



Rapport de gestion  
et de développement  
durable des CFF.

2016

# Sommaire.

<b>P 03</b>	Rapport du groupe
<b>P 23</b>	Gouvernance d'entreprise
<b>P 39</b>	Rapport de développement durable
<b>P 79</b>	Rapport financier

Couverture: arrivée du train spécial à Rynächt lors de l'inauguration officielle du tunnel de base du Saint-Gothard le 1<sup>er</sup> juin 2016.

# Rapport du groupe 2016.

## Des bases solides pour la mobilité de demain.

L'année 2016 compte parmi les plus riches en émotions de l'histoire des CFF. Avec l'ouverture et la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, nous avons créé un ouvrage durable, véritable source d'inspiration pour l'avenir. Tant au niveau national qu'international, nous avons montré ce dont la Suisse est capable en matière d'innovation, de précision et de fiabilité. Cet esprit du Saint-Gothard, nous entendons le conserver sur notre chemin vers la mobilité de demain. Ce chemin a déjà commencé: les nouvelles attentes de la clientèle, le virage numérique et le renforcement de la concurrence intermodale transforment les modèles d'affaires en profondeur et de manière durable. En marge de l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, nous avons défini l'Agenda de Lugano, qui détermine les champs d'action internationaux les plus importants pour le chemin de fer en Europe.

L'an passé, nous avons pris les devants avec la stratégie CFF 2020 et le programme RailFit20/30. En outre, nous avons élaboré notre vision 2025+: «Nous façonnons la mobilité de demain: simple, personnalisée, intégrée.» Dans ce cadre, nous allons atténuer l'augmentation des coûts globaux du système, investir de manière ciblée, favoriser l'innovation, augmenter les recettes et les taux d'occupation des trains, et organiser l'ensemble de la chaîne de mobilité pour nos clientes et clients. Sur la base d'une culture forte de l'encadrement et de la performance, nous fournissons des prestations attrayantes et présentant un bon rapport

prix-prestation pour notre clientèle et nos mandants. Nous contribuerons à la compétitivité de la Suisse et à la qualité de vie de ses habitants. Nous testerons de nouvelles idées avec notre clientèle, et y mettrons un terme si elles n'ont pas le succès escompté. Nous avons procédé à la mise en œuvre systématique de notre stratégie. La nouvelle version de Mobile CFF s'inscrit dans ce cadre. Autre exemple: le planificateur «Mon voyage» indique les meilleures liaisons de porte à porte. Avec le test de marché «Green Class CFF», nous proposons une offre de mobilité combinée unique au monde, d'un bout à l'autre de la chaîne de transport. En trafic marchandises, enfin, nous posons les jalons nécessaires au renforcement de l'automatisation.

L'année 2016 a été celle des records pour les CFF. Nous avons transporté plus de passagers que jamais, et les prestations du trafic marchandises ont atteint un niveau inégalé. La ponctualité progresse, malgré une forte activité d'entretien et de construction. En matière de satisfaction de la clientèle, nous avons progressé de près de 2 points pour atteindre le résultat de 75 points, soit l'objectif intermédiaire fixé en 2013. Nous remercions nos clients pour leur confiance en ces périodes de changements. Jamais encore notre réseau mixte n'a été aussi densément exploité que l'an dernier. Il reste le réseau le plus sollicité du monde. Cela prouve que le chemin de fer, avec son horaire cadencé et son système tarifaire, est un mécanisme d'horlogerie complexe et subtilement équilibré. La progression des canaux de vente numériques s'est accentuée. Le résultat du groupe est en hausse en raison d'effets uniques, alors que le résultat d'exploitation s'inscrit en recul. Après 2014, le trafic marchandises équilibre à nouveau ses comptes malgré une conjoncture difficile. Nous remercions aussi toutes les collaboratrices et à tous les collaborateurs CFF, qui donnent le meilleur d'eux-mêmes dans un contexte de changements. Grâce à leur savoir-faire et à leur engagement, nous pourrions continuer longtemps encore d'écrire l'histoire à succès des CFF.

## 1<sup>re</sup> partie: rétrospective d'une année couronnée de succès.

G4-4

### Hausse du nombre de voyageurs et de marchandises transportés.

Pour la clientèle comme pour les CFF, l'année 2016 a été couronnée de succès. Environ neuf voyageurs sur dix sont arrivés à destination à l'heure: la ponctualité s'est établie à un point de pour-cent de plus que l'année précédente (voir tableau «Les performances des CFF en chiffres»). C'est notre meilleure valeur depuis cinq ans. Si elle est légèrement inférieure à l'an passé, la ponctualité des correspondances demeure à un niveau très élevé. Par conséquent, la clientèle s'est déclarée plus satisfaite à ce sujet. Les CFF restent l'entreprise ferroviaire la plus ponctuelle d'Europe, sur le réseau le plus densément exploité du monde. Le recul des dérangements au matériel roulant et aux installations a contribué à cette ponctualité élevée, de même qu'une meilleure planification des chantiers et des réserves d'horaire accrues. Une météo clémente, ainsi que la stabilisation de l'horaire grâce à l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, sont autant de facteurs supplémentaires ayant contribué à ce résultat.

L'efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour) a continué d'augmenter l'an dernier. Jamais encore il n'y a eu autant de trains en circulation sur le réseau des CFF, alors que les activités de construction et d'entretien se sont multipliées. Les CFF ont aussi progressé en matière de sécurité. Nous n'avons pas eu à déplorer d'accident majeur l'an dernier. Naturellement, nous avons aussi eu un peu de chance. La satisfaction de la clientèle du trafic voyageurs a légèrement progressé, ce qui est réjouissant. En trafic marchandises et dans le secteur immobilier, elle est restée globalement stable.

1,25 million de passagers  
par jour: une valeur  
record pour les CFF.

En 2016, environ 1,25 million de passagers ont choisi chaque jour les CFF pour leurs déplacements, soit 3,5 % de plus que l'année précédente. La demande aux heures creuses a heureusement progressé plus fortement qu'aux heures de pointe, tant en trafics grandes lignes que régional. Les efforts d'équilibrage

des taux d'occupation (billets dégriffés, initiatives telles que l'adaptation des horaires de cours à la haute école de Lucerne) commencent manifestement à porter leurs fruits. Les recettes de location à des tiers sont en progression de 2,2 %, à 325,3 millions de francs (2015: 318,2 millions).

Le trafic marchandises est aussi en progression, avec une nouvelle augmentation du nombre de tonnes-kilomètre nettes. Là aussi, les résultats atteignent un niveau historique (16 559 millions de tonnes-kilomètre nettes). Par ailleurs, les trains de marchandises sont plus ponctuels en trafic international, alors que l'objectif de ponctualité a été manqué de peu en fret ferroviaire intérieur.

La gestion des CFF s'axe autour des neuf objectifs du groupe. Pour chacun d'eux, nous avons délibérément fixé la barre très haut. Six objectifs ont connu une évolution positive par rapport à l'année précédente: la satisfaction de la clientèle, la ponctualité clientèle, la sécurité, le résultat, les parts de marché ainsi que la viabilité écologique. L'image du groupe, la motivation du personnel et le Free Cash Flow, en revanche, accusent un léger recul. Globalement, les objectifs ont été légèrement dépassés. Cela démontre que nous réalisons chaque jour une performance remarquable, au service de notre clientèle.

En 2013, les CFF s'étaient fixé pour objectif de compter parmi les meilleures entreprises de Suisse en matière de satisfaction de la clientèle d'ici à 2016. La valeur visée de 75 points a pu être atteinte (+0,2 point d'indice par rapport à l'année précédente, +1,9 point d'indice par rapport à 2013).

L'atteinte des objectifs assignés par la Confédération s'améliore également: en 2016, 40 des 57 indicateurs ont progressé par rapport à l'année précédente. Sept sont stables et dix s'inscrivent en recul.

G4-9

Les performances des CFF en chiffres	2016	2015	Δ	Écart 2015/16
Ponctualité clientèle*	88,8	87,8	+1 point de pour-cent	↗
Ponctualité des correspondances	96,7	97,0	-0,3 point de pour-cent	↘
Satisfaction de la clientèle en matière de ponctualité des correspondances	81,2	80,9	+0,3 point d'indice	↗
Satisfaction de la clientèle*	75,0	74,8	+0,2 point d'indice	↗
Satisfaction de la clientèle du trafic voyageurs*	74,4	74,1	+0,3 point d'indice	↗
Satisfaction de la clientèle du segment immobilier*	77,3	77,4	-0,1 point d'indice	↘
Satisfaction de la clientèle du trafic marchandises*	72,8	72,6	+0,2 point d'indice	↗
Voyageurs transportés par jour	1,25 M	1,21 M	+3,5 %	↗
Tonnes-kilomètre nettes en trafic marchandises*	16 559 M	15 065 M	+9,9 %	↗
Déplacements de personnes dans les 22 gares les plus importantes	2,26 M	2,21 M	+2,2 %	↗
Efficacité d'utilisation du réseau* (trains par voie principale et par jour)	103,1	101,5	+1,6 %	↗
Croissance de la demande aux heures de grande affluence (en %)				
Total	+2,1	+2,0	+0,1 point de pour-cent	↘
Grandes lignes	+1,3	+1,6	-0,3 point de pour-cent	↗
Trafic régional	+4,0	+3,1	+0,9 point de pour-cent	
Croissance de la demande aux heures creuses (%)				
Total	+2,5	+1,9	+0,6 point de pour-cent	↗
Grandes lignes	+1,7	+1,8	-0,1 point de pour-cent	↘
Trafic régional	+5,2	+2,3	+2,9 point de pour-cent	↗

\* Indicateurs valables pour le rapport du propriétaire

## Résultat du groupe en progression.

L'augmentation de la fréquentation en trafic ferroviaire a eu des retombées positives sur le résultat. Les produits d'exploitation ont progressé de 2,3 % par rapport à l'exercice précédent, s'inscrivant à 8988 millions de francs. Les produits du trafic voyageurs (3165 millions) sont restés stables par rapport à l'exercice précédent, malgré des conditions difficiles. Les produits du trafic marchandises s'inscrivent en hausse (851 millions; +29 millions). Les indemnités des pouvoirs publics et des cantons pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure, les aménagements et le trafic régional commandé ont progressé de 7,7 % et s'établissent à 2466 millions de francs. Cette hausse est due en particulier à l'entretien et à l'exploitation. Ces chiffres tiennent compte de la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard et de la mise en service de la ligne diamétrale de Zurich (+9,9 %). Cela souligne l'impact financier des coûts résultant des aménagements de l'infrastructure. Les indemnités pour le trafic régional voyageurs n'ont progressé que de 3,7 %, se chiffrant à 624 millions de francs. Cette progression est inférieure à celle du nombre de kilomètres d'offre en trafic régional (+7,0 %) et de la demande en trafic régional (+4,0 %).

Les charges d'exploitation ont également été un peu plus élevées en 2016 que l'année précédente (8700 millions, +2,6 %). Cette hausse est due avant tout à des amortissements plus élevés pour les nouvelles infrastructures telles que le tunnel de base du Saint-Gothard et la ligne diamétrale de Zurich, ainsi qu'aux investissements immobiliers et dans du matériel roulant destiné au trafic régional. Le résultat du groupe a connu une progression de 54,9 % et s'établit à 381 millions de francs, en particulier

à la suite de ventes de biens immobiliers, de l'amélioration du résultat financier et de l'évolution favorable en trafic marchandises.

Le taux de couverture de l'endettement (endettement net porteur d'intérêts/ EBITDA) est de 7,3 à la fin 2016 (2015: 6,9). Des facteurs uniques tels que la stabilisation de la Caisse de pensions et les prestations supplémentaires fournies par les CFF pour maintenir la qualité du réseau ont eu pour conséquence que l'objectif de 6,5 fixé par le propriétaire n'a pas pu être atteint. Si les CFF n'avaient pas pris en charge les surcoûts d'entretien de l'infrastructure entre 2013 et 2016, l'endettement net porteur d'intérêts serait réduit de 487 millions de francs et le taux de couverture de l'endettement s'établirait à 6,2. Sans la contribution de l'employeur à la stabilisation de la Caisse de pensions CFF, l'endettement net porteur d'intérêts diminuerait de 690 millions de francs supplémentaires, portant le taux d'endettement à 5,7. Enfin, si l'on corrige l'endettement des paiements en retard de la Confédération et du canton de Genève pour des projets faisant l'objet d'un financement spécial (179 millions), le taux d'endettement serait même de 5,6 pour 2016. Nous sommes donc confiants: à moins d'imprévu, nous atteindrons l'objectif fixé par le propriétaire cette année, entre autres grâce à la mise en œuvre progressive et systématique du programme RailFit20/30. L'augmentation de l'enveloppe budgétaire de la Confédération liée à la convention sur les prestations 2017-2020 a également un effet positif.

G4-9

<b>Compte de résultat du groupe</b> (en millions de francs)	<b>2016</b>	2015	Δ%	Écart 2015/16
Produits d'exploitation	8988	8786	+2,3 %	↗
Charges d'exploitation	8700	8479	+2,6 %	↘
Résultat d'exploitation/EBIT	288	307	-6,1 %	↘
Résultat financier	-120	-198	+39,5 %	↗
Résultat hors exploitation	225	142	+58,6 %	↗
Résultat avant impôts	393	251	+56,9 %	↗
Impôts et parts des minoritaires	-13	-5	-157,3 %	↘
Résultat du groupe	381	246	+54,9 %	↗

### Voyageurs: croissance en trafic régional, trafic grandes lignes international sous pression.

Le résultat du trafic voyageurs a progressé pour atteindre 139 millions de francs (2015: 131 millions). Au niveau national, les produits du trafic voyageurs ont modérément augmenté. Ils s'inscrivent à 2920 millions de francs, soit une hausse de 1,5 %, entre autres en raison du développement de l'offre du RER zurichois. Les prestations de transport du trafic voyageurs international s'inscrivent certes en augmentation (+1,2 %), mais les recettes ont connu un recul global dû à une baisse de la demande pour Paris, conséquence du contexte d'insécurité (attaques terroristes). Des mesures tarifaires et de marketing ciblées sur nos offres en France nous ont permis d'inverser cette tendance.

Le nombre de voyageurs-kilomètre est passé à 18 960 millions, en hausse de 2,2 % par rapport à l'exercice précédent. En raison du développement de son offre, le trafic régional a connu une progression de 4,0 %, supérieure à celle du trafic grandes lignes (+1,5 %).

Un tiers de la population suisse est cliente régulière des CFF. Quelque 472 000 clients possèdent un abonnement général (+2,6 %), et 2,395 millions de personnes sont titulaires d'un abonnement demi-tarif (+2,7 %). À la fin 2016, on comptait 2,09 millions de SwissPass en circulation. Sur les canaux de vente numérique, la tendance à la hausse

s'est poursuivie: nos clients ont acheté environ 24,4 millions de billets via les canaux Mobile CFF et CFF.CH, soit 35,7 % de plus que l'année précédente. En 2016, 2,6 millions de billets dégriffés ont été vendus via les mêmes canaux, soit en moyenne 7000 par jour (2015: 4400 par jour); aux périodes de grande affluence, cette moyenne grimpe jusqu'à 9200 billets dégriffés par jour. La vente de billets via Mobile CFF ne cesse de gagner en popularité. En 2016, nos clients ont acheté chaque jour 39000 billets via l'appli pour smartphone, soit 45 % de plus que l'année précédente. Avec au total 17,9 millions de billets, soit 19 % des ventes, Mobile CFF a dépassé pour la première fois les ventes au guichet (-19,1 %, soit 16 millions de billets vendus). La tendance favorable aux canaux de vente numériques se poursuit et s'est même accélérée l'an passé. Mais nous continuerons d'investir dans le contact direct et personnel avec la clientèle, comme le montrent les nouvelles gares de Bellinzona et Lugano, mais aussi le conseil numérique personnalisé, concrétisé par les distributeurs de billets parlants par exemple.

Entièrement refondue, la nouvelle version de Mobile CFF offre de nombreuses améliorations. Cette appli primée propose à présent une possibilité simple et personnalisée de consultation de l'horaire. De plus, deux clics suffisent pour acheter un billet. Un planificateur de voyage intégré donne des indications en temps réel sur les retards, les changements de voie et la disponibilité des places assises à bord des trains.

