconduites.

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.

27 Provisions.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Provisions à court terme	970,6	252,1
Provisions à long terme	545,0	276,0
Provisions	1 515,6	528,1

Ventilation des provisions selon leur affectation.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Secteur de l'énergie	Vacances/heures supplémentaires	Restructuration	Impôts différés	Autres provisions	Total
État au 1. 1. 2014	0,4	48,8	191,9	106,3	41,4	3,1	155,4	547,2
Modification du périmètre de consolidation	0,1	0,0	0,0	4,3	6,5	0,1	75,0	86,0
Constitution	0,0	-4,6	-5,1	-8,4	-6,1	-0,3	-40,7	-65,2
Utilisation	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	0,0	-36,6	-40,1
Dissolution	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
État au 1. 1. 2015	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,1	0,0	-0,3	-0,6
Constitution	0,1	0,0	276,3	9,1	28,1	0,2	112,8	426,7
Utilisation	0,0	-1,7	-5,5	-3,8	-1,5	-0,9	-59,7	-73,1
Dissolution	0,0	-11,0	0,0	0,0	-10,9	0,0	-33,7	-55,7
Transferts	690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	690,1
État au 31. 12. 2015	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
dont provisions à court terme	690,0	11,8	23,5	107,4	11,4	0,0	126,5	970,6
dont provisions à long terme	0,5	19,6	434,0	0,0	42,6	2,3	46,0	545,0

Une partie des passifs résultant d'institutions de prévoyance a été reclassée dans les provisions à court terme en raison du train de mesures 2016, qui prévoit un versement unique de 690,0 millions de francs à la Caisse de pensions CFF.

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, 1,7 million de francs a été prélevé sur cette provision pour les travaux de dépollution et 11,0 millions à des fins d'assainissement sans référence à des objets précis.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, une provision de 1,2 milliard de francs avait été définie en avril 2001. Depuis, elle a été utilisée 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.

Les installations productrices d'électricité ont été transférées dans de nouveaux portefeuilles, puis évaluées. Les installations produisant du courant de traction ne donnent lieu à aucune provision ou correction de valeur, vu que les coûts de production sont couverts par le prix réglementé du courant de traction. Ainsi, la dépréciation d'actif (impairment) de la société Kraftwerk Amsteg AG a été dissoute en 2015 avec effet sur le compte de résultat.

La provision pour contrats déficitaires augmente à 457,5 millions de francs après évaluation des installations produisant du courant domestique au prix du marché. L'adaptation a été réalisée via les charges d'énergie.

Des provisions pour restructurations ont été constituées à hauteur de 28,1 millions de francs en raison des programmes de renforcement de l'efficacité, lancés notamment chez Infrastructure et Cargo. Un montant de 10,9 millions de francs a dû être prélevé, car les collaborateurs concernés par le plan de restructuration ont pu être replacés aux CFF ou dans une autre entreprise.

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 76,2 millions de francs en 2015. Un montant de 45,5 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres. Les provisions d'assurance ont été dissoutes à hauteur de 22,1 millions de francs en raison d'une évolution plus favorable en matière de traitement des sinistres.

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Diminution des créances résultant de livraisons et de prestations	110,0	54,7
Diminution/augmentation des stocks et travaux en cours	36,7	-12,9
Augmentation des autres actifs circulants	-11,1	-98,7
Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	-201,7	-43,8
Diminution/augmentation des autres dettes à court terme	-64,4	93,4
Variations de l'actif circulant net	-130,6	-7,3

Données sur les institutions de prévoyance.

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renonciation à l'utilisation	Bilan	Constitution 2015	Bilan	Résultat RCE dans frais de personnel	Résultat RCE dans frais de personnel
En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2015		31. 12. 2014	2015	2014
Institutions de prévoyance	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2
Total	1,9	-0,9	1,1	0,5	0,8	-0,2	-0,2

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. 2015	31. 12. 2015	31. 12. 2014			2015	2014
Fonds patronaux	0,4	0,4	0,2	0,2	-0,3	-0,1	-0,1
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-1 588,8	-1 640,8	52,0	-335,8	-283,8	-272,5
Total	0,4	-1 588,4	-1 640,6	52,1	-336,1	-283,9	-272,5

Au 31 décembre 2015, la part économique de l'entreprise s'inscrit à -1588,8 millions de francs. Au cours de l'exercice sous revue, 690 millions de francs ont été reclassés dans les provisions à court terme, en vue d'être versés en 2016 à la Caisse de pensions CFF dans le cadre du train de mesures 2016.

Le rendement insuffisant des placements enregistré au cours de l'exercice sous revue a entraîné la diminution du taux de couverture à 105,7 % au 31 décembre 2015 (2014: 107,3 %) si bien que la Caisse de pensions CFF n'est toujours pas 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. Depuis l'assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 1469,3 millions de francs vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF. Le train de mesures 2016 assorti d'une baisse du taux d'intérêt technique, de l'introduction de tables de génération et, partant, de la diminution du taux de conversion a été adopté afin de garantir durablement le niveau des rentes actuelles et futures. Les CFF effectueront un versement de 690,0 millions de francs en 2016 à titre compensatoire. À cette fin, une partie des passifs résultant des institutions de prévoyance RPC 16 a été reclassée dans les provisions à court terme pour les engagements de prévoyance.

Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes financières	22	8 792,3	8 600,1
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	14 277,9	13 260,7
Total Dettes financières		23 070,2	21 860,8
./.. Liquidités et créances financières à court terme			
Endettement net		22 530,0	20 980,7
Variation par rapport à l'exercice précédent		1 549,3	1 074,6

L'endettement net porteur d'intérêts a atteint 8252,1 millions de francs (2014: 7720,0 millions).

L'endettement net a augmenté de 1549,3 millions de francs au cours de l'exercice sous revue. Cet accroissement de 7,4 % est dû notamment à l'octroi, par la Confédération et les cantons, de prêts supplémentaires d'un montant de 1017,2 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 130,0 millions de francs. Des banques ont également alloué des prêts à hauteur de 167,3 millions de francs.

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. 2015	31. 12. 2014
Cautionnements, obligations de garantie	7,0	7,5
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 594,0	1 402,0
Autres engagements quantifiables	317,3	273,4
Total	1 918,2	1 683,0

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 1594,0 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. 2015	31. 12. 2014
Engagements d'investissement	7 474,0	7 384,6
Obligations d'achat d'énergie	1 340,8	1 294,4
Autres	1 620,5	1 384,4
Total	10 435,3	10 063,3

Les autres engagements ne devant pas être portés au bilan ont crû de 236,1 millions de francs (+17,1 %) en raison, notamment, de la conclusion de contrats à long terme pour des travaux de construction chez CFF Infrastructure.

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	6,8	8,2
Total	6,8	8,2

Emprunts obligataires.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
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 2843,3 millions de francs (2014: 2682,5 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	2015	2014
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	280,3	276,0
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements	1 057,6	1 025,3
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables	165,5	182,3
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	286,5	278,9
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	82,9	101,4
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional	33,3	32,6
Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises	19,0	24,8
Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat	1 924,9	1 921,3
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	872,1	704,3
Contributions à fonds perdu pour les investissements	46,3	56,9
Total Prestations de la Confédération	2 843,3	2 682,5
En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:		
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	322,1	310,6
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	35,7	8,5
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional	8,3	8,4
Total Prestations des cantons influant sur le résultat	366,1	327,5
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	145,0	157,7
Contributions à fonds perdu pour les investissements	34,1	40,5
Total Prestations des cantons	545,1	525,7
Total Prestations des pouvoirs publics	3 388,5	3 208,2

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 23.