### Cargo: retour à l'équilibre des comptes.

Après les pertes de l'exercice précédent, dues à la force du franc, CFF Cargo renoue avec les bénéfices, alors que les difficultés conjoncturelles demeurent voire s'accroissent en trafic marchandises intérieur et d'exportation. La division réalise un résultat positif de 1 million de francs (2015: -22 millions). En particulier, les mesures prises par CFF Cargo pour maîtriser les coûts continuent à déployer leurs effets, de même que celles visant à améliorer la productivité. Toutefois, la désindustrialisation progressive de la Suisse a grevé le résultat du trafic marchandises. Les secteurs du commerce de détail et des transports postaux revêtent donc une importance accrue. Mais seuls les transports en lien avec l'étranger (import et transit) enregistrent une croissance effective. SBB Cargo International affiche ainsi une progression de ses parts de marché sur l'axe du Saint-Gothard et sur celui du Lötschberg. Au total, la part de marché de SBB Cargo International a progressé d'environ 5 %, bien que les volumes à l'exportation, faibles par ailleurs, soient toujours en recul. En trafic intérieur par wagons complets, les volumes de transport sont aussi en recul. La situation actuelle du cours de change représente une difficulté importante, en particulier face à la concurrence internationale. À partir de l'été 2017, les travaux à Luino et d'autres restrictions telles que les chantiers en Suisse romande ou la construction du corridor de 4 mètres sur l'axe nord-sud du Saint-Gothard constitueront aussi un handicap.

Avec le programme «Trafic par wagons complets 2017», CFF Cargo a introduit, en décembre dernier, le plus important changement d'horaire de toute son histoire. Un nouveau système de réservation et de nouvelles chaînes de transport permettent de renforcer sa position sur le marché: les sites les plus importants sont désormais desservis trois fois par jour, au lieu d'une seule fois auparavant. Le nouvel horaire cadencé est organisé de manière à ne pas perturber le trafic des pendulaires, permettant une meilleure exploitation de l'infrastructure ferroviaire.

Nous entendons développer CFF Cargo et SBB Cargo International de manière à ce qu'elles deviennent des acteurs à part entière du chemin de fer intégré.

Nous entendons développer CFF Cargo et SBB Cargo International de manière à ce qu'elles deviennent des acteurs à part entière du chemin de fer intégré. Nous pouvons envisager d'ouvrir notre actionnariat à des partenaires. De tels partenaires devraient soutenir la croissance à long terme de CFF Cargo par l'intermédiaire de leur savoir-faire, de leur volume d'affaires ou de leur capital. De notre point de vue actuel, un rattachement direct à la Confédération n'apporte pas d'avantage significatif par rapport à une solution entrepreneuriale où les CFF seraient majoritaires. Au contraire, l'intégration du réseau renforce la fiabilité et la sécurité des investissements pour les clients Cargo.

### Immobilier: confirmation de la tendance à la hausse.

Le résultat de la division CFF Immobilier s'établit à 433 millions de francs avant versements compensatoires, soit une hausse de 26,3 % par rapport à l'année précédente. Cela est dû avant tout à des ventes de biens immobiliers. Ces ventes s'inscrivent dans la stratégie immobilière des CFF, qui vise le développement d'objets bénéficiant d'une situation centrale et présentant une certaine diversité d'affectations. En outre, l'augmentation des produits résultant de la location d'emplacements à des tiers dans les gares et les objets de placement a contribué à l'amélioration du résultat. Dans les 32 plus grandes gares, le chiffre d'affaires de tiers atteint le niveau record de 1587,3 millions de francs (+1,8 %). Cela souligne l'attrait des quartiers jouissant d'une position centrale et d'un fort taux de fréquentation.

La gestion systématique des coûts d'Immobilier a également eu des effets positifs. Outre le versement d'indemnités compensatoires à Infrastructure (150 millions), 271 millions de francs ont été versés en vue de l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (intérêts et amortissements).

En 2016 également, CFF Immobilier a mené à bien d'importants projets. Après sept ans de travaux, la nouvelle gare de Zurich Oerlikon a été inaugurée en décembre. Point nodal important du trafic à Zurich, cette gare propose à la clientèle tous les avantages de la mobilité en réseau, ainsi qu'une offre commerciale et de services attrayante. Avec la rénovation des gares de Bellinzzone et Lugano, l'axe nord-sud du Saint-Gothard dispose de deux bijoux qui concrétisent l'entrée du Tessin dans un troisième «âge d'or», après l'époque du col puis du tunnel de faite du Saint-Gothard. Cette année donne la priorité à des projets de développement en Suisse romande, par exemple les nouveaux quartiers des Halles à Morges ou des Eaux-Vives à Genève.

### Infrastructure: le surcroît d'entretien financé de manière autonome pour la dernière fois.

Avec un résultat annuel de -103 millions de francs, la division CFF Infrastructure accuse une perte supérieure à l'année précédente (-96 millions). En 2016, les CFF ont fourni, sur leurs propres deniers, des prestations destinées au maintien de la substance et en partie non couvertes par la convention sur les prestations passée avec la Confédération pour la période 2014-2016, pour un montant de 123 millions de francs. C'est la dernière fois que les CFF prennent en charge eux-mêmes ces dépenses, qui se sont élevées à 487 millions de francs entre 2013 et 2016, les fonds alloués par la Confédération à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la convention sur les prestations n'étant pas suffisants. La division CFF Infrastructure est par ailleurs parvenue à renforcer l'efficacité de l'entretien en 2016. La productivité de l'entretien s'est inscrite en hausse: le rapport franc investi/millier de tonnes-kilomètre brutes est passé de 7,86 en 2015 à 7,72.

## CFF Infrastructure est parvenue à renforcer l'efficacité de l'entretien.

L'état du réseau CFF est globalement bon. En raison de la mise en service de nouvelles installations, en particulier le tunnel de base du Saint-Gothard, il s'est même légèrement amélioré. Aucune installation n'est dans un état extrêmement critique (c'est-à-dire exigeant une mise hors service immédiate) et la sécurité est garantie à tout moment. L'état du genre d'installation «voie ferrée» est quant à lui seulement estimé «passable».

Le retard d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire se chiffre à 4,9 milliards de francs (2015: 4,2 milliards), ce qui correspond à 5,6 % (2015: 5,2 %) de la valeur d'acquisition, qui est de 87,8 milliards de francs. Environ 42 % de ce retard a trait à la voie ferrée.

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard en décembre 2016 a représenté un jalon de l'histoire suisse des transports pour CFF Infrastructure, mais aussi pour les trafics voyageurs et marchandises ainsi que pour la division Immobilier.

Quelque 4000 collaboratrices et collaborateurs des CFF et d'entreprises tierces ont été formés au préalable à l'exploitation de cet ouvrage du siècle. Des essais d'exploitation intensifs ont permis de tester et d'affiner de nombreux aspects, processus et déroulements. Grâce à ces préparatifs intensifs, le changement d'horaire historique de décembre 2016 s'est déroulé sans accroc notable.

G4-8

Résultats par division (en millions de francs suisses)	2016	2015	Δ%	Écart 2015/16
Voyageurs	139	131	+6,7 %	↗
Immobilier				
Avant versement des indemnités compensatoires	433	342	+26,3 %	↗
Après versement des indemnités compensatoires	12	12	-1,6 %	↘
Cargo	1	-22	-	↗
Infrastructure	-103	-96	-6,7 %	↘

## 2<sup>e</sup> partie: exploitation des atouts du Saint-Gothard.

### Le tunnel rapproche les personnes et les régions.

Depuis plus de 100 ans, les CFF contribuent de façon décisive à la qualité de vie et à l'attrait de la Suisse. Avec l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, nous avons écrit un nouveau chapitre important de cette longue histoire, en collaboration avec les milieux de l'économie et de la recherche. Le tunnel de base du Saint-Gothard a été une source d'inspiration pour nous tous. Tant au niveau national qu'international, nous avons montré ce dont la Suisse est capable en matière d'innovation, de précision et de fiabilité. Après 17 ans de travaux, de tests et d'essais d'exploitation, nous avons mis en service le tunnel ferroviaire le plus long du monde en décembre dernier. Nous sommes fiers d'exploiter l'ouvrage du siècle avec succès. Avec nos clients des trafics voyageurs et marchandises, nous nous réjouissons de l'élan qu'il apporte sur l'axe nord-sud du Saint-Gothard. Le nouveau tunnel rapproche ce que les montagnes séparent: les personnes et les régions d'un pays dont l'identité rayonne à l'international.

Nous sommes cependant conscients qu'en matière de ponctualité et de qualité sur l'axe nord-sud du Saint-Gothard, nous n'avons pas encore atteint nos objectifs. Cela dit, malgré de nombreux chantiers, la situation s'est constamment améliorée, entre

autres grâce à la collaboration active de nos partenaires en Italie. L'axe nord-sud du Saint-Gothard n'est pas encore terminé et n'est donc pas pleinement opérationnel. La construction du tunnel de base du Ceneri est encore en cours, de même que la mise en place du corridor de 4 mètres. Quelque 25 chantiers sont en cours, sans interruption de l'exploitation; ils représentent autant de défis. Nous entendons mettre en service les nouveaux trains Giruno de Stadler en 2019. Ils offriront une nouvelle expérience de voyage, en tout confort et en toute modernité. Avec l'ouverture du tunnel de base du Ceneri et la mise sur pied du corridor de 4 mètres, prévue pour la fin 2020, nous pourrions exploiter pleinement le potentiel de l'axe nord-sud du Saint-Gothard. Les déplacements de nos clients entre le nord et le sud dureront jusqu'à une heure de moins. Et en trafic régional tessinois, les temps de parcours pourront être réduits de moitié entre le Sopraceneri et le Sottoceneri.

### Valorisation de l'axe est-ouest.

Nous entendons préserver la force et l'esprit d'inspiration du Saint-Gothard. La force d'innovation, la précision et la fiabilité doivent nous guider. En effet, nous allons continuer de mener d'importants projets. Après l'axe nord-sud, nous mettrons la priorité sur la valorisation de l'axe est-ouest pour les trafics voyageurs et marchandises. Certains projets seront exigeants et complexes, à l'instar du projet transfrontalier CEVA. La nouvelle ligne reliant Cornavin à la ville française d'Annemasse en passant par les Eaux-Vives devra répondre aux exigences diverses des mandants, des partenaires et du législateur de part et d'autre de la frontière. Les premiers trains circuleront sur cette nouvelle ligne à la fin 2019, ouvrant la voie à la poursuite des travaux du Léman Express, plus grand réseau régional transfrontalier d'Europe. Ses trains transporteront chaque jour environ 50 000 voyageurs dans le Grand Genève.

Avec le projet Léman 2030, la Suisse romande va connaître une avancée majeure. Pour plus de 3,8 milliards de francs, nous adapterons l'infrastructure ferroviaire à la forte croissance attendue de la demande. D'ici à 2030, en effet, le nombre de passagers circulant entre Lausanne et Genève devrait doubler pour passer à 100 000 par jour. En conséquence, les CFF vont doubler le nombre de places assises disponibles entre Lausanne et Genève et renforcer la cadence des trains RER dans les cantons de Vaud et de Genève. Nous agrandirons les gares de Lausanne, Renens et Genève. Nous créerons ainsi de nouvelles capacités pour notre clientèle, et assurerons ainsi son confort et sa sécurité.

Très attendus, les nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes valoriseront notablement l'axe est-ouest. Ils offriront un confort de voyage accru et, avec leurs 1300 places assises, ils seront en mesure de transporter nettement plus de voyageurs que jusqu'à présent. Ces compositions ont été acquises dans le cadre du plus grand achat de matériel roulant de l'histoire des CFF, incluant 62 trains duplex et portant sur un montant de 1,9 milliard de francs. Bombardier, le fournisseur, accuse trois ans de retard. Il met tout en œuvre pour que les trains puissent être homologués cette année encore. Nous considérons que c'est possible, mais ambitieux. Dans un premier temps, ce train sera utilisé pour transporter des voyageurs, sans pour autant être intégré de manière fixe à l'horaire. Nous n'accepterons aucun compromis en matière de qualité, et ne nous livrerons à aucune expérience au détriment de la clientèle.

Le percement du tunnel à double voie de l'Eppenbergraben a commencé en novembre à Wöschnau, dans le canton de Soleure. Cet ouvrage est la clé de voûte de l'aménagement à quatre voies du tronçon Aarau-Olten, chiffré à 855 millions de francs. Il permet-

—  
 La capacité d'innovation,  
 la précision et la fiabilité  
 doivent demeurer  
 nos lignes directrices.  
 —

tra, à partir de 2020, de renforcer les capacités de cet élément clé du réseau ferroviaire suisse. L'aménagement de la gare de Berne, actuellement aux limites de ses capacités, représentera aussi une amélioration de l'axe est-ouest. Dans un premier temps, d'ici à 2025, la gare RBS sera reconstruite, un nouveau passage souterrain CFF sera aménagé et les conditions de circulation seront entièrement repensées sur la Bubenbergplatz. Dans un second temps, la gare de Berne sera dotée de quatre voies supplémentaires d'ici à 2035. Les CFF investiront 345 millions de francs dans leurs structures d'accueil.

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

Dans le monde entier, la mobilité est en pleine mutation. Le numérique et les nouvelles technologies font évoluer rapidement les besoins de la clientèle. La concurrence inter-

## Valorisation de l'axe est-ouest.

**Tunnel de l'Eppenber**

Entre Olten et Aarau, l'un des principaux axes ferroviaires de Suisse se réduit à deux voies. L'aménagement à quatre voies de ce tronçon mettra un terme à ce goulet d'ici à fin 2020. Le projet prévoit de nombreux aménagements ainsi que la construction du tunnel à double voie de l'Eppenber, qui fera trois kilomètres de long, pour un coût total de CHF 855 millions.

**Léman 2030**

Le projet Léman 2030 prévoit des travaux d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire pour un montant de plus de CHF 3,8 milliards. D'ici à 2030, le nombre de passagers circulant entre Lausanne et Genève devrait passer à 100 000 par jour. Les CFF doubleront donc le nombre de places assises entre Lausanne et Genève et renforceront la cadence des RER dans les cantons de Vaud et de Genève. Les gares de Lausanne, de Renens et de Genève seront quant à elles transformées.

**CEVA/Léman Express**

À Genève, le projet transfrontalier CEVA (nouvelle ligne reliant Cornavin à la ville française d'Annemasse en passant par les Eaux-Vives) prend forme. Les premiers trains y circuleront dès la fin 2019. L'achèvement de la liaison CEVA permettra le déploiement du Léman Express, plus grand réseau régional transfrontalier d'Europe. Ses trains transporteront chaque jour environ 50 000 voyageurs sur l'Arc lémanique.

modale s'accroît notamment elle aussi (voir encadré p. 14). C'est pourquoi nous avons élaboré la stratégie 2020 et la vision 2025+, qu'il s'agit en priorité de mettre en œuvre en 2017. Nous nous sommes fixé des objectifs quantitatifs à atteindre d'ici à 2020 et 2030, et avons défini nos ambitions en conséquence. Nous entendons rester longtemps encore un réseau ferroviaire fort. Nous voulons être un opérateur de mobilité digne de confiance et un partenaire de développement attrayant. La stratégie 2020 montre le chemin vers la mobilité de demain, axée sur les besoins de la clientèle en fonction de cinq dimensions: atténuer l'augmentation des coûts globaux du système, investir de manière ciblée, favoriser l'innovation, augmenter les recettes et les taux d'occupation des trains, et organiser toute la chaîne de mobilité pour nos clients – et ce sur la base d'une culture forte de l'encadrement et de la performance. (voir également [www.cff.ch/strategie](http://www.cff.ch/strategie)).



**Gare centrale de Zurich: le numérique à l'honneur**

La gare centrale de Zurich est l'un des hubs de mobilité les plus à la pointe du numérique en Europe. En combinaison avec l'appli «Ma gare», quelque 1100 balises nouvelle génération permettent ainsi aux clients de s'orienter rapidement et facilement dans la gare. D'autres fonctionnalités basées sur la géolocalisation, dont un service de «conciergerie numérique» via une fonction de messagerie, viendront par la suite enrichir l'appli.



**De nouveaux trains grandes lignes**

Les nouveaux trains duplex prévus sur l'axe est-ouest offriront un confort accru et quelque 1300 places assises – bien plus qu'à l'heure actuelle. Ces compositions ont été acquises dans le cadre du plus grand achat de matériel roulant de l'histoire des CFF, incluant 62 trains duplex pour un montant de CHF 1,9 milliard. Bombardier, le fabricant, vise une homologation avant la fin 2017. Dans un premier temps, les trains circuleront avec des clients à bord, mais ne seront pas intégrés de manière fixe à l'horaire.

**Transformation/agrandissement de la gare de Berne**

D'ici à 2025, les CFF et la société Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) mèneront deux grands projets: la construction d'une nouvelle gare RBS et celle d'un passage souterrain qui fournira de nouveaux accès à la gare CFF de Berne. Les CFF investissent environ CHF 345 millions dans les structures d'accueil. Lors de la deuxième étape, prévue pour 2035, les CFF prévoient une extension latérale de leur gare. Ce projet leur permettra de renforcer leur offre régionale et grandes lignes d'ici à 2035.

## Mobilité de demain: les défis.

### **Évolution rapide des exigences de la clientèle et des comportements de mobilité**

À l'avenir, il sera de plus en plus important d'anticiper les exigences de la clientèle. Les clients veulent des solutions de transport combinées, de porte à porte.

### **Concurrence intermodale**

Les autres modes de transport vont rattraper leur retard face aux atouts compétitifs du chemin de fer (respect de l'environnement, sécurité, capacités, flexibilité). Le virage numérique renforce la transparence et multiplie les options pour les clients.