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. 2015	31. 12. 2014
Dettes à court terme	1,6	2,4
Dettes à long terme	1 469,3	1 536,6
Total	1 470,9	1 538,9

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 67,3 millions de francs a été remboursé au cours de l'exercice sous revue (2014: 64,7 millions). La charge d'intérêts s'est élevée à 61,5 millions de francs (2014: 64,1 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 49,6 millions de francs (2014: 30,6 millions) selon les conditions du marché.

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.

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. 2015			31. 12. 2014		
		Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs							
Monnaies	Couverture	1 110,8	9,7	20,3	657,4	17,4	8,5
Taux d'intérêt	Couverture	1 420,3	8,9	357,2	1 273,4	5,8	333,6
Autres sous-jacents	Couverture	6,7	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
Total		2 537,8	18,6	377,5	1 937,6	23,2	342,1

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, voire négatifs en Suisse, ce qui explique la valeur négative des 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	2015	2014
Voyageurs	-13,2	-2,6
Immobilier	0,0	0,0
Cargo	17,3	1,7
Infrastructure	-15,7	-0,4

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 dans leur domaine de responsabilité.

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 14 décembre 2015 le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2015 après une analyse scrupuleuse par le comité Risques.

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 2015 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 A2 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 réglée dans la Convention sur les prestations et dans les objectifs stratégiques que le Conseil fédéral a assignés aux CFF.

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 A2 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 11 mars 2016, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2015.

Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2015-2018, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par Immobilier à Infrastructure. En vertu de la Convention sur les prestations passée entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs.

Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (117,7 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (32,3 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 1493,0 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 180,5 millions de francs en 2015 (2014: 233,7 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 106 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	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Données sur le compte de résultat						
Produits d'exploitation	4 899,1	4 730,5	778,2	731,4	951,3	986,2
dont						
- Produits du trafic	3 256,1	3 144,3	0,0	0,0	870,0	896,5
- Prestations des pouvoirs publics	643,9	627,6	0,0	0,0	19,0	24,8
- Produits résultant de la location d'immeubles	9,0	8,8	589,3	564,4	0,9	0,9
Charges d'exploitation	-4 661,3	-4 551,7	-554,9	-525,6	-980,0	-949,2
dont						
- Charges de personnel	-1 757,6	-1 759,3	-126,2	-117,3	-396,9	-381,3
- Amortissements	-583,1	-561,1	-160,9	-143,2	-49,1	-45,7
- Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire	-1 033,5	-1 021,3	-12,1	-14,0	-284,5	-291,0
Résultat d'exploitation/EBIT	237,8	178,8	223,3	205,8	-28,8	37,0
Autres résultats	-107,2	-74,9	86,8	146,0	7,2	-3,9
Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt						
Caisse de pensions	0,0	0,0	-298,2*	-340,6*	0,0	0,0
Résultat du groupe	130,5	103,9	11,9	11,3	-21,5	33,1

* Paiements compensatoires hors intérêts (32,3 millions de francs, 2014: 43,1 millions); les paiements compensatoires, y compris les intérêts, s'élèvent à 330,5 millions de francs (2014: 383,7 millions).

Données sur le flux de trésorerie						
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	642,2	684,4	16,4	-84,5	24,3	75,2
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-826,6	-848,6	-352,9	-92,3	-23,2	-4,0
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-184,4	-164,2	-336,5	-176,8	1,1	71,3
Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	19,9	-13,1	0,0	0,0	0,3	-0,1

Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-164,5	-177,3	-336,5	-176,8	1,4	71,2
---	---------------	--------	---------------	--------	------------	------