### **Augmentation des coûts du chemin de fer**

L'augmentation des coûts d'entretien, l'étendue des exigences et des contraintes, l'importance des coûts structurels, la cherté des aménagements de l'infrastructure et les nombreux investissements requis ont pour conséquence une hausse des coûts globaux du système ferroviaire. Les autres modes de transport tablent sur des potentiels d'économies pouvant aller jusqu'à 50 %.

### **Utilisation plus efficace du chemin de fer et de la route**

Les nouvelles technologies permettent une utilisation plus efficace du chemin de fer et de la route. L'optimisation du taux d'occupation des trains et des voitures permettrait même de renoncer à certains aménagements, ce qui dégagerait de l'espace dans les villes. Cela implique une planification coordonnée des capacités routières et ferroviaires.

### **Accélération des évolutions par les nouvelles technologies**

De nouveaux acteurs et solutions font leur apparition dans la chaîne de mobilité, tels que les bus grandes lignes et les véhicules autonomes. Ces derniers pourraient devenir des moyens de transport individuel publics et combler les lacunes des transports publics sur le dernier kilomètre. Le trafic marchandises devra de plus en plus faire face à des offres routières flexibles et respectueuses de l'environnement.

### **Hausse des exigences de régulation et d'aménagement du territoire**

En qualité d'entreprise proche de la Confédération, les CFF doivent répondre à de nombreux standards qui génèrent des coûts. En ce qui concerne la protection des données, les CFF sont soumis à des contraintes plus sévères que les acteurs privés, qui pourraient devenir leurs concurrents à terme.

### **Diminution des fonds publics**

Les coûts de la Confédération et des cantons sont soumis à une forte pression. Les dépenses allouées aux transports publics, qui tendent à augmenter, sont de plus en plus en concurrence avec d'autres postes de dépenses tels que la sécurité sociale ou la formation. Les pouvoirs publics attendent donc des CFF des économies et des gains d'efficacité sur les offres qui leur sont commandées. C'est pourquoi la part de financement des transports par l'utilisateur doit augmenter.

### **Atténuer l'augmentation des coûts globaux du système.**

Le chemin de fer doit conserver à long terme sa position de maillon fort de la chaîne de mobilité. Nous entendons exploiter le chemin de fer là où il peut faire valoir ses atouts

traditionnels, à savoir le transport rapide d'un grand nombre de voyageurs et d'un volume important de marchandises dans les agglomérations, les zones à forte concentration urbaine et entre les grands centres du pays. Face aux changements à venir en matière de mobilité, notre objectif est de continuer de nous développer de manière aussi solide que possible. Nous entendons rester un moyen de transport attrayant en ce qui concerne le rapport prix-prestation. Pour y parvenir, nous avons lancé le programme d'économies RailFit20/30, qui est en cours de réalisation. Nous voulons faire plus avec moins, et de manière plus intelligente: le plus important programme d'efficacité de Suisse a pour ambition de préparer les CFF aux défis de demain. En effet, la pression de la concurrence s'accroît sur le marché de la mobilité. La révolution numérique a pour conséquence une transparence accrue des offres et facilite l'apparition de nouveaux opérateurs de mobilité sur le marché. Elle accélère les évolutions en cours sur les marchés, au niveau de la clientèle et en matière de technologie, nous obligeant à notre tour à nous développer plus rapidement. Les autres modes de transport rattrapent leur retard en matière environnementale, alors que les coûts globaux du système ferroviaire augmentent.

RailFit20/30 entend contrer cette tendance. Autrement dit, nous voulons atténuer les coûts globaux du système, stabiliser les prix et rester un réseau abordable pour les clients et les mandants. Cependant, la concurrence entre les différents modes de transport ne se joue pas que sur le terrain des coûts: la qualité, le confort et la sécurité sont également concernés, et nous entendons les améliorer encore. Quelque 300 mesures nous permettront d'économiser 1,2 milliard de francs, mais uniquement là où la clientèle n'en percevra rien.

RailFit20/30 prévoit aussi la suppression de 1400 emplois, en particulier dans l'administration, mais aussi le renforcement de la productivité, par exemple dans la régulation du trafic, la vente et les métiers de la manœuvre. Nous nous efforcerons de supprimer ces emplois de manière socialement acceptable. Autant que possible, cela passera par le biais des fluctuations naturelles et des départs à la retraite. Dans les groupes professionnels concernés, 500 collaboratrices et collaborateurs changent ainsi d'emploi et 1300 partent à la retraite chaque année. En parallèle, nous allons créer 200 emplois pour répondre à la croissance attendue du trafic, dans les domaines du personnel des trains et du nettoyage en particulier.

### Investir de façon ciblée et favoriser l'innovation.

Les experts sont unanimes: la forte croissance de la demande en transports publics devrait se poursuivre à l'avenir également. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) prévoit, dans ses Perspectives d'évolution du transport 2040, une croissance de 51 % du trafic voyageurs ferroviaire et de 45 % du fret ferroviaire. Du point de vue des CFF, il est en outre important de se pencher sur les répercussions du virage numérique, des nouveaux opérateurs de mobilité, de l'évolution des besoins de mobilité et du contexte politique.

Pour réagir aux évolutions du marché de la mobilité, nous développons activement nos offres et nos sites sur la base de scénarios. En effet, nous ne savons pas exactement quelles évolutions se feront jour, ni à quel moment elles surviendront. Il y a trois ans déjà, nous évoquions l'arrivée des bus grandes lignes sur le marché. Aujourd'hui, ils sont une réalité. L'introduction au niveau national de bus grandes lignes est même à l'ordre du jour.

Depuis un certain temps, nous nous penchons sur les répercussions possibles des véhicules autonomes sans chauffeur sur la chaîne de mobilité. Nous partons de l'idée

---

Nous exploiterons de manière systématique les opportunités de la numérisation et des nouvelles technologies.

---

qu'ils vont transformer en profondeur les trafics ferroviaire et routier. Ils ont le potentiel pour couvrir le premier et le dernier kilomètre et pour devenir un moyen de transport public individuel. En revanche, nous ne savons pas encore exactement quand et dans quelle mesure les véhicules autonomes vont arriver sur le marché.

Aujourd'hui, cependant, une chose est claire: les capacités du réseau ferroviaire atteignent leurs limites. Cela doit être corrigé, en particulier dans la région de Zurich, sur l'Arc lémanique et en trafic marchandises. Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2030/35 du programme PRODES, la Confédération et les CFF entendent développer l'offre de manière économique et orientée clientèle. Les CFF sont d'avis qu'il faut privilégier les projets permettant d'éliminer les goulets dont la clientèle est victime. En outre, il convient de mettre en avant les projets qui présentent un bon rapport coût-utilité et dont les coûts sont supportables à long terme. Nos aménagements doivent

## Organiser une offre de voyage de porte à porte.

### Voyager de porte à porte avec les CFF

Les CFF veulent permettre à leurs clients d'organiser et de réserver tous leurs voyages de porte à porte d'un seul tenant. Aujourd'hui déjà, les CFF se positionnent comme un fournisseur de mobilité fiable, personnalisé et numérique. À l'avenir, en coopération avec la branche des transports publics et leurs partenaires, ils veulent renforcer leur rôle clé au sein de la chaîne de mobilité et de l'offre logistique, par exemple grâce à «Green Class CFF», un produit innovant de mobilité combinée, ou encore au projet de navettes sans chauffeur prévu à Zoug l'été prochain.



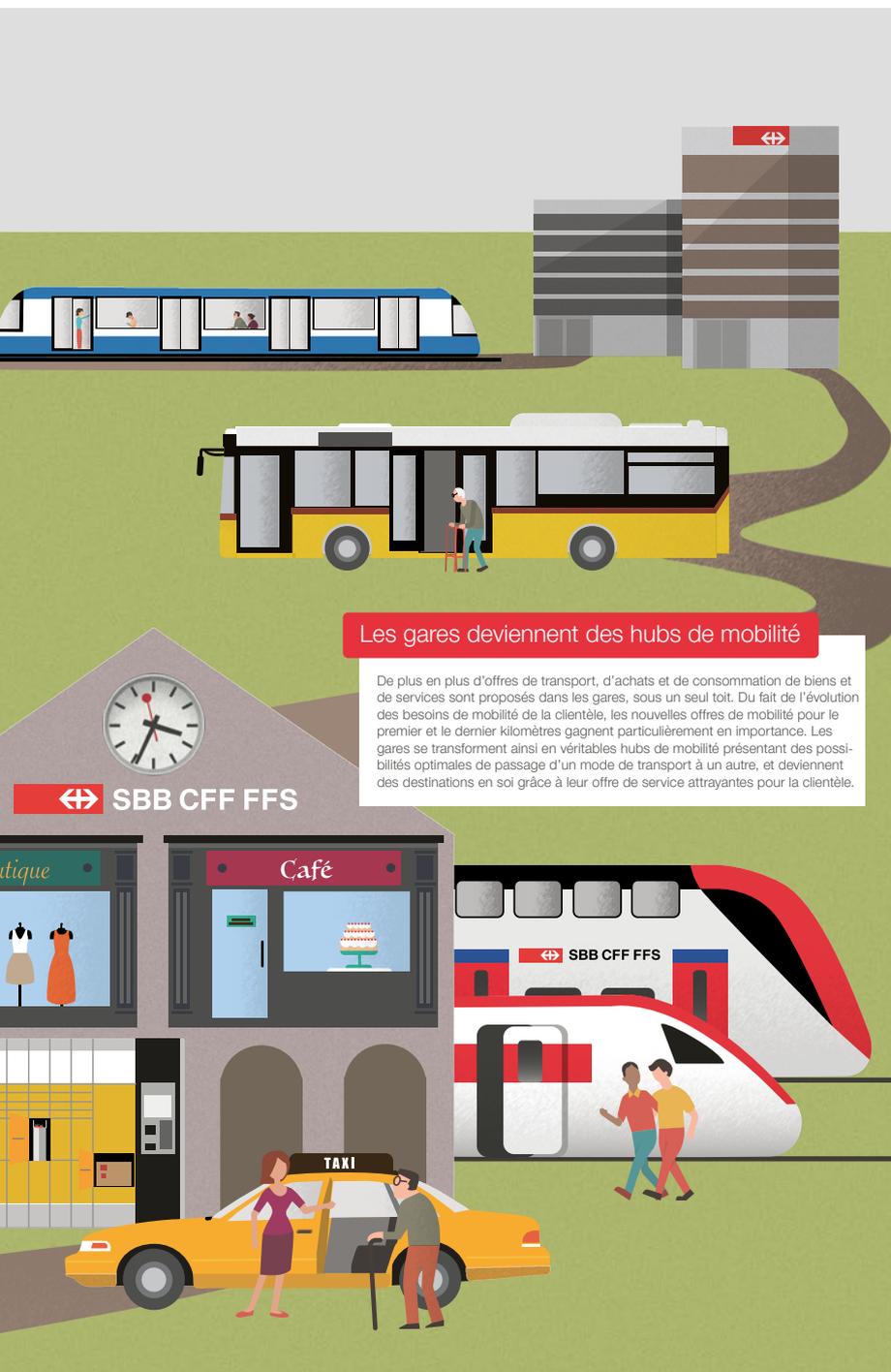
### Des applis pour une meilleure mobilité combinée

L'appli Mobile CFF, qui combine l'horaire et la vente de billets, est développée en continu. Au premier trimestre 2017, les CFF l'équiperont d'une commande vocale avec un horaire parlant ainsi que d'un robot parlant qui fournira des informations complémentaires. La nouvelle appli Mon voyage des CFF permet aux clients de comparer et de combiner les différents modes de transport, et de réserver leur voyage. Elle intégrera prochainement des services de taxi ainsi que, potentiellement, Uber.



Intervenir là où, comparativement, le chemin de fer apporte les meilleurs avantages face aux autres modes de transport tels que le trafic individuel motorisé ou les bus grandes lignes. Ils doivent aussi être à même de réagir aux évolutions des chaînes de mobilité des voyageurs et des marchandises. Entre 2016 et 2020, nous investirons plus de 22 milliards de francs dans le matériel roulant, l'infrastructure, les nouvelles offres et les nouveaux services. Ces investissements concernent avant tout l'amélioration de la durabilité, de la ponctualité, de la sécurité et de la qualité du service. Nous renforçons par ailleurs les services de confort pour la clientèle en aménageant les points physiques de correspondance et en développant les quartiers et les gares pour en faire des destinations en soi, proposant une offre de services attrayante.

Les innovations sont essentielles pour répondre aux attentes de la clientèle de demain. Elles sont importantes pour nous imposer sur des marchés en perpétuelle



mutation. Favoriser l'innovation, c'est aussi être une entreprise agile. Nous avons le courage d'essayer des idées neuves avec notre clientèle, et d'y mettre un terme si elles ne font pas leurs preuves.

Nous voulons exploiter de manière systématique les opportunités du numérique et des nouvelles technologies: wagons intelligents, gare numérique, Mobile CFF, planificateur de voyages «Mon voyage». C'est pourquoi nous renforçons notre gestion de l'innovation en 2017 en formant une équipe centrale intersectorielle Innovation 2.0. Lorsqu'il est question de façonner les chaînes de voyage de demain, il faut se montrer visionnaire, audacieux et rapide, et avoir le courage et la lucidité de procéder à des ajustements si la planification ne correspond plus à la réalité (p. ex. en réévaluant les étapes d'aménagement tous les cinq ans).

Nous nous engageons aussi en faveur d'innovations qui permettent une utilisation plus intelligente et plus efficace de l'infrastructure. La numérisation et l'automatisation ouvrent ici aussi de nouvelles possibilités. Nos voies de communication recèlent d'importants potentiels que nous entendons réaliser en coopération avec la branche des transports publics et les milieux de la recherche, du développement, de la formation et de l'industrie. Avec l'étape d'aménagement 2030/35 du programme PRODES, les CFF entendent allier les atouts du chemin de fer et le potentiel des nouvelles technologies. Ces dernières permettront aux CFF d'exploiter le chemin de fer de façon plus sûre et plus fiable. Nous partons de l'idée que nous pouvons accroître de 30 % les capacités des sillons. Pour ce faire, nous favorisons l'automatisation de l'élaboration de l'horaire, de l'exploitation ferroviaire et de la commande des trains, et étudions la possibilité de faire circuler des trains télécommandés. En outre, les CFF conçoivent un nouveau système d'enclenchement numérique. Celui-ci réduira la quantité et la diversité des installations de sécurité, ce qui permettra de réduire fortement les coûts.

En notre qualité de partenaire de développement attrayant, nous voulons exploiter le potentiel des sites et des infrastructures à la faveur de perspectives générales régionales. Avec les cantons, nous coordonnons l'offre, l'infrastructure et le développement des quartiers, tout en optimisant la création de valeur pour les clients et les partenaires concernés. Il convient d'élaborer d'ici à 2018 des perspectives générales d'aménagement du territoire en Suisse romande, sur le Plateau suisse, en Suisse orientale et à Zurich. Les perspectives générales de Berne, du Valais, de Bâle, de la Suisse centrale et du Tessin sont d'ores et déjà signées. Le développement des nœuds de trafic de Bâle et de Lucerne seront prioritaires en 2017, tout comme la concrétisation de la perspective générale du Tessin, qui comprend les ateliers de Bellinzone.

Les CFF doivent être bien préparés en vue des étapes d'aménagement à venir. Si nous voulons rendre la mobilité intelligente grâce aux nouvelles technologies et aux ressources du numérique, nous devons nous-mêmes devenir une entreprise plus intelligente et plus simple. Nous devons donc simplifier encore nos processus, mais aussi les prestations que nous proposons à notre clientèle. C'est là l'un des fondements essentiels de la stratégie 2020 des CFF.

### Augmenter les recettes et les taux d'occupation des trains.

Nous entendons faire face à la croissance de la mobilité en utilisant le réseau ferroviaire de façon plus efficace. Les CFF prennent donc des mesures permettant de mieux répartir la fréquentation des trains sur toute la journée. Celles-ci comprennent les billets dégriffés et, dans le secteur du fret, les réservations anticipées en trafic par wagons isolés. Actuellement, le taux d'occupation tourne autour de 30 % en trafic voyageurs. Aux heures de grande affluence, en revanche, il dépasse parfois les 100 %. Par le biais de l'initiative Work Smart, les CFF favorisent les formes de travail flexibles en collabo-

ration avec d'autres entreprises suisses. Dans le cadre d'une coopération, la Haute école de Lucerne a fixé ses heures de cours du campus de Rotkreuz de manière à ce que les étudiants ne soient pas obligés de se déplacer aux heures de grande affluence. De premières mesures portent déjà leurs fruits: comme en 2015, la demande en trafic grandes lignes a plus fortement progressé aux heures creuses qu'aux heures de grande affluence en 2016.

### Organiser toute la chaîne de mobilité pour nos clientes et clients.

De plus en plus, les clients souhaitent une mobilité combinée. Pour les CFF, c'est là une opportunité d'organiser toute la chaîne de mobilité sous la forme d'un service simple. Cela signifie qu'avec nos partenaires et la branche des transports publics, nous élaborons un service de transport de porte à porte simple et personnalisé. En trafic marchandises, nous poursuivons le développement du trafic combiné et renforcerons notre collaboration avec Hupac. Avec le test de marché Green Class CFF, nous avons lancé une offre de transport de personnes unique au monde, qui combine les atouts de la route et ceux du rail. Programmé pour une année, ce test fait l'objet d'un suivi scientifique par l'École polytechnique fédérale de Zurich. Le produit «Green Class CFF» associe les transports publics avec l'AG de 1<sup>re</sup> classe sur SwissPass et différentes offres de mobilité individuelle respectueuses de l'environnement comme la voiture électrique BMW i3, ainsi que des abonnements en partage tels que Mobility et PubliBike. L'offre comprend également un abonnement annuel P+Rail et l'installation d'une borne de recharge à domicile pour la voiture électrique. Au premier semestre, nous lancerons

dans la foulée un essai pilote de navettes sans chauffeur à Zoug. Ces véhicules autonomes circuleront dans un espace défini, entre la gare et le site V-Zug Immeubles SA, et montreront comment la mobilité pourrait s'organiser dans une ville intelligente connectée. Ce test de marché devrait nous apporter d'importants enseignements pour commercialiser des produits du même genre.

Les CFF jouissent d'une position de leader face à la concurrence autour de l'organisation de la chaîne de mobilité. Nous ne voulons pas nous barricader contre les nouveaux modes de transport, mais les intégrer aux chaînes de mobilité s'ils répondent à une attente de la clientèle. En effet, nous entendons proposer les prestations de mobilité les plus complètes possibles à nos clients. C'est pourquoi nous soutenons la branche des taxis dans le développement d'une appli de réservation et allons intégrer les taxis à notre planificateur de voyage. En outre, nous envisageons également l'intégration d'Uber, pour autant que cette entreprise se conforme aux dispositions légales en vigueur.

De plus en plus, les clients souhaitent bénéficier d'une mobilité combinée.

### Culture de l'encadrement et de la performance.

Nos 33 000 collaboratrices et collaborateurs sont la base de notre entrée dans la mobilité de demain. Grâce à eux, la Suisse pourra profiter d'un chemin de fer fort, demain comme aujourd'hui. Nous bâtissons sur les succès du passé et les atouts inscrits dans notre ADN: esprit de pionniers, fiabilité et feu sacré. Même en période d'intenses changements, nos collaboratrices et collaborateurs donnent le meilleur d'eux-mêmes. Nous entendons continuer de renforcer la culture de l'encadrement et de la performance au sein de notre entreprise, une culture qui encourage et valorise les collaboratrices et collaborateurs. Nous entendons mettre en œuvre une énergie positive permettant d'atteindre des résultats de premier ordre, par un encadrement cohérent, une attitude exemplaire, une collaboration intersectorielle et des compétences d'avenir. Le renfor-

gement de la motivation du personnel représente le fondement culturel nécessaire à cette évolution. Cela, dans l'esprit de nos valeurs: ambitieux, responsable, alerte, passionné, respectueux.

Seul un personnel compétent permettra aux CFF d'affronter l'avenir avec succès. En ces temps de changements, les métiers évoluent de plus en plus vite. Les changements doivent être identifiés à temps. L'assouplissement des formes d'apprentissage et de collaboration, ainsi que l'agilité du personnel, seront de plus en plus recherchés. Telle est justement la finalité de notre nouveau programme Fit4Future, destiné à préparer nos collaboratrices et collaborateurs à la mobilité de demain. Fit4Future propose des formations, transmet de nouvelles compétences et mise sur les nouvelles formes d'apprentissage et de travail. Nous nous engageons par ailleurs à traiter notre personnel de façon responsable.

### Nous avons besoin de conditions cadres fiables pour façonner la mobilité de demain.

Nous avons aujourd'hui la chance d'aborder une nouvelle étape dans l'histoire des chemins de fer en Suisse. Des conditions cadres fiables, un financement pérenne (voir l'infographie sur les flux financiers) et une situation de concurrence à armes égales entre modes de transport sont indispensables. La convention sur les prestations 2017-2020 est un grand pas en avant. En rejetant l'initiative «Pour le service public», la population a témoigné de sa confiance et nous a confortés dans la voie que nous nous sommes

proposé de suivre. Cela engage les CFF à devenir encore meilleurs, pour leurs clientes et clients. En ce qui concerne le trafic régional, le Conseil fédéral a proposé pour la première fois un crédit sur quatre ans, ce qui améliore notablement la sécurité de planification de tous les acteurs concernés.

En concurrence intermodale, nous nous engageons pour des exigences égales pour tous les modes de transport. Comme les bus grandes lignes d'ailleurs, nous devons accepter d'être ouverts à de nouveaux prestataires, pour autant qu'ils fournissent un bon niveau de services à la clientèle. La question des répercussions à long terme des bus grandes lignes sur les infrastructures existantes, par exemple sur les lignes de trafic régional peu fréquentées, n'a pas encore été suffisamment prise en compte.

Les CFF ne considèrent pas la concurrence comme une menace. Ils s'y préparent grâce à RailFit20/30, prennent au sérieux l'évolution actuelle et la suivent de près. En trafic national comme international, les prestataires doivent être à égalité en ce qui concerne les conditions de travail, les droits des passagers, la sécurité et la loi sur l'égalité pour les handicapés.

Nous contribuons à préparer la voie permettant d'exploiter les opportunités du virage numérique pour les clients et le chemin de fer. La branche des transports publics a par exemple un besoin urgent d'une sécurité juridique accrue afin que les modèles d'affaires existants (SwissPass) et à venir ainsi que le processus de contrôle des titres de transport puissent être mis en place sur une base claire en ce qui concerne la protection des données. Nous continuerons de nous engager en faveur d'offres compétitives et d'un financement fiable des trafics national et régional.

En ce qui concerne le développement du trafic grandes lignes, nous sommes ouverts à une solution de partenariat combinant plusieurs réseaux ferroviaires, et sommes en pourparlers avec le SOB à ce sujet. Nous sommes en revanche persuadés qu'un morcellement entre plusieurs opérateurs représente une mauvaise option. Cela aurait

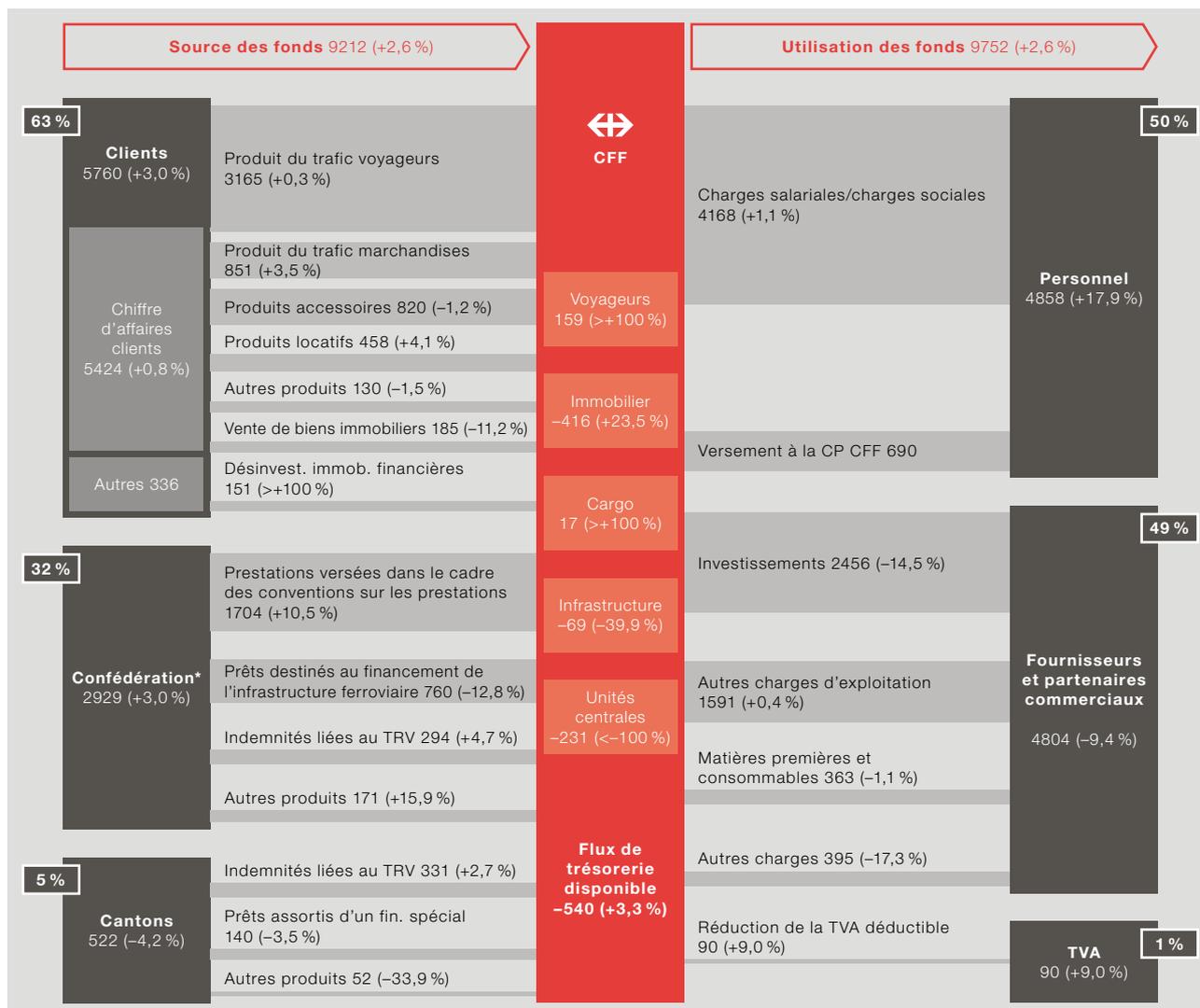
—

Nous avons aujourd'hui la chance d'écrire une nouvelle page de l'histoire des chemins de fer en Suisse.

—

## Flux financiers aux CFF en 2016.

2016, toutes les données en millions de CHF, croissance par rapport à 2015



\* Hors contributions à fonds perdus pour percement du tunnel, hors prêts supplémentaires pour le tunnel de base du Saint-Gothard.

Les revenus des CFF proviennent essentiellement des clients, qui achètent des titres de transport, mais aussi louent des surfaces dans les gares et les autres immeubles des CFF et recourent aux prestations du trafic marchandises. Dans le cadre de la convention sur les prestations, la Confédération alloue des fonds à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. En trafic régional voyageurs, ce sont les pouvoirs publics (Confédération, cantons) qui commandent l'offre: ils versent des indemnités compensatoires aux CFF pour les coûts non couverts par les voyageurs. Les contributions des pouvoirs publics représentent 37 % du total des revenus (Confédération 32 %, cantons 5 %).

Les salaires et les prestations sociales du personnel représentent les charges les plus importantes. S'y ajoutent les charges liées aux matières premières, consommables et prestations, que les CFF achètent à leurs fournisseurs, ainsi que les montants dus au titre de la TVA. Enfin, les CFF ont enregistré en 2016 un flux de trésorerie disponible négatif de 540 millions de francs.

pour conséquence une augmentation notable des coûts globaux du système des transports publics. Ces surcoûts devraient être couverts par la clientèle, ainsi que par les mandants, à savoir la Confédération et les cantons. En 2001, les CFF ont conclu avec le BLS une convention qui renforce l'efficacité du système et exploite les synergies en trafics régional et grandes lignes. L'octroi d'une concession pour le trafic grandes lignes au BLS contredirait cette convention, qui est toujours valable. Dans un tel cas, les CFF élaboreraient leur propre offre pour le trafic RER, ainsi que pour la gestion future du trafic dans la région Berne-Valais. Le système de concession pour le trafic grandes

lignes a fait ses preuves depuis des décennies. Il est adapté à notre réseau mixte, complexe et fortement sollicité, qui s'apparente, en comparaison européenne, à un système de RER fermé. Subtilement équilibré, ce système contribue en particulier à répondre au mieux aux attentes des cantons et des régions.

Au niveau international, nous avons coordonné et signé l'Agenda de Lugano avec les autres réseaux européens lors d'une rencontre au sommet entre CEO, en marge de l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard. Cet Agenda définit les champs d'action tels que l'automatisation de l'exploitation ferroviaire, la ponctualité sur l'axe nord-sud ou la lettre de voiture électronique. Il harmonise les activités liées aux aspects techniques du quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne. De manière générale, les correspondances vont être améliorées au niveau européen. Les entreprises ferroviaires doivent également exploiter les atouts du numérique et harmoniser les systèmes de billetterie. Les clients doivent avoir la certitude que leurs données sont protégées. En ce qui concerne les données techniques, les chemins de fer souhaitent en revanche promouvoir un échange ouvert ainsi qu'une harmonisation des normes afin de simplifier les processus, de diminuer les coûts et d'exploiter les opportunités offertes par le chemin de fer intégré. L'Agenda de Lugano est partie intégrante des priorités du CER (Communauté européenne du Rail et des Compagnies d'infrastructure) et de l'UIC (Union internationale des chemins de fer); il sera poursuivi et concrétisé dans ce cadre.

Les évolutions technologiques telles que le virage numérique vont nous faire progresser dans notre ambition de façonner la mobilité de demain. Le conseil et le contact personnel avec la clientèle resteront au centre de nos préoccupations. Nous façonnons la mobilité de demain du point de vue numérique et humain. Les CFF sont et restent un facteur décisif pour le bon fonctionnement de l'économie suisse et la mobilité des personnes, sans obstacles, jusqu'à un âge avancé. Nous sommes prêts à jouer ce rôle demain comme aujourd'hui: nous proposerons longtemps encore des solutions de mobilité modernes et orientées clientèle, synonymes de swissness, d'efficacité, de satisfaction de la clientèle, de fiabilité et de sécurité.

L'année 2016 a été l'une des plus riches en émotions et en succès de l'histoire des CFF. Cela nous permet d'aborder l'avenir avec confiance. Nous comptons plus de 6,5 millions de clients et avons acheminé plus d'un million de voyageurs par jour. Nous nous réjouissons de pouvoir compter sur la confiance de notre clientèle en ces temps de profondes mutations. Soyez-en chaleureusement remerciés. Grâce à leurs collaboratrices et à leurs collaborateurs, les CFF réalisent jour après jour une performance remarquable et appréciée. Une chose reste essentielle: nous entendons tirer les enseignements de chaque erreur qui se produit dans notre grande entreprise, et nous améliorer constamment, pour nos clients. Nous adressons nos remerciements à la population suisse, à la Confédération et aux cantons pour leur confiance, pour les prestations commandées et pour leur contribution à l'exploitation, à l'entretien et aux projets d'aménagement. Enfin, nous remercions tout particulièrement nos 33 000 collaboratrices et collaborateurs, qui fournissent jour après jour des prestations remarquables à notre clientèle. Grâce à leur soutien, nous réussissons à écrire la suite de l'histoire à succès des CFF, qui perdure depuis plus de 100 ans.



Monika Ribar  
Présidente du Conseil d'administration CFF SA



Andreas Meyer  
CEO CFF SA

# 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 (2016) et sur le Code suisse de bonnes pratiques pour le gouvernement d'entreprise (2016). Quelques ajustements y ont été apportés compte tenu des particularités des CFF.

### 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 p. 120). 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 siégeant au conseil d'administration et à l'assemblée générale. En raison d'un accord conclu avec la Confédération, la société AlpTransit Gotthard SA 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.