	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Données sur le bilan						
Actif	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Actif circulant	2 543,9	2 599,1	34,4	73,4	188,2	202,1
Actif immobilisé	8 302,6	8 056,8	4 838,4	4 514,4	666,0	687,9
dont						
- Véhicules	6 245,8	6 108,3	4,2	3,2	548,2	585,2
- Infrastructure/superstructure/technique ferroviaire	484,9	466,9	4,1	2,9	4,5	7,0
- Terrains et bâtiments	80,2	79,5	3 102,1	2 976,8	13,5	13,5
- Immobilisations corporelles en cours de construction	951,9	934,3	1 293,0	1 152,7	21,3	11,1
Passif	10 846,4	10 655,9	4 872,8	4 587,9	854,2	890,0
Capitaux étrangers	5 816,9	5 755,8	4 088,2	3 815,1	551,3	563,5
dont						
- Dettes financières	3 822,2	3 623,9	3 900,1	3 563,6	375,3	387,2
- Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	510,3	489,1	0,0	0,0	1,1	0,9

Infrastructure		Unités centrales		Éliminations		Total CFF	
2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
3 906,8	3 842,4	1 011,4	977,5	-2 760,5	-2 603,7	8 786,2	8 664,4
1 122,5	1 110,5	0,0	0,0	-1 139,8	-1 109,0	4 108,9	4 042,4
1 628,1	1 596,4	0,0	0,0	0,0	0,0	2 291,0	2 248,8
0,6	1,0	0,0	0,4	-159,7	-151,5	440,1	424,0
-4 123,9	-4 047,8	-947,4	-908,1	2 788,2	2 632,4	-8 479,3	-8 350,1
-1 542,5	-1 530,1	-476,6	-451,9	178,6	198,4	-4 121,0	-4 041,5
-1 115,6	-1 073,6	-32,4	-30,8	0,9	0,9	-1 940,1	-1 853,6
-56,5	-34,1	-2,2	-2,0	1 101,3	1 076,5	-287,5	-285,9
-217,1	-205,4	64,1	69,4	27,7	28,7	306,9	314,3
-29,2	-10,4	8,0	29,9	-26,8	-28,1	-61,2	58,6
150,0	150,0	148,2	190,6	0,0	0,0	0,0	0,0
-96,3	-65,8	220,2	289,8	0,9	0,6	245,7	372,9
-26,8	-6,4	146,3	244,3	0,0	0,0	802,5	913,0
-2 141,9	-2 098,2	-53,8	39,9	0,0	0,0	-3 398,5	-3 003,1
-2 168,7	-2 104,6	92,5	284,2	0,0	0,0	-2 596,0	-2 090,1
2 053,3	1 898,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 073,4	1 885,0
-115,4	-206,4	92,5	284,2	0,0	0,0	-522,6	-205,2
31. 12. 2015	31. 12. 2014						
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
485,6	479,4	1 600,2	1 071,3	-2 878,9	-1 978,8	1 973,5	2 446,6
23 331,9	22 008,8	8 443,4	8 423,6	-8 032,9	-8 031,7	37 549,3	35 659,7
418,1	444,1	1,0	0,9	0,0	0,0	7 217,4	7 141,7
13 469,7	13 272,7	0,0	0,0	0,0	0,0	13 963,2	13 749,6
1 194,2	1 065,3	19,2	5,8	-1,9	-2,8	4 407,3	4 138,0
5 608,4	4 928,4	3,3	12,7	0,0	0,0	7 877,8	7 039,2
23 817,5	22 488,2	10 043,6	9 494,9	-10 911,7	-10 010,5	39 522,8	38 106,3
15 786,4	14 504,6	12 159,9	11 690,2	-10 502,7	-9 600,5	27 900,0	26 728,8
886,9	840,2	10 195,7	9 650,1	-10 387,8	-9 465,0	8 792,3	8 600,1
13 766,4	12 770,7	0,0	0,0	0,0	0,0	14 277,9	13 260,7

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. 2015	31. 12. 2014	
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
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	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
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	14,40	90,00	V I
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
Ritomo SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	V I
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF	1,00	0,74	74,42	E P
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 Ruppertswil-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
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF	0,10	0,05	51,00	V G
TILO SA, Bellinzone	CHF	2,00	1,00	50,00	Q P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	E P
Cisalpine 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-Brigau	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
RAAlpin 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
Lyrria 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

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 11 mars 2016

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 du groupe (pages 76 à 106), pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2015.