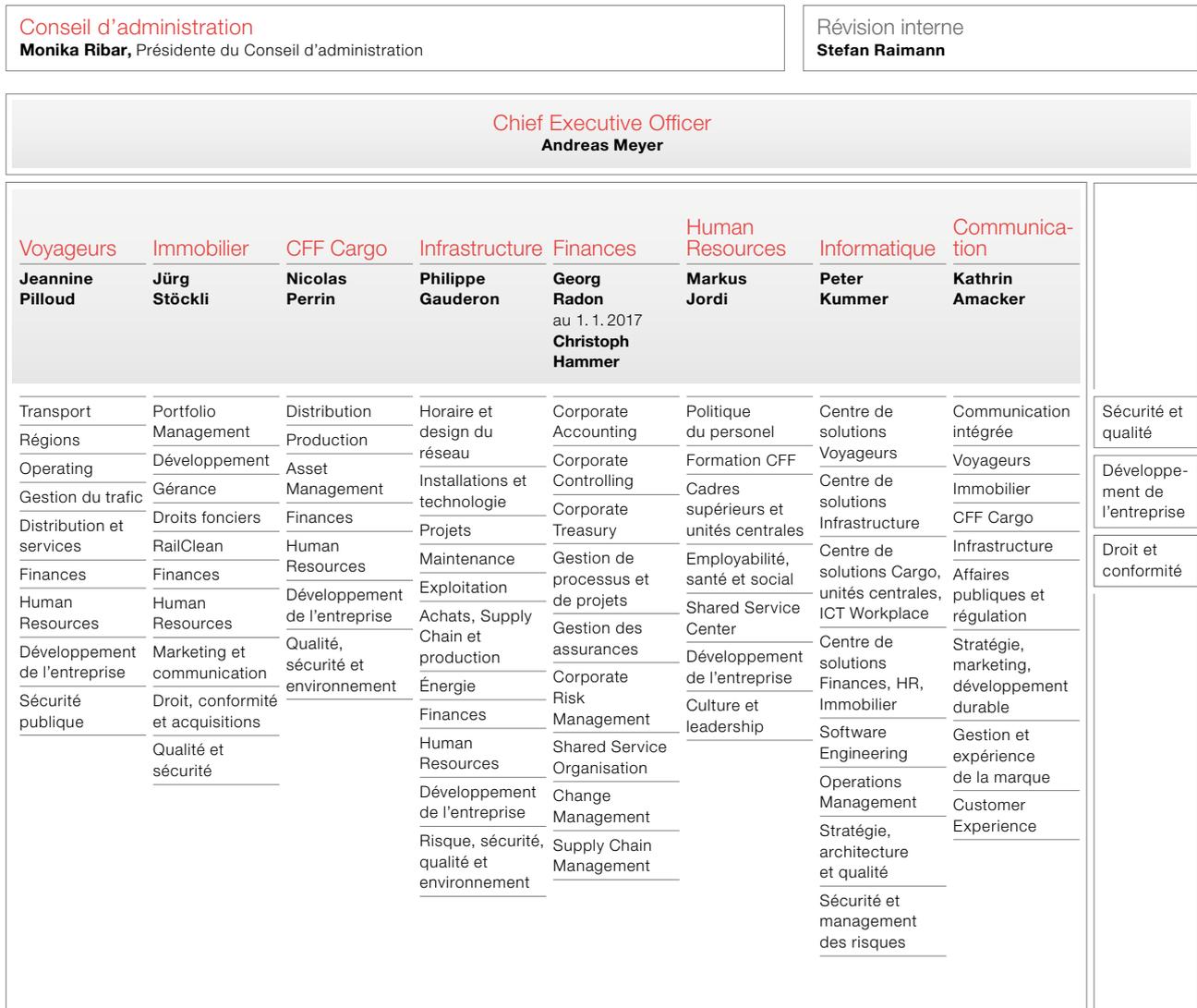
Il n'existe aucune participation croisée portant sur le capital ou les voix aux CFF ni dans l'une de ses filiales entièrement consolidées.

### Structure du capital.

Le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs au 31 décembre 2016 et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs chacune. 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<sup>er</sup> 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 (31 décembre 2016).

G4-34



Direction du groupe

Autres unités centrales

## Conseil d'administration.

Composé de neuf membres au 31 décembre 2016, le Conseil d'administration de CFF SA veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques, rend compte de leur réalisation au Conseil fédéral et met à la disposition de ce dernier les informations nécessaires au contrôle. Il exerce en outre les attributions inaliénables et intransmissibles définies dans le code des obligations et la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF).

### Membres du Conseil d'administration.

G4-38 → G4-39

Les membres du Conseil d'administration n'entretiennent aucune relation d'affaires avec les CFF ou leurs sociétés, et n'ont participé à aucune tâche exécutive du groupe CFF au cours de ces quatre dernières années. Le personnel doit être représenté de manière appropriée au sein du Conseil d'administration conformément à la LCFF. En 2016, cette tâche a été assumée par Andrea Hämmerle et Daniel Trolliet.

Le présent chapitre détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2016 et précise les fonctions des membres aux CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur première nomination au Conseil d'administration. En outre, il fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière, l'année de naissance, les activités exercées, les liens d'intérêts (principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures), les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.



**Monika Ribar** (1959, CH)

Présidente depuis le 15 juin 2016, membre depuis 2014, licenciée en sciences économiques, présidente des comités Risques et compliance et Présidence/Liens d'intérêts, membre des comités Contrôle, Personnel et organisation, et Infrastructure.

Principaux mandats: membre du conseil d'administration et présidente de l'Audit Committee de Sika SA, Baar | Membre du conseil d'administration de Chain IQ Group AG, Zurich | Membre du conseil d'administration de Lufthansa AG, Francfort.



**Peter Siegenthaler** (1948, CH)

Vice-président depuis le 15 juin 2016, membre depuis 2010, licencié en sciences politiques. Président du comité Contrôle. Membre du comité Présidence/Liens d'intérêts.

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Banque cantonale bernoise SA | Membre du Conseil de Fondation suisse Pro Helvetia.



**Erich Ammann** (1957, CH)

Membre depuis le 15 juin 2016, économiste d'entreprise ESCEA. Directeur financier et membre de la direction du groupe Schindler. Membre du comité Contrôle.

Principaux mandats: président du conseil d'administration d'Ascenseurs Schindler SA, Ebikon.



**Andrea Hämmerle** (1946, CH)  
Représentant du personnel  
Membre depuis 2012, docteur en droit. Ancien conseiller national. Membre du comité Personnel et organisation.  
Principaux mandats: président de l'association Pro Origen (festival culturel Origen).



**Beat Schwab** (1966, CH)  
Membre depuis le 15 juin 2016, docteur en sciences politiques, Global Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse SA. Membre du comité Contrôle.  
Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Zug Estates Holding SA, Zoug | Membre du conseil d'administration de Wincasa AG, Winterthur | Membre du conseil d'administration de Varia US Properties SA, Zoug | Commission d'experts Fonds de placements immobiliers, Swiss Funds & Asset Management Association (SFAMA) | Président du conseil de surveillance de CSAM Immobilien Kapitalanlagegesellschaft mbH, Allemagne.



**Georg Kasperkovitz** (1966, A)  
Membre depuis le 15 juin 2016, docteur en sciences techniques, MBA, directeur financier de l'unité «Consumer Packaging» de Mondi Consumer Packaging AG et fondé de pouvoir de Mondi AG. Membre du comité Infrastructure.  
Pas de mandat principal.



**Daniel Trolliet** (1954, CH)  
Représentant du personnel  
Membre depuis 2011. Membre des comités Personnel et organisation, et Risques et compliance.  
Principaux mandats: membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan | Membre du Grand Conseil du canton de Vaud.



**Alexandra Post Quillet** (1967, CH)  
Membre depuis 2012, licenciée en sciences économiques. Copropriétaire de la société de conseil en entreprise Crescendo Marketing. Présidente du comité Personnel et organisation, membre du comité Risques et compliance.  
Principaux mandats: membre du conseil d'administration de HUG AG, Malters | Membre du conseil d'administration de Schenk SA, Rolle | Membre du conseil de la Fondation de l'Université de Lausanne.

administration de Schenk SA, Rolle | Membre du conseil de la Fondation de l'Université de Lausanne.



**Pierre-Alain Urech** (1955, CH)  
Membre depuis 2015. Directeur général du groupe Romande Energie. Président du comité Infrastructure et membre du comité Risques et compliance.  
Principaux mandats: président du conseil d'administration de Romande Energie Commerce SA, Morges | Président du conseil d'administration de Romande Energie Services SA, Morges | Président du conseil d'administration de Forces Motrices Hongrin-Léman SA (FMHL), Château-d'CEX | Président du conseil d'administration de Forces Motrices de l'Avançon SA, Bex | Président du conseil d'administration de Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA, Bourg-Saint-Pierre |

Vice-président du Conseil d'administration de DransEnergie SA, Orsières | Membre du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVG SA), Villars-sur-Ollon | Membre du comité de regioGrid (Association des distributeurs d'énergie cantonaux et régionaux) | Membre du conseil stratégique de la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie.

### Autres activités.

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/Liens d'intérêts), composé de Monika Ribar et Peter Siegenthaler, 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 aux 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 le 9 juin 2011, date de la révision des statuts, le Conseil d'administration et son Président sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'Assemblée générale élit le Président du Conseil d'administration. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même. 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 2017.

### Organisation interne.

G4-36 G4-44 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 2016, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires et 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 et compliance (se réunit deux fois par an), le comité Infrastructure (se réunit quatre fois par an) et le comité Présidence/Liens d'intérêts (une séance par an). La Présidente du Conseil d'administration y est systématiquement représentée. 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 Révision interne). Sur mandat du Conseil d'administration, il évalue l'indépendance et les prestations des auditeurs internes et externes. Le responsable de Révision interne assiste aux séances du comité Contrôle.

Le comité Risques et compliance est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF. Pour accomplir sa mission, il se concerte régulièrement avec le comité Contrôle, notamment pour évaluer les risques financiers. Il procède à l'examen préalable du rapport sur les risques d'entreprise, du controlling des mesures et du compte rendu sur les investissements préparés à l'intention du Conseil d'administration, en évaluant et en développant par ailleurs les principes et les activités du management du risque (politique de management du risque des CFF). Le comité Risques et compliance est en outre responsable du rapport «Legal & Compliance» publié chaque année. Le responsable de Révision interne et la responsable de Corporate Risk Management assistent aux séances du comité Risques et compliance.

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.

Le comité Présidence/Liens d'intérêts traite les liens d'intérêts des membres du Conseil d'administration des CFF. Il se charge de la procédure de déclaration et surveille le respect du code de conduite.

L'ordre du jour des réunions de comités est arrêté par le Président dudit comité, sur proposition du management. L'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration est quant à lui défini par le Président 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 d'administration.

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

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 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»;
- 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 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 à la Présidente 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 compliance ainsi que le Conseil d'administration débattent de ces risques et mesures. Les décisions adoptées à ce niveau sont ensuite 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 des principes, des valeurs et des règles de comportement que les collaborateurs, les clients et les fournisseurs sont tenus de respecter. Tout collaborateur des CFF peut signaler des violations présumées ou avérées commises par des personnes internes ou externes au groupe, soit directement au service d'alerte de compliance de manière confidentielle, soit via un système sécurisé basé sur Internet de manière anonyme. Grâce au système de gestion de la compliance (SGC), les CFF garantissent le respect des normes légales et réglementaires.

## Direction du groupe.

Sous réserve des tâches intransmissibles et inaliénables, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. La Direction du groupe compte neuf membres désignés par le Conseil d'administration. Chacun d'entre eux est responsable de la gestion opérationnelle de l'unité d'organisation qui lui est confiée. Le CEO représente la Direction du groupe auprès du Conseil d'administration.

### Membres de la Direction du groupe.

G4-38

Le présent chapitre détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2016 et précise les fonctions des différents membres aux 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 liens 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.

### Contrats de management.

Au 31 décembre 2016, 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 responsables 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.



**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 (Allemagne), 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.

Principaux mandats: président du Conseil d'administration de Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | Membre du comité directeur de l'Union des transports publics (UTP) | Vice-président de la Communauté européenne du rail (CER) | Membre du comité directeur de l'Institut de management systémique et de gouvernance publique de l'Université de Saint-Gall (IMP HSG) | Membre du comité de Schweizerische Management Gesellschaft (SMG).



**Jeannine Pilloud** (1964, CH)

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

Principaux mandats: membre du Comité de Suisse Tourisme, Zurich | Membre du conseil du tourisme du canton des Grisons | Présidente du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich | Présidente du conseil d'administration d'öV Pricing- und Vertriebsystem Gesellschaft AG (öPVG) | Membre du conseil d'administration de STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich | Membre du comité du Service d'information pour les transports publics (LITRA) | Présidente de l'association CH-direct.



**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.

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de smeyers Holding AG, Emmen | Vice-président de Grosse Schanze AG, Berne | Vice-président du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich.



**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 (Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA). Aux CFF depuis 1987.

Principaux mandats: membre du Conseil d'administration de Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | Membre du conseil de surveillance de HPC Hamburg Port Consulting | Membre du conseil d'administration de Xrail SA, Bruxelles | Membre du conseil d'administration d'HUPAC INTERMODAL SA, y c. Termini SA, Chiasso | Membre du conseil d'administration d'Hupac SA, y c. Termini SA, Chiasso | Vice-président du conseil d'administration de RAlpin, Olten | Vice-président du Conseil d'administration de SBB Cargo International SA, Olten | Membre du comité de Förderverein Cargo Sous Terrain | Membre du comité du Service d'information pour les transports publics (LITRA).



**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).

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de BLS Netz AG, Berne | Membre du comité de la LITRA (Service d'information pour les transports publics) | Membre du conseil de surveillance d'ÖBB-Infrastruktur AG, Vienne.



**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.  
Pas de mandat principal.



**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.

Principaux mandats: membre du Conseil d'administration de Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten.



**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.

Principaux mandats: membre du comité du Musée Suisse des Transports.



**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, depuis 2006, responsable Ressources humaines Groupe de Bâloise Holding SA.

Principaux mandats: membre du groupe des directeurs des ressources humaines de la CER (Communauté européenne du rail) | Membre du comité de l'Union patronale suisse.

## 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 ainsi qu'à leur partenaire.

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 également 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-risque 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 cadres<sup>1</sup>.

Pour fixer les rémunérations destinées à la Direction du groupe, le Conseil d'administration tient compte du risque entrepreneurial, de la taille du domaine de responsabilité du membre concerné et de l'ordonnance sur les salaires des cadres (Confé-

dération). Les rémunérations perçues par les membres de la Direction du groupe CFF sont définies selon des critères de transparence et de traçabilité confirmés par le Conseil d'administration des CFF. Elles sont conformes, appropriées et équitables.

Lors de sa séance du 23 novembre 2016, le Conseil fédéral s'est prononcé «en faveur d'un renforcement des possibilités de pilotage concernant les rémunérations des cadres du plus haut niveau hiérarchique des entreprises et des établissements proches de la Confédération». Il a chargé les conseils d'administration de La Poste Suisse SA, de CFF SA et de Skyguide SA de demander l'adaptation des statuts au plus tard en 2018 lors de l'assemblée générale ordinaire de chacune des sociétés précitées. L'assemblée générale aura ainsi la compétence de définir chaque année à l'avance une limite supérieure pour le montant total des honoraires de l'organe de direction suprême et de son président (séparément) ainsi qu'une limite supérieure pour le montant total de la rémunération de la direction. En outre, les deux points suivants devront être inscrits dans les statuts: la part de salaire variable des membres de la Direction ne devra pas dépasser 50 % du salaire de base fixe et celle des prestations accessoires ne devra pas excéder 10 %. Le montant maximal des prestations accessoires sera fixé dans le cadre de cette limite par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration des CFF mettra en œuvre cet arrêté fédéral dans les délais.

### 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 2016, 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).

<sup>1</sup> 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.

### 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 de la Présidente 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.

G4-51

#### Conseil d'administration

En francs **2016** 2015

##### Ensemble des membres du Conseil d'administration

Honoraires	835 416	810 834
Honoraires et indemnités supplémentaires	100 170	98 226
Indemnités forfaitaires pour frais	80 250	79 084
Abonnement général	76 600	77 653
Rémunération totale	1 092 436	1 065 797

##### Présidence du Conseil d'administration

Honoraires	243 750	225 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	22 640	26 129
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	7 666	8 830
Rémunération totale	296 556	282 459

##### Vice-président du Conseil d'administration

Honoraires	90 000	90 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	7 500	16 493
Indemnités forfaitaires pour frais	7 000	7 000
Abonnement général	8 890	8 823
Rémunération totale	113 390	122'316

##### Sept autres membres du Conseil d'administration

Honoraires	501 666	495 834
Honoraires et indemnités supplémentaires	70 030	55 604
Indemnités forfaitaires pour frais	50 750	49 584
Abonnement général	60 044	60 000
Rémunération totale	682 490	661 022

#### Direction du groupe

En francs **2016** 2015

##### Ensemble des membres de la Direction du groupe

Salaire de base (part fixe)	3 437 000	3 425 341
Prime liée à la prestation et aux résultats	1 839 744	1 839 734
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	71 044	81 924
Rémunération totale	5 846 093	5 845 304

##### CEO

Salaire de base (part fixe)	600 000	593 333
Prime liée à la prestation et aux résultats	336 270	336 270
Indemnités forfaitaires pour frais	25 200	25 200
Contribution annuelle à la Caisse de pensions	60 000	60 000
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général CFF	10 596	11 878
Rémunération totale	1 051 571	1 046 186

## 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<sup>er</sup> 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 2016, des honoraires à hauteur de 1 082 500 francs (2015: 1 088 000 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 n'a pas perçu d'honoraires additionnels en 2016 (2015: 0 franc).

### 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 fait le point sur la collaboration 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.

Pour 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 la mise en œuvre est supervisée par le Conseil d'administration; 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.