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 2015 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-réviseur agréée
(Réviseur responsable)

Florian Baumgartner
Expert-réviseur agréé

Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2015	2014*
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 339,8	3 241,7
Prestations des pouvoirs publics	2	2 086,1	2 033,8
Produits résultant de la location d'immeubles		448,4	434,6
Produits accessoires	3	976,8	902,3
Prestations propres		1 095,2	1 078,3
Total Produits d'exploitation		7 946,2	7 690,6
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables		-723,1	-716,5
Charges de personnel	4	-3 521,9	-3 481,0
Autres charges d'exploitation	5	-1 544,7	-1 531,5
Amortissements sur immobilisations corporelles		-1 681,9	-1 613,5
Amortissements sur immobilisations incorporelles		-139,7	-79,4
Total Charges d'exploitation		-7 611,3	-7 421,8
Résultat d'exploitation/EBIT		334,9	268,8
Produits financiers		33,2	81,5
Charges financiers		-211,1	-162,5
Résultat ordinaire		156,9	187,7
Produits hors exploitation		140,6	190,1
Bénéfice avant impôts		297,6	377,9
Impôts sur les bénéfices		-4,2	7,2
Bénéfice de l'exercice	6	293,3	385,1

* Les données de l'exercice précédent ont été adaptées (remarque 0.0)

Bilan de CFF SA.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Actif circulant			
Liquidités		455,2	813,7
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	299,9	414,0
Créances à court terme portant intérêt		301,1	97,7
Autres créances à court terme		145,8	118,7
Stocks et travaux en cours		314,8	353,3
Actifs de régularisation		481,1	494,6
Total Actif circulant		1 997,8	2 292,1
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	8	1 052,4	1 197,0
Participations		722,8	702,1
Immobilisations corporelles		26 010,4	25 262,3
Immobilisations en cours de construction		7 797,0	6 992,8
Immobilisations incorporelles		903,3	839,7
Total Actif immobilisé		36 485,9	34 993,9
Total Actif		38 483,7	37 285,9

Passif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Capitaux étrangers			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	629,2	844,0
Dettes à court terme portant intérêt	10	392,9	395,5
Dettes des pouvoirs publics à court terme liées au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	38,6	11,8
Autres dettes à court terme	12	119,2	138,9
Passifs de régularisation		1 432,2	1 471,6
Provisions à court terme	13	890,4	186,0
Total Capitaux étrangers à court terme		3 502,6	3 047,8
Dettes à long terme portant intérêt	10	8 317,9	8 064,4
Dettes des pouvoirs publics à long terme liées au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	13 762,8	12 798,9
Autres dettes à long terme	12	979,4	1 726,3
Provisions à long terme	13	508,1	528,9
Total Capitaux étrangers à long terme		23 568,1	23 118,5
Total Capitaux étrangers		27 070,8	26 166,3
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserve légale issue du capital			
Réserves issues d'apports de capital		2 000,0	2 000,0
Réserve légale issue du bénéfice			
Réserves LCdF 67		84,4	225,2
Réserves LTV 36		163,5	162,3
Bénéfice/pertes cumulés			
Perte reportée		-128,3	-652,9
Bénéfice de l'exercice		293,3	385,1
Total Fonds propres		11 412,9	11 119,6
Total Passif		38 483,7	37 285,9

Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

Remarques concernant les comptes annuels.

0.0 Première application du nouveau droit comptable.

Les comptes annuels de CFF SA, Berne ont été établis pour la première fois conformément aux nouvelles dispositions de la législation suisse, notamment aux articles du code des obligations relatifs à la comptabilité commerciale et à la présentation des comptes (art. 957-962a). La présentation de l'exercice précédent a été adaptée afin de garantir une base de comparaison. Les postes «Prestations propres», «Charges de personnel» et «Autres charges d'exploitation» ont également été révisés. L'application du nouveau droit comptable n'a aucune incidence sur la situation financière et le bénéfice de la société.