# Rapport de développement durable.

## Le développement durable aux CFF.

G4-1

«Nous offrons à notre clientèle des solutions de transport simples, écologiques et sûres ainsi qu'une mobilité de porte à porte à un bon rapport prix-prestation. En garantissant un service ferroviaire fort, fondement des transports publics et de la logistique, nous connectons la Suisse. Partenaire attrayant, nous développons nos sites de manière durable et innovante: nos gares évoluent pour devenir des hubs de mobilité dotés d'une offre de prestations intéressante. Nous nous positionnons auprès de nos clientes et clients comme un fournisseur de mobilité fiable, individuel et numérique, et voulons organiser des voyages d'un seul tenant. Notre vision: en bus du domicile jusqu'au RER ou au train grandes lignes, puis poursuite du trajet en véhicule autonome ou en vélo électrique jusqu'à destination, et retour au point de départ. Nous façonnons la mobilité de demain: simple, personnalisée, intégrée. Ainsi, nous augmentons la qualité de vie et la compétitivité de la Suisse, et contribuons à son développement durable.»

Andreas Meyer, CEO CFF SA

## Notre conception du développement durable.

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.

G4-1

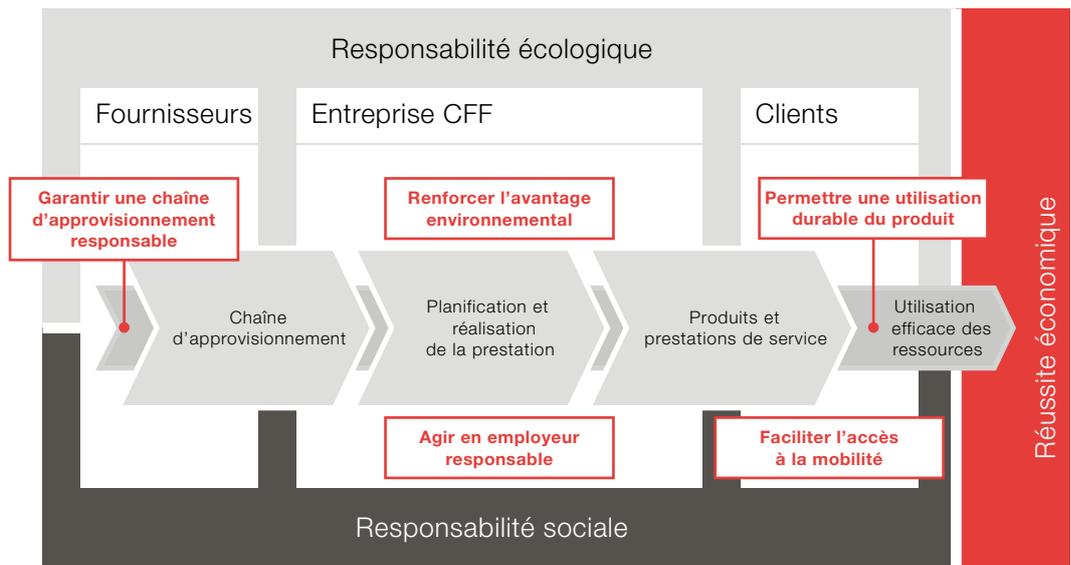
Afin de préserver leur avantage en matière de développement durable et de devenir le premier choix pour la mobilité durable en Suisse, les CFF ont défini cinq orientations stratégiques en concertation avec des parties prenantes internes. Basées sur leur conception du développement durable, ces cinq orientations 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.

- G4-2
- G4-27
- G4-37

La stratégie de développement durable élaborée pour la période 2014-2016 repose sur une vaste enquête menée auprès des parties prenantes. 1000 clientes et clients ont indiqué les aspects économiques, écologiques et sociaux du développement durable qu'ils jugeaient pertinents pour les CFF. Les résultats ont été comparés avec les estimations internes, puis synthétisés dans la matrice de pertinence ci-dessous.

### Matrice de pertinence.

- G4-19

Pertinence pour la clientèle	élevée	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir le transfert de la route vers le rail (Rapport du groupe)</li> <li>- Proposer des offres et prix transparents (Rapport du groupe)</li> <li>- Employer des énergies renouvelables (Grande efficacité énergétique)</li> <li>- Accroître l'efficacité énergétique (Grande efficacité énergétique)</li> <li>- Préserver le climat (Protection climatique active)</li> <li>- Préserver les ressources (tous les champs d'action des deux premières orientations)</li> <li>- Améliorer la protection contre le bruit (Protection efficace contre le bruit)</li> <li>- Veiller à la santé et à la sécurité du personnel (Personnel performant et en bonne santé)</li> <li>- Appliquer l'équité salariale (Conditions de travail attrayantes)</li> <li>- Garantir une pleine accessibilité (Accessibilité)</li> <li>- Protéger la santé et la sécurité de la clientèle (Sécurité élevée au travail et pendant l'exploitation, Environnement ferroviaire sûr)</li> </ul>
	faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lutter contre le travail des enfants</li> <li>- Lutter contre le travail forcé ou obligatoire</li> <li>- Respecter les droits des populations autochtones</li> <li>- Assurer le respect des droits de l'homme sur les sites exploités</li> <li>- Protéger les forêts</li> <li>- Diminuer la pollution de l'air</li> <li>- Limiter l'utilisation des terres</li> <li>- Réduire la consommation d'eau</li> <li>- Favoriser la biodiversité</li> <li>- Utiliser des systèmes de qualité et de management environnemental certifiés</li> <li>- Encourager une mobilité du personnel respectueuse de l'environnement</li> <li>- Mettre en place des structures de gestion transparentes</li> <li>- Lutter contre la corruption</li> <li>- Révéler les cas de discrimination</li> <li>- Embaucher du personnel local</li> <li>- Impliquer les riverains lors des grands projets</li> <li>- Protéger les données de la clientèle</li> <li>- Favoriser les investissements durables de la Caisse de pensions</li> <li>- Révéler les violations de la loi et les amendes qui en résultent</li> <li>- Présenter les dons d'origine politique et les investissements environnementaux</li> <li>- Mettre en évidence les effets indirects sur l'économie nationale</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entretenir un dialogue ouvert avec les parties prenantes (Implication des parties prenantes)</li> <li>- Contrôler les fournisseurs selon des critères écologiques et sociaux (Approvisionnement durable)</li> <li>- Réduire les déchets (Élimination écologique)</li> <li>- Construire dans une logique durable (Grande efficacité énergétique, Protection climatique active)</li> <li>- Respecter les lois environnementales (Protection climatique active)</li> <li>- Assurer la formation et le perfectionnement du personnel (Conditions de travail attrayantes)</li> <li>- Entretenir le partenariat social (Conditions de travail attrayantes)</li> <li>- Promouvoir la diversité et l'égalité des chances (Conditions de travail attrayantes)</li> <li>- Offrir des solutions de mobilité de porte à porte (Mobilité combinée)</li> <li>- Promouvoir le tri des déchets (Trains et gares propres)</li> <li>- Proposer des produits verts (Produits verts)</li> <li>- Encourager l'utilisation des trains aux heures creuses (Flux réguliers de pendulaires)</li> <li>- Dégager un bénéfice (Rapport financier)</li> </ul>
		<b>Importance pour les CFF</b>

- G4-18

Les thèmes apparaissant dans la partie droite de la matrice sur fond sombre sont présentés de manière détaillée dans le rapport annuel des CFF, tandis que les thèmes sur fond gris clair ne sont pas développés. Entre parenthèses sont indiqués le champ d'action de la stratégie de développement durable auquel le thème est rattaché et/ou la partie du rapport de gestion et de développement durable dans laquelle le thème est traité.

## 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 ou encore 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 des clients 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.

## Examen de la stratégie de développement durable.

G4-1

En novembre 2016, la Direction du groupe a adopté la stratégie de développement durable pour la période 2017-2020. En amont, les CFF ont étudié les champs d'action existants dans le cadre d'un échange avec les parties prenantes internes et externes: le groupe de travail responsable était composé de spécialistes issus de toutes les divisions, et quelque 150 ambassadeurs du développement durable ont fourni leur estimation de la situation dans le cadre d'une enquête écrite. Enfin, les conclusions de plusieurs sondages auprès de la clientèle ont été prises en compte. La structure de la stratégie existante s'est avérée solide et adaptée. La nouvelle stratégie accorde toutefois davantage de poids à l'approche économique. De nouveaux thèmes ont également été ajoutés, tels que la prise en compte du cycle de vie ou la planification durable de l'offre et du trafic. À compter de 2017, les CFF établiront leur rapport sur la base de la nouvelle stratégie de développement durable.

## 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.

En vue de leur reporting interne et externe, les CFF relèvent via leur système d'informations environnementales les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre sur une base trimestrielle, ainsi qu'un ensemble d'indicateurs environnementaux supplémentaires à un rythme annuel. Ce processus professionnel est assuré au moyen du logiciel cr360. Les indicateurs de consommation d'énergie primaire, d'unités de charge écologique et d'émissions de gaz à effet de serre sont calculés conformément aux règles relatives au périmètre organisationnel de la norme ISO 14064. Les facteurs d'émission reposent sur ecoinvent 2.1 (scopes 2 et 3) et sur les prescriptions de l'Office fédéral de l'environnement (scope 1). Les données de base sur le personnel et la diversité sont tirées du système SAP de Human Resources. Enfin, les unités Controlling du personnel et Statistiques d'entreprise établissent sur la base de ces données les indicateurs et statistiques nécessaires au 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 150 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 2016	Perspectives 2017
Approvisionnement durable	D'ici à 2020, intégrer des aspects environnementaux et sociaux à toutes les stratégies de groupes de marchandises concernées; évaluer les plus gros fournisseurs et les fournisseurs à risque sur la base de critères écologiques et sociaux.	↗	La stratégie spécialisée «Acquisitions durables» est mise en œuvre via l'ancrage du développement durable dans les stratégies de groupes de marchandises, l'établissement d'une banque de données de critères applicables aux appels d'offres et la mise en place d'une évaluation des fournisseurs.
Élimination écologique	Lutter de manière ciblée contre les déchets et assurer une gestion optimale des matériaux recyclables.	→	Le centre de recyclage est développé en circuit fermé.
Grande efficacité énergétique	Réduire de 20 %, soit 600 GWh, la consommation d'énergie annuelle prévue pour 2025; miser entièrement sur les énergies renouvelables pour le courant de traction d'ici à cette même année.	↗	Plus de 250 projets sont développés et mis en œuvre en vue d'augmenter encore les économies d'énergie.
Protection climatique active	D'ici à 2025, diviser par deux les émissions de CO <sub>2</sub> des CFF par rapport à 1990.	↗	La stratégie de protection du climat est mise en œuvre au moyen de nombreuses mesures efficaces de réduction des émissions dans les bâtiments et les installations ainsi que sur le matériel roulant.
Protection efficace contre le bruit	Réduire le bruit ferroviaire.	↗	Les objectifs et mesures sont déterminés et mis en œuvre sur la base des travaux de fond, qui incluent le cadastre des émissions.
Conditions de travail attrayantes et compétitives	Maintenir le classement des CFF dans le sondage d'Universum sur l'attractivité en tant qu'employeur; porter la part des femmes dans le groupe à 19 % d'ici à 2020.	→	La mise en œuvre de la stratégie de diversité est poursuivie, l'accent étant mis sur le marketing du personnel et la sensibilisation des cadres.
Personnel performant et en bonne santé	Préserver durablement la santé et la performance des collaboratrices et collaborateurs; maintenir à un niveau stable le nombre de jours d'absence par poste à temps plein.	↗	Une attention particulière est accordée à l'identification précoce des troubles psychiques et à une intervention rapide le cas échéant. Les réflexions durables sur le travail, l'âge et la santé sont poursuivies.
Sécurité élevée au travail et pendant l'exploitation	Promouvoir la bonne culture sécuritaire au moyen d'ateliers de sécurité et de qualité; tirer parti des innovations afin de réduire le nombre d'accidents professionnels et d'exploitation.	↑	La nouvelle stratégie SQ et les mesures d'optimisation de la sécurité au travail et pendant l'exploitation sont mises en œuvre dans le cadre du programme de sécurité 2017.
Mobilité combinée	Proposer à la clientèle les instruments et l'infrastructure nécessaires à la planification de la mobilité de porte à porte.	↗	Le planificateur de voyage est mis en ligne avec des fonctions supplémentaires telles que la réservation de taxis ou «Catch a Car».
Accessibilité	D'ici à 2024, permettre l'utilisation autonome et non discriminatoire de toutes les prestations des CFF.	↗	Des versions pleinement accessibles du Ticket Shop et de l'horaire (qui comprend des informations sur la position des voitures au secteur près) sont mises en ligne. Par ailleurs, d'autres gares sont aménagées.
Environnement ferroviaire sûr	Assurer le bien-être de la clientèle en garantissant la sécurité dans les trains et dans les gares.	↗	Le développement de la mesure de l'efficacité et le traitement des questions de la clientèle relatives au sentiment de sécurité permettent de définir des mesures de sûreté encore plus ciblées.
Produits verts	Développer de nouvelles offres et prestations écologiques afin de garantir une chaîne de voyage durable pour l'être humain et l'environnement.	↑	Le programme «Produits verts» est étendu et devient «Innovations vertes». Le produit pilote Green Class CFF est développé en vue de sa commercialisation.
Trains et gares propres	Proposer une infrastructure d'élimination efficace et conviviale de manière à garantir la propreté des trains et des gares.	↗	Les tests des dispositifs de mesure électronique du remplissage sont poursuivis au premier semestre 2017 en vue d'optimiser l'élimination dans les gares, et notamment l'utilisation de véhicules.
Flux réguliers de pendulaires	Mieux répartir l'utilisation des trains pendant la journée afin que la demande en trafic grandes lignes augmente davantage aux heures creuses qu'aux heures de grande affluence.	↗	Des instruments visant à augmenter et à lisser le taux d'utilisation sont testés dans le cadre de projets pilotes. L'initiative Work Smart, plate-forme de sensibilisation des employeurs suisses, est poursuivie.

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

# Garantir une chaîne d'approvisionnement responsable.

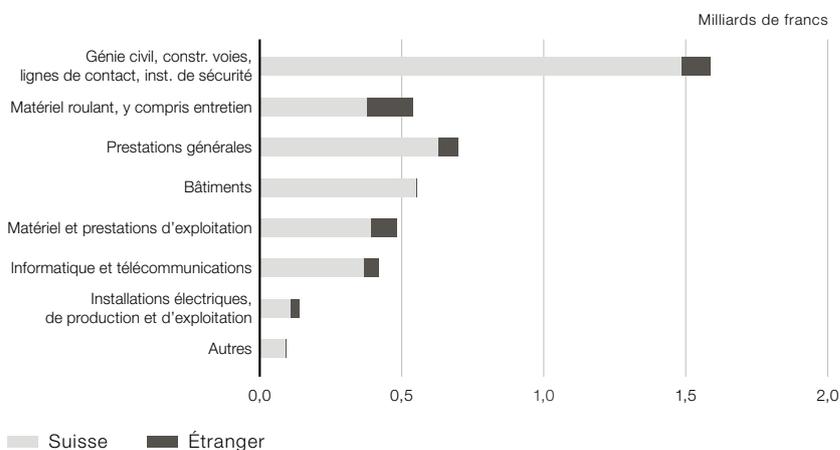
## Approvisionnement durable.

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 2016 des mandats à quelque 15 237 fournisseurs tiers pour un montant total de 4,51 milliards de francs (2015: 4,80 milliards).

G4-EC9

### Les CFF en tant que commanditaire en 2016.



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. Au sein du groupe, c'est l'unité Développement durable qui joue le rôle de pilote pour garantir une démarche d'approvisionnement durable. L'organe suprême de l'unité Achats des CFF détermine quant à lui les stratégies et mesures, dont la mise en œuvre est assurée par les organisations d'achat du groupe et des divisions.

### Objectif stratégique.

Les CFF assument leur responsabilité économique, sociale et écologique tout au long de la chaîne de création de valeur. Leurs décisions d'approvisionnement prennent en compte les coûts du cycle de vie, les normes internationales de développement durable et l'économie circulaire.

D'ici à 2020, des aspects environnementaux et sociaux vont être intégrés à toutes les stratégies de groupes de marchandises pertinentes. En parallèle, une évaluation des plus gros fournisseurs ainsi que des fournisseurs à risque sera effectuée sur la base de critères écologiques et sociaux.

## Évolution en 2016.

Depuis début 2016, tous les fournisseurs sont tenus de respecter le code de conduite CFF, qui fait désormais explicitement partie intégrante des contrats.

Au cours de l'exercice sous revue, un groupe de travail interdivisionnel a élaboré sous la direction de l'unité Développement durable la stratégie spécialisée «Acquisitions durables 2020», adoptée fin 2016 par le comité Supply Chain Management.

La stratégie spécialisée consiste essentiellement à intégrer le développement durable aux différentes stratégies de groupes de marchandises. Cette procédure a d'ores et déjà été éprouvée courant 2016 dans le cadre de plusieurs projets phares. Lors de la révision des stratégies de groupes de marchandises, les responsables ont évalué les opportunités et les risques en matière de développement durable et, le cas échéant, élaboré des mesures.