0.1 Généralités.

CFF SA applique les mêmes règles en matière d'établissement du bilan et d'évaluation que le groupe CFF (cf. Principes d'évaluation des comptes du groupe à partir de la page 81). Cependant, le respect du principe d'imparité est garanti. Les sociétés consolidées selon la méthode d'intégration globale, d'intégration proportionnelle ou de mise en équivalence dans les comptes annuels du groupe CFF sont considérées comme des participations. La Confédération en tant qu'actionnaire de CFF SA et les organisations sur lesquelles elle exerce un contrôle sont les détenteurs de participations.

0.2 Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2015, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 105,7 % (2014: 107,3 %). Les passifs résultant d'institutions de prévoyance ont pu être réduits à 898,8 millions de francs (2014: 1640,8 millions). Au total, 690,0 millions de francs ont été reclassés dans les provisions à court terme en vue d'être versés en 2016 à la Caisse de pensions CFF dans le cadre du train de mesures 2016.

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 (2014: 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 Provision pour le secteur de l'énergie.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, le besoin d'une provision à hauteur de 1,2 milliard de francs avait été identifié en avril 2001. S'établissant à 457,5 millions de francs au 31 décembre 2015, cette provision a été utilisée depuis 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. Une somme de 15,6 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2015.

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 2015 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,7 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 31,3 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 les postes du bilan et du compte de résultat.

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2015	2014
Trafic voyageurs	3 015,5	2 909,6
Prestations d'exploitation	58,5	61,5
Infrastructure (produit des sillons)	265,8	270,6
Produits du trafic	3 339,8	3 241,7

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2015	2014
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	210,3	202,6
Cantons	247,8	234,7
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	458,1	437,3
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	1 057,6	1 025,3
Parts d'investissement non activables	165,5	182,3
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	286,5	278,9
Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations	1 509,5	1 486,5
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	82,9	101,4
Cantons	35,7	8,5
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	118,5	109,9
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	1 628,1	1 596,4
Prestations des pouvoirs publics	2 086,1	2 033,8

3 Produits accessoires.

En millions de francs	2015	2014
Prestations	196,7	207,4
Travaux de maintenance et d'entretien	143,4	124,5
Produits résultant de la location	56,8	70,5
Produits résultant des ventes d'énergie	76,1	71,0
Opérations de change	39,0	40,2
Commissions	82,5	76,9
Matériel et imprimés	60,3	66,0
Participations financières	141,4	185,9
Autres produits accessoires	180,7	59,9
Produits accessoires	976,8	902,3

4 Charges de personnel.

En millions de francs	2015	2014
Charges salariales	2 492,3	2 453,2
Location de personnel	414,6	448,8
Charges sociales	460,6	431,6
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	5,7	3,2
Autres charges de personnel	148,6	144,2
Charges de personnel	3 521,9	3 481,0

Concernant la location de personnel: les données de l'exercice précédent ont été révisées à hauteur de 297,0 millions de francs (remarque 0.0).

5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2015	2014
Prestations d'exploitation ferroviaire	171,8	155,1
Loyer pour immobilisations corporelles	48,9	46,9
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	444,8	466,3
Charges de véhicules	105,6	93,7
Charges d'énergie	185,6	191,9
Charges d'administration	94,8	94,2
Charges d'informatique	184,0	196,2
Dépenses publicitaires	56,9	49,5
Concessions, droits et taxes	69,7	62,3
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés servant à l'exploitation	74,8	73,4
Charges d'exploitation diverses	107,9	102,1
Autres charges d'exploitation	1 544,7	1 531,5

Concernant l'entretien, la réparation et le remplacement d'installations par des tiers, et les charges d'informatique: les données de l'exercice précédent ont été révisées à la baisse respectivement à hauteur de 150,0 millions et de 17,8 millions de francs (remarque 0.0).

6 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2015	2014
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	-5,0	1,2
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	-140,8	-93,1
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	439,0	477,0
Bénéfice de l'exercice	293,3	385,1

7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	254,5	266,4
envers les détenteurs de participations	33,6	180,0
envers les participations	22,3	32,6
Corrections de valeur	-10,6	-65,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	299,9	414,0

8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Titres à long terme	200,8	198,7
Prêts à des tiers	64,9	62,4
Prêts aux sociétés du groupe	749,3	892,0
Prêts aux sociétés associées	37,3	43,9
Immobilisations financières	1 052,4	1 197,0

9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	581,0	774,9
envers les détenteurs de participations	15,5	49,8
envers les participations	32,7	19,4
Dettes résultant de livraisons et de prestations	629,2	844,0

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes bancaires	2 215,1	1 972,7
Dettes résultant de contrats de leasing	406,4	421,2
Caisse du personnel	1 455,0	1 478,0
Dettes portant intérêt envers les sociétés du groupe	144,9	161,4
Prêts de la Confédération (commerciaux)	3 020,0	2 890,0
Prêts des institutions de prévoyance	1 469,3	1 536,6
Dettes portant intérêt à court terme et à long terme	8 710,7	8 459,9

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Prêts de la Confédération Besoins de base en infrastructure	3 758,2	3 544,4
Prêts de la Confédération Fonds FTP	7 471,1	6 984,9
Prêts de la Confédération Fonds d'infrastructure	1 220,6	1 075,5
Prêts des cantons	1 351,5	1 205,9
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	13 801,4	12 810,7

12 Autres dettes à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes à court terme envers des institutions publiques	71,9	67,2
Autres dettes à court terme	47,3	71,7
Recettes imputées à long terme	80,6	85,6
Passifs résultant d'institutions de prévoyance ¹	898,8	1 640,8
Autres dettes à court terme et à long terme	1 098,6	1 865,2

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

13 Provisions à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Engagement de prévoyance	690,0	0,0
Sites contaminés	31,3	44,1
Secteur de l'énergie	457,5	473,1
Vacances/heures supplémentaires	85,5	78,7
Restructuration	21,6	11,0
Autres provisions	112,6	108,0
Provisions	1 398,5	714,9

14 Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Dettes portant intérêt	10	8 710,7	8 459,9
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	13 801,4	12 810,7
Total Dettes financières		22 512,2	21 270,6
./. Liquidités et créances portant intérêt à court terme		-756,3	-911,5
Endettement net		21 755,8	20 359,2
Variation par rapport à l'exercice précédent		1 396,7	1 097,8

15 Autres remarques.

Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'inscrit à 25 094 en 2015 (2014: 25 025).

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.

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	6,5	7,8
Total	6,5	7,8

Autres dettes non inscrites au bilan.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	8 703,4	7 698,2
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	1 655,4	2 299,2
Total	10 358,8	9 997,5

Les autres dettes non inscrites au bilan englobent entre autres les engagements d'investissement, les obligations d'achat d'énergie et les locations durables de biens immobiliers et d'autres installations.

Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Cautionnements et garanties	115,7	103,9
Total	115,7	103,9

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

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Leasings	161,9	179,0
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 222,8	953,7
Total	1 384,8	1 132,7

Dettes éventuelles.

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Autres	163,1	116,6
Total	440,3	393,8

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 11 mars 2016, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2015.

16 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 2014) et 400 millions de francs (aucun changement par rapport à 2014).