La mise en œuvre de la stratégie spécialisée «Acquisitions durables» est prioritaire en 2017: les responsables mettent sur pied une banque de données de critères de développement durable applicables aux appels d'offres, établissent une évaluation des fournisseurs basée sur des critères de durabilité, et intègrent le développement durable à d'autres stratégies de groupes de marchandises. Enfin, les principes de l'économie circulaire doivent être promus aux CFF.

Pendant l'exercice sous revue, les CFF ont étudié à la loupe leur chaîne de création de valeur en vue de mieux évaluer les risques des différents groupes de marchandises. La méthode utilisée («Economic Input-Output Life Cycle Assessment») permet d'estimer les risques sociaux et environnementaux aux différents niveaux de sous-traitance. Les premiers résultats chiffrent à 40 000 le nombre d'employés à temps plein produisant les produits et services acquis par les CFF. Près de 30 % des heures de travail fournies présentent une probabilité accrue de violation du droit du travail ou des droits de l'homme. En termes d'impact environnemental, il est désormais avéré que les gaz à effet de serre émis en externe par les sous-traitants sont bien supérieurs aux émissions directes et indirectes des CFF (cf. chapitre Protection climatique active). Ces émissions sont essentiellement liées au traitement et à la finition des produits. Les résultats de cette étude permettent aux CFF de déterminer les groupes de marchandises qui doivent faire l'objet d'une action prioritaire.

G4-EN1

<b>Consommation de matériaux renouvelables dans le cadre de la fabrication et de l'emballage des principaux produits et services</b>		<b>2016</b>	2015	Δ%
Papier d'impression	t	359	395	-9,1 %
Traverses de voie en bois	t	5 021	3 286	52,8 %
Traverses pour appareils de voie en bois	t	3 459	2 174	59,1 %

<b>Consommation de matériaux non renouvelables dans le cadre de la fabrication et de l'emballage des principaux produits et services</b>		<b>2016</b>	2015	Δ%
Gravier	t	29 462	67 451	-56,3 %
Rails	t	42 100	39 632	6,2 %
Ballast	t	468 873	426 759	9,9 %
Traverses de voie en acier	t	4 774	1 468	225,2 %
Traverses de voie en béton	t	28 819	32 571	-11,5 %
Traverses pour appareils de voie en béton	t	9 926	15 488	-35,9 %

G4-EN1

Consommation de matières nocives pour l'environnement		t	2016	2015	Δ%
Diesel	1 000 l		14 950	14 592	2,5 %
Huile de chauffage	1 000 l		8 307	8 237	0,9 %
Huile lubrifiante	t		670	726	-7,7 %
Acides, lessives alcalines, substances chimiques	t		70	71	-1,4 %
Peinture, vernis, laque et diluants	t		85	103	-17,5 %
Produits de nettoyage standard	t		896	838	6,9 %
Sel de déneigement	t		284	530	-46,4 %
Herbicides	t		3,02	2,80	7,9 %

## Élimination écologique.

G4-DMA

G4-EN23

Lors de l'année sous revue, les CFF ont produit 431 479 tonnes de déchets spéciaux, déchets d'exploitation et déchets des voyageurs, dont 253 820 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, dans la mesure du possible, à lutter contre la production des déchets, à trier puis à recycler les matériaux valorisables, et à éliminer les déchets résiduels 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 uniforme des déchets à l'échelle du groupe.

### Objectif stratégique.

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. Grâce à la mise en place d'un système de traitement des déchets et des matériaux valorisables à l'échelle du groupe ainsi qu'à la gestion active des frais liés aux déchets et des 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 2016.

Le Centre de compétences Élimination est aujourd'hui un vecteur de savoir: il conseille régulièrement les chefs de projet sur le tri et l'élimination conformes des matériaux. En 2016, le Centre de compétences Élimination a dispensé une formation de lancement à plus de 45 collaboratrices et collaborateurs, ainsi qu'une formation de base approfondie sur le tri et l'élimination à une soixantaine de responsables de site. Il a par ailleurs formé 97 collaboratrices et collaborateurs à l'utilisation de la liste de classification pour la mise à disposition et l'expédition de déchets spéciaux.

En 2016, la boutique en ligne dédiée aux déchets spéciaux a été agrandie et propose de nouveaux produits et services. La banque de données d'Altola, qui permet de saisir et d'archiver les documents de suivi des mouvements de déchets (OMoD), rend désormais possible l'archivage de documents OMoD de tiers. Pendant l'exercice sous revue, le manuel d'élimination des déchets a été mis à jour et complété par de nouveaux articles. Il reste à la disposition de l'ensemble du personnel sur l'intranet dans les trois

langues officielles. Les indicateurs des frais et recettes de l'élimination, actualisés mensuellement, sont également consultables sur l'intranet.

En 2016, le Centre de compétences Élimination a poursuivi le regroupement des déchets de cuivre dans le magasin central à Dulliken. Ce dernier réceptionne désormais des matériaux de séparation ainsi que des câbles en cuivre sélectionnés qui étaient auparavant cédés à un prix largement sous-évalué aux organismes chargés de l'élimination. Dans le cadre d'un projet pilote, le cuivre est actuellement séparé du reste du câble directement en atelier. La mise en commun, le tri et la vente ciblée de ces catégories de déchets ont permis de dégager fin octobre 2016 des recettes supplémentaires de près de 174 000 francs – et ce, malgré le niveau peu élevé du prix des matières premières.

G4-EN23

Déchets industriels	Méthode d'élimination		2016	2015	Δ%
Déblais de voie (ballast, gravier)	Recyclage	t	206 565	258 288	-20,0 %
	Décharge	t	47 255	44 900	5,2 %
Ferraille	Recyclage	t	81 283	68 473	18,7 %
Bois	Incinération	t	17 965	16 205	10,9 %

G4-EN23

Déchets spéciaux	Méthode d'élimination		2016	2015	Δ%
Déblais fortement contaminés	Incinération	t	39 733	40 593	-2,1 %
Boues	Décharge	t	474	502	-5,5 %
Huiles et graisses usagées	Incinération	t	998	885	12,9 %
Piles	Recyclage	t	296	240	23,5 %

## Élimination des déchets et des matériaux valorisables en gare de Lucerne.

En gare de Lucerne, les déchets combustibles sont éliminés au moyen de grosses presses à ordures dotées d'un système de signalisation automatique indiquant quand elles sont pleines. Suite aux formations suivies par le personnel sur place, les presses ne sont plus exploitées parallèlement, mais remplies l'une après l'autre. Les transports ont ainsi été réduits de 19 à 9 par mois, ce qui a permis de diminuer les coûts de quelque 30 000 francs par an.

# Renforcer l'avantage environnemental.

## Grande efficacité énergétique.

G4-DMA

Aux CFF, l'énergie joue un rôle clé – qu'il s'agisse du courant de traction 16,7 Hz qui propulse les trains, du courant domestique 50 Hz qui alimente les gares, les bureaux et l'infrastructure ferroviaire, ou de l'énergie thermique qui chauffe les bâtiments. 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.

La stratégie énergétique des CFF revendique son ambition d'améliorer l'efficacité énergétique. L'unité «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 nouvelles énergies renouvelables. Elle 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. La mise en œuvre des mesures d'économie d'énergie fait partie intégrante de l'objectif «Viabilité écologique» du groupe, auquel elle contribue à hauteur de 35 %.

### Objectif stratégique.

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 à partir de cette même année. Le groupe soutient ainsi la stratégie énergétique 2050 de la Confédération et fournit une contribution essentielle à la conception durable de la mobilité de demain.

### Évolution en 2016.

En 2016, l'ambitieux programme d'économie d'énergie des CFF a continué sur sa lancée. Le groupe a en effet poursuivi le développement d'un grand nombre de mesures existantes. Ainsi, les économies réalisées grâce à la régulation adaptative (ADL) ont par exemple nettement augmenté par rapport à l'année précédente. Les CFF ont également entamé la mise en œuvre de nouvelles mesures rentables: ils ont notamment procédé à une optimisation technique des ascenseurs et des escaliers roulants dans les gares, et ont testé la récupération d'électricité dans une installation pilote genevoise. Par ailleurs, le mode veille a été mis en service sur des véhicules supplémentaires (notamment de type DTZ et IC Bt). Dans la région d'Olten, les premiers trains FLIRT dotés de transformateurs secs efficaces sont entrés en circulation.

G4-EN6

Au total, l'ensemble des mesures a contribué à une économie de 239 GWh, soit 46 GWh de plus qu'en 2015. Les CFF ont en outre étoffé leur portefeuille de mesures, assurant ainsi la progression de leur efficacité énergétique dans les prochaines années. La mise en œuvre en temps voulu de ces mesures représente un défi de taille.

G4-EN3		Consommation d'énergie		
		2016	2015	Δ%
Courant de traction	GWh	1 933	1 844	4,8 %
Diesel pour la traction	GWh	106	103	2,4 %
Carburant (sauf traction)	GWh	46	45	2,3 %
Mise à disposition de courant de traction	GWh	131	153	-14,3 %
Énergie électrique pour les bâtiments et installations	GWh	258	243	6,2 %
Énergie thermique pour les bâtiments	GWh	227	224	1,5 %
<b>Total</b>	<b>GWh</b>	<b>2 702</b>	<b>2 612</b>	<b>3,4 %</b>

\* Sans correction en fonction des degrés-jours de chauffage

G4-EN5		Consommation énergétique spécifique en trafic voyageurs et en trafic marchandises*		
		2016	2015	Δ%
Consommation par v-km	Wh/v-km	75,8	74,5	1,8 %
Consommation par t-km nette	Wh/t-km nette	53,3	53,5	-0,3 %

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

## Le prix de développement durable décerné aux «trains dormants».

En hiver, des températures agréables dans les trains sont indispensables au confort des passagers. Grâce au mode veille, cela ne se fait pas au détriment de l'efficacité énergétique. Dès le remisage du train et l'extinction simultanée de l'éclairage, la température intérieure est maintenue entre 10° C et 12° C. Les CFF ont installé cette fonction sur la quasi-totalité des véhicules dans le cadre de mises à jour logicielles. Le temps de préchauffage basé sur l'horaire va encore plus loin en reliant à l'horaire l'heure de mise en marche et d'arrêt du chauffage: les trains ne sont ainsi chauffés que s'ils sont en service. Lors de la Conférence de l'UIC sur le Développement durable organisée à Vienne, cette mesure a valu aux CFF le premier prix récompensant les projets durables. Cette innovation, qui permet non seulement de faire des économies d'énergie, mais aussi de réduire les coûts et les émissions sonores, et peut être aisément reprise par d'autres compagnies ferroviaires, a convaincu le jury de l'UIC.

## Protection climatique active.

G4-DMA

Outre les solutions de mobilité douce telles que le vélo, le train reste le moyen de transport le plus respectueux du climat. Grâce au transfert du transport 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 CO<sub>2</sub>, soit 10 % de l'ensemble des émissions nationales.

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. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> fait partie intégrante de l'objectif «Viabilité écologique» du groupe, auquel elle contribue à hauteur de 35 %.

### Objectif stratégique.

G4-DMA

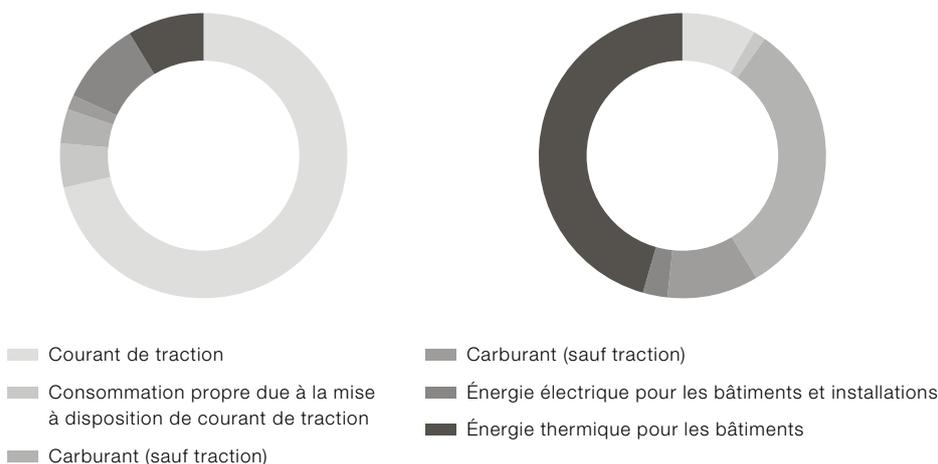
Conscients de leur atout écologique vis-à-vis d'autres modes de transport, les CFF ne se reposent pas pour autant sur leurs lauriers: dans le cadre de leur stratégie de protection du climat, ils s'emploient à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> générées par l'exploitation ferroviaire, les gares, les bureaux, les ateliers et les installations. D'ici à 2025, les CFF souhaitent réduire de moitié leurs émissions de CO<sub>2</sub> par rapport à 1990.

### Évolution en 2016.

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

Consommation d'énergie

Émissions de gaz à effet de serre



Pendant l'exercice sous revue, la stratégie de protection du climat 2016-2025 a été adoptée en vue de sa mise en œuvre au sein du groupe. Dans le cadre de cette dernière, les CFF se penchent sur les émissions, directes ou indirectes, issues de la chaîne d'approvisionnement ou liées à l'utilisation des produits. Les émissions des fournisseurs, des mandataires et des organismes chargés de l'élimination des déchets sont particulièrement concernées, de même que celles associées à la mobilité du personnel.

En 2016, les CFF ont augmenté la part d'énergie renouvelable dans le courant 50 Hz de 10 %, la portant ainsi à 70 %. Le courant 50 Hz, qui alimente les gares, bureaux et ateliers, devra être exclusivement issu de sources d'énergie renouvelables d'ici à 2019.

Les CFF ont systématiquement renoncé aux systèmes de chauffage à combustibles fossiles lors de leurs projets de rénovation et de construction. En 2016, ils ont procédé à l'assainissement énergétique de plus de 40 gares et bâtiments de service, et remplacé les chauffages à mazout par des installations à pellets.

Le groupe améliore son efficacité énergétique dans tous les domaines au moyen de formations et de mesures techniques. Par exemple, les CFF acquièrent des véhicules routiers à faible consommation et organisent régulièrement des formations sur la conduite

économique en énergie à l'attention des conducteurs fréquents. En 2016, ils ont également effectué un relevé complet des données d'exploitation sur quatre locomotives de manœuvre de type Am 843 dans le cadre d'un projet pilote. Les résultats ont mis en évidence des potentiels d'optimisation en matière d'efficacité énergétique et de protection du climat, qui ont été intégrés à la planification de la révision 2017-2020 de ces lourds véhicules.

Les CFF misent non seulement sur la réduction des émissions directes, mais aussi sur la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> en amont et dans leur offre de produits. Le groupe poursuit cet objectif via la stratégie «Acquisitions durables» et le développement de produits verts (cf. chapitre correspondant).

G4-EN19	<b>Émissions de gaz à effet de serre par scope*</b>		<b>2016</b>	2015	Δ%
	<b>Émissions de gaz à effet de serre (scopes 1-3)</b>	t éq.-CO <sub>2</sub>	249 916	237 988	5,0 %
G4-EN15	<b>Émissions directes de gaz à effet de serre (scope 1)</b>	t éq.-CO <sub>2</sub>	84 681	83 625	1,3 %
	Combustible (chaleur)	t éq.-CO <sub>2</sub>	42 978	42 811	0,5 %
	Fluides frigorigènes et gaz isolant (SF6)	t éq.-CO <sub>2</sub>	4 415	4 220	4,6 %
	Carburants pour le rail	t éq.-CO <sub>2</sub>	28 242	27 585	2,4 %
	Carburants pour la route	t éq.-CO <sub>2</sub>	9 046	9 009	0,4 %
G4-EN16	<b>Émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 2)</b>	t éq.-CO <sub>2</sub>	9 619	9 439	1,9 %
	Chaleur à distance	t éq.-CO <sub>2</sub>	5 954	5 054	17,8 %
	Courant 16,7 Hz (courant de traction)	t éq.-CO <sub>2</sub>	1 599	1 652	-3,2 %
	Courant 50 Hz	t éq.-CO <sub>2</sub>	2 067	2 734	-24,4 %
G4-EN17	<b>Autres émissions indirectes pertinentes de gaz à effet de serre (scope 3)**</b>	t éq.-CO <sub>2</sub>	155 616	144 923	7,4 %
	Livraisons d'énergie à des tiers	t éq.-CO <sub>2</sub>	2 015	1 700	18,5 %
	Énergie en amont	t éq.-CO <sub>2</sub>	46 304	43 731	5,9 %
	Élimination	t éq.-CO <sub>2</sub>	1 245	1 197	4,1 %
	Déplacements professionnels et trajets domicile/travail	t éq.-CO <sub>2</sub>	24 010	24 010	0,0 %
	Achat de matériel	t éq.-CO <sub>2</sub>	82 042	74 285	10,5 %
	<b>Émissions de gaz à effet de serre dues à la consommation d'énergie (scopes 1-3)</b>	t éq.-CO <sub>2</sub>	136 189	132 575	2,8 %
G4-EN18	<b>Émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques en trafic voyageurs et en trafic marchandises*</b>		<b>2016</b>	2015	Δ%
	Émissions de CO <sub>2</sub> par v-km	g éq.-CO <sub>2</sub> /v-km	0,46	0,44	4,8 %
	Émissions de CO <sub>2</sub> par t-km nette	g éq.-CO <sub>2</sub> /t-km nette	2,08	2,01	3,2 %

\* Les «Émissions de gaz à effet de serre issues de la consommation d'énergie» publiées sur la plate-forme «Les CFF: faits et chiffres.» disponible à l'adresse <http://reporting.cff.ch> 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.

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

G4-EN20  
G4-EN21

Autres polluants atmosphériques*		2016	2015	Δ%
Substances appauvrissant la couche d'ozone	kg PAO éq.-CFC 11	0	0,55	-100 %
NO <sub>x</sub>	t	450	441	2,0 %
SO <sub>x</sub>	t	16	16	-0,3 %

\* 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.

## Protection efficace contre le bruit.

G4-DMA

Au-delà des avantages considérables 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».

L'équipe spécialisée Bruit de la division Infrastructure répond, sur le plan interdivisionnel, de la protection contre le bruit, établit le rapport sur l'état du réseau, et conseille les responsables d'installations et de projets.

### Objectif stratégique.

Les CFF protègent les riverains des nuisances sonores excessives: ils acquièrent du matériel roulant équipé de freins antibruit, érigent si nécessaire des parois antibruit, et étudient des mesures de réduction du bruit sur la voie ferrée et les ponts. L'élaboration d'objectifs quantitatifs de concert avec l'OFT est prévue en 2017, les objectifs des CFF étant définis sur la base des résultats.

### Évolution en 2016.

Le Conseil fédéral a approuvé la révision totale de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer et l'ordonnance correspondante, et les a mises en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Ces deux textes comportent des mesures supplémentaires de protection contre le bruit dans les domaines des valeurs limites d'immission, de la rugosité et de l'absorption des rails, de l'assainissement de ponts métalliques et des parois antibruit. La planification de mesures concrètes requérant une ingénierie sous-jacente et des concepts techniques, les CFF se sont principalement consacrés à des travaux de fond en 2016.

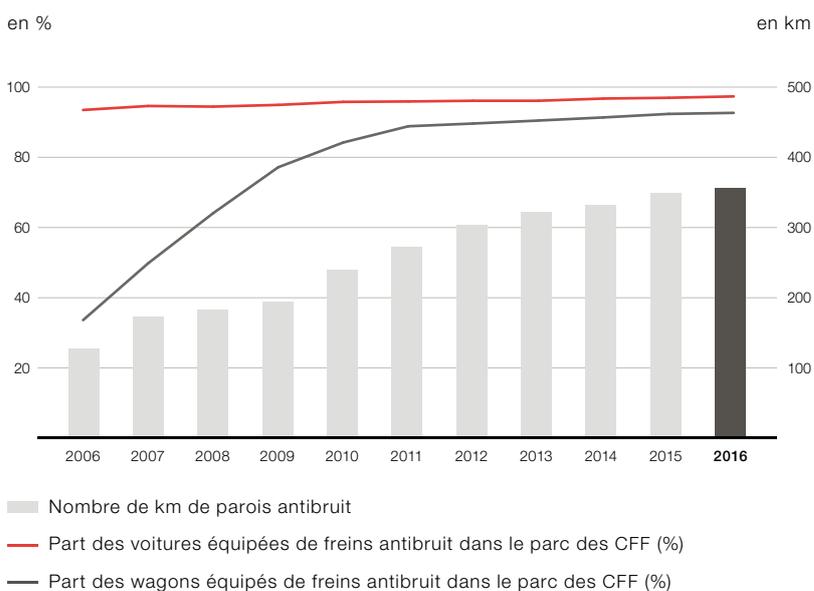
Ainsi, ils ont établi pour la première fois un cadastre des émissions, qui représente l'état du réseau en termes d'émissions sonores. Ce cadastre permet d'une part de contrôler les effets de l'assainissement phonique réalisé et constitue d'autre part un outil essentiel à l'évaluation globale des situations actuelles en matière de bruit. Associé aux prévisions 2025, il fournit la base permettant de définir des mesures supplémentaires dans ce domaine.

L'OFT et l'OFEV ont chargé les CFF de réaliser une étude portant sur l'efficacité et les possibilités d'utilisation d'absorbeurs permettant de réduire les vibrations des rails et ainsi de limiter la propagation du son. En 2016, les CFF ont testé différents produits à cet effet, avec un succès mitigé. Au vu des problèmes supplémentaires d'entretien, de diagnostic et d'exploitation ainsi que des coûts qui en découleraient, les CFF ont déconseillé l'installation d'absorbeurs sur les rails aux autorités fédérales.

Ils ont en revanche préconisé une réflexion axée sur le système global, en vue de laquelle ils ont lancé un projet de base. Le rail et la roue formant un système vibrant interdépendant, il convient de les considérer comme une entité.

Afin de rendre le trafic international de marchandises moins bruyant, le groupe s'est engagé en faveur de l'harmonisation internationale des systèmes d'incitation à l'utilisation de wagons silencieux. Il a également recherché des solutions techniques et économiques permettant aux propriétaires d'équiper leurs wagons de freins antibruit conformément à la législation suisse d'ici à 2020.

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



# Agir en employeur responsable.

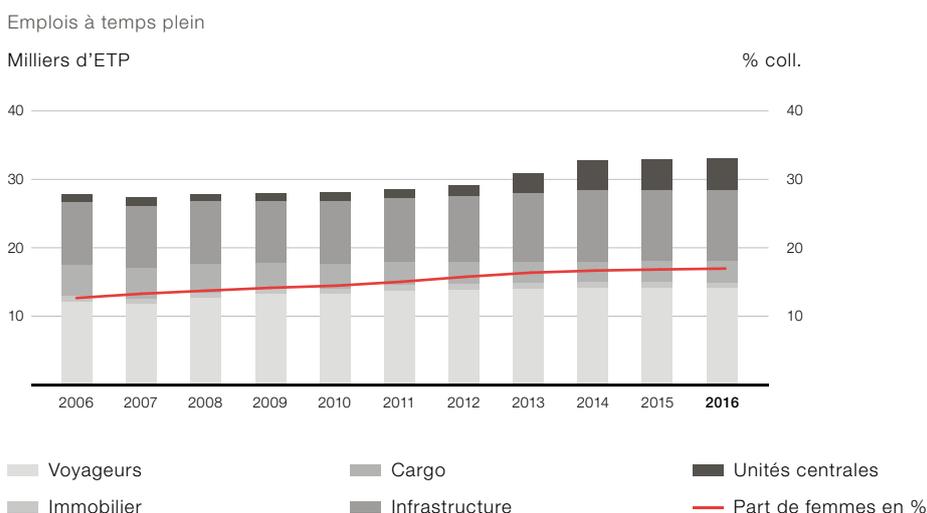
## Conditions de travail attrayantes et compétitives.

G4-10

En 2016, les CFF employaient 33 100 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.

Les conditions de travail attrayantes et compétitives contribuent notamment à la motivation du personnel, qui constitue l'un des neuf objectifs stratégiques du groupe. L'énergie et l'engagement de tous les collaborateurs et collaboratrices sont nécessaires à la réalisation de la vision et des objectifs des CFF, qui doivent être vécus et concrétisés au quotidien par le plus grand nombre possible de personnes. Sur le marché du travail, il est essentiel pour le groupe d'acquérir et de conserver les talents adéquats.

### Personnel et part des femmes.

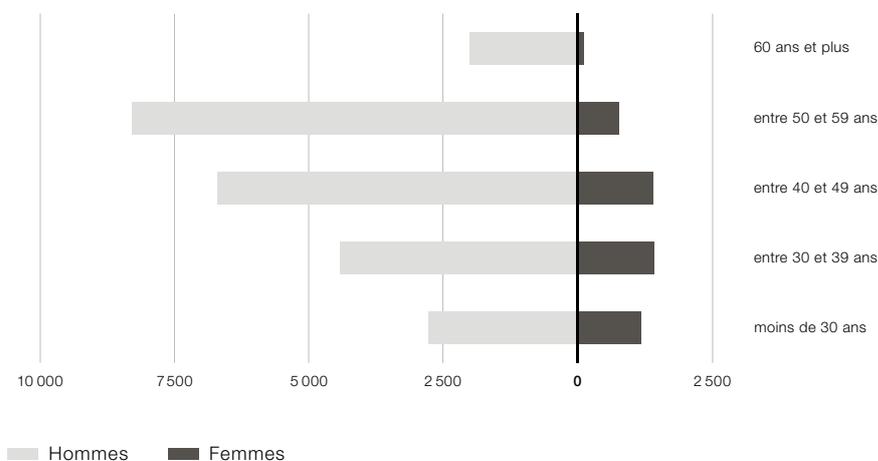


### Objectif stratégique.

Les CFF promeuvent et valorisent la performance individuelle. Une conduite cohérente, un comportement exemplaire, une collaboration interdivisionnelle et des compétences axées sur l'avenir leur permettent de libérer toutes les énergies nécessaires pour parvenir à l'excellence. Le groupe entend ainsi maintenir sa forte attractivité en tant qu'employeur, un résultat confirmé par un sondage d'Universum mené auprès des étudiants et des professionnels dans les domaines de l'économie et de l'ingénierie. Par ailleurs, il souhaite porter la part des femmes parmi son personnel à 19 % d'ici à 2020.

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

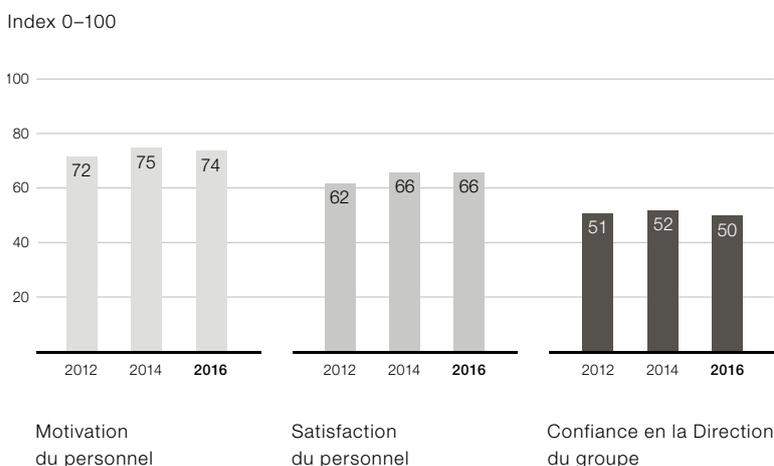
Nombre de collaborateurs en 2015 (moyenne annuelle)



## Évolution en 2016.

L'enquête auprès du personnel, qui a lieu tous les deux ans, s'est déroulée du 12 septembre au 7 octobre. Parallèlement, les CFF ont annoncé la mise en œuvre du programme RailFit20/30, qui prévoit des économies substantielles dans l'ensemble de l'entreprise. Au vu des changements prévus au sein du groupe, les résultats de l'enquête auprès du personnel sont globalement positifs. Ainsi, la motivation du personnel, qui constitue l'un des neuf objectifs du groupe, est restée relativement stable avec 74 points. Elle englobe l'attachement à l'entreprise, l'engagement en faveur des CFF, la satisfaction au travail, ainsi que la contribution individuelle à la réalisation des objectifs du groupe. La satisfaction du personnel affiche 66 points, un niveau inchangé depuis deux ans, bien que les changements nécessaires et les mesures annoncées soient manifestement sources d'incertitudes. Après un résultat record en 2014, la confiance en la Direction du groupe a reculé.

## Satisfaction du personnel.



La répartition paritaire des cotisations risque de la Caisse de pensions entre le personnel et l'employeur, communiquée à l'automne 2016, n'a bien entendu pas été une nouvelle réjouissante pour les collaborateurs et collaboratrices. Fin novembre, les CFF et les syndicats ont abouti à un compromis socialement acceptable allégeant l'impact sur les salaires: à compter de 2017, les CFF assument trois quarts de la prime de risque et le personnel seulement un quart au lieu de la moitié. La hausse des déductions salariales au 1<sup>er</sup> janvier 2017 se limite ainsi à 0,4 %. Par ailleurs, l'assurance invalidité professionnelle, qui n'est aujourd'hui plus proposée que par de très rares employeurs, est maintenue. Les CFF prennent donc en charge une part des prestations sociales supérieure à la moyenne.

G4-DMA

G4-LA13

En 2015, à la suite d'une analyse approfondie, l'Association Suisse pour Systèmes de Qualité et de Management (SQS) avait certifié que les CFF respectaient l'équité salariale en termes de genre, d'âge et de nationalité et leur avait décerné le certificat «Excellence in Fair Compensation» aux CFF. Cette certification a été contrôlée et renouvelée en 2016.

## Concilier travail et vie privée.

En octobre 2016, le groupe a lancé une campagne inédite sur l'équilibre entre travail et vie privée visant à recruter des personnes qualifiées, notamment des femmes, et à positionner l'entreprise comme un employeur moderne et attrayant. Dans le cadre de la campagne en ligne, des collaboratrices et collaborateurs témoignent des aménagements proposés par les CFF, qui leur permettent de combiner idéalement travail et vie privée. La campagne a reçu un accueil favorable en interne comme à l'extérieur auprès des spécialistes et experts en ressources humaines. Lien vers le microsite: [www.cff.ch/life-balance](http://www.cff.ch/life-balance).

## Personnel performant et en bonne santé.

G4-DMA

Diverses évolutions internes et externes au groupe peuvent avoir une incidence sur la santé et la performance des collaborateurs, comme RailFit20/30, le programme de numérisation des CFF, la courbe démographique ou encore le changement des valeurs dans la société. Le groupe met en œuvre depuis 2010 une stratégie de gestion de la santé, laquelle accorde autant d'importance au comportement du personnel qu'aux conditions et aux processus de travail dans l'entreprise. Les mesures de gestion de la santé permettent à l'entreprise de réduire ses frais de personnel de quelque 60 millions de francs par an. Dans ce cadre, une étroite coopération est impérative entre cadres, consultants en RH et spécialistes des domaines MedicalService, management de la santé, consultation sociale, assurances sociales, droit du travail et temps de travail.

### Objectif stratégique.

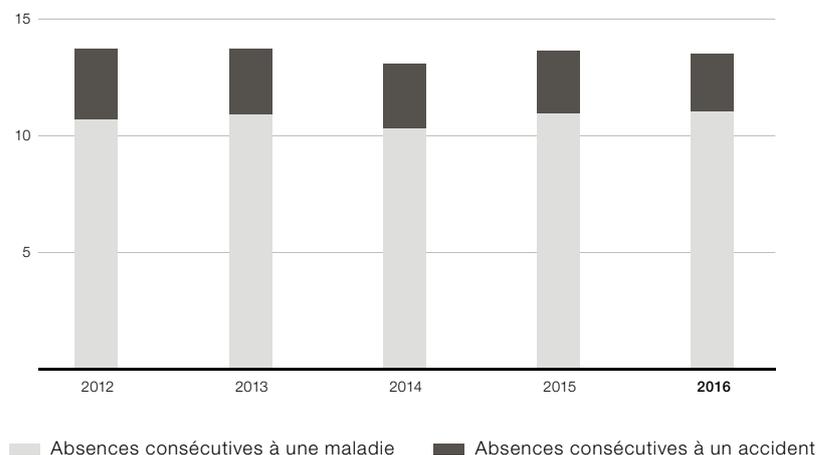
Les CFF entendent préserver durablement la santé et la performance de leurs collaboratrices et collaborateurs. Pour cela, ils se basent sur un indicateur qui doit rester stable, à savoir le nombre de jours d'absence par poste à temps plein, et ce, bien que l'évolution démographique du personnel fasse augmenter chaque année cette valeur de

0,15 jour d'absence par poste à temps plein. Des indicateurs pertinents supplémentaires sur les contraintes et les ressources au travail (p. ex. santé au travail, épuisement et résilience) sont relevés dans le cadre de l'enquête auprès du personnel.

G4-LA6

## Jours d'absence au sein de la maison mère.

Jours calendaires par ETP



## Évolution en 2016.

G4-LA6

G4-LA7

La numérisation du travail influe sur l'évolution des profils de métiers, des processus ainsi que de l'organisation du travail. Aux CFF, de premiers exemples mettent en évidence de nouvelles opportunités mais aussi des risques pour la performance du personnel. Si l'automatisation peut faciliter les tâches physiques, on constate également une hausse des contraintes cognitives et donc des jours d'absence et des absences de longue durée. Par conséquent, le facteur humain doit être rapidement pris en compte lors des initiatives de changement