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

En millions de francs	Véhicules	Infrastruct./ super- struct./ technique ferroviaire	Autres immobili- sations corporelles	Terrains	Bâtiments	Immobili- sations incorpo- relles	Total Immobili- sations corporelles et incorpo- relles	Immobili- sations en cours de construc- tion et acomptes (y c. immobili- sations incorpo- relles)	Total
Valeur comptable nette au 1. 1. 2015	427,1	13 043,9	1 225,3	617,4	357,2	269,7	15 940,7	4 798,3	20 738,9
Coût d'acquisition									
État au 1. 1. 2015	904,8	21 641,9	3 125,3	617,5	651,9	542,2	27 483,6	4 798,3	32 281,9
Investissements	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 015,5	2 015,5
Diminution des immobilisations	-13,6	-174,9	-116,7	-0,5	-4,3	-21,9	-332,0	0,0	-332,0
Transferts	18,1	973,2	201,7	2,7	141,6	85,9	1 423,2	-1 392,3	30,9
État au 31. 12. 2015	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Amortissements cumulés									
État au 1. 1. 2015	-477,7	-8 598,0	-1 900,0	-0,1	-294,7	-272,5	-11 542,9	0,0	-11 542,9
Amortissements	-41,7	-730,4	-165,0	0,0	-19,7	-60,2	-1 017,0	0,0	-1 017,0
Diminution	12,4	141,7	109,0	0,0	3,7	19,8	286,6	0,0	286,6
Transferts	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,3	-0,4	0,0	-0,4
État au 31. 12. 2015	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Valeur comptable nette au 31. 12. 2015	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5

Les transferts englobent les augmentations des immobilisations des autres secteurs des CFF pour un montant total net de 30,5 millions de francs.

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

En millions de francs	2015	2014
Amortissements sur immobilisations corporelles	956,8	920,3
Amortissements sur immobilisations incorporelles	60,2	56,2
Amortissement sur valeurs comptables résiduelles (diminution des immobilisations)	38,9	41,9
Total	1 055,9	1 018,3

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

En millions de francs	2015	2014
Investissements liés aux immobilisations	2 015,5	1 960,8
Immobilisations rétrocédées par les autres secteurs des CFF	30,5	4,3
Charges d'investissement non activées	284,0	292,2
Total	2 330,0	2 257,3

Les investissements comprennent à hauteur de 80,3 millions de francs (2014: 97,4 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.

17 Participations.

Raison sociale	Capital-actions Millions	Part du capital et part des droits de vote CFF Millions	Part du capital et part des droits de vote CFF %	Part du capital et part des droits de vote CFF %
			31. 12. 2015	31. 12. 2014
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
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF 1,00	0,74	74,42	0,00
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
Cisalpino 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-Brisgau	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, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten (indirecte)	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
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 Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	50,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	0,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
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	69,42
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

18 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 2015 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 29 février 2016.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit le bénéfice résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2015:

En millions de francs	31. 12. 2015	31. 12. 2014
Perte reportée de l'exercice précédent	-269,1	-746,0
Bénéfice de l'exercice	293,3	385,1
Prélèvement sur la réserve pour couvrir la perte 2015		
– Secteur Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	140,8	93,1
Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale	165,0	-267,9
Utilisation du bénéfice résiduel résultant du bilan		
Prélèvement sur la réserve au titre de l'exercice 2015		
– Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	5,0	-1,2
Report à compte nouveau	170,0	-269,1

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 11 mars 2016

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, bilan et l'annexe (pages 109 à 119), pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2015.

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 2015 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.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et aux statuts et 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

Mention légale.

Le rapport de gestion et de développement durable 2015 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien sur le site cff.ch/rapport_de_gestion. La version allemande fait foi.

Éditeur.

CFF SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65, Suisse

Deux autres publications complètent le rapport de gestion et de développement durable 2015 des CFF:

En route

Édition spéciale du magazine du personnel consacrée au rapport de gestion et de développement durable 2015 des CFF.

Faits et chiffres

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



CFF SA

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

cff.ch/rapport_de_gestion



No. 01-16-274564 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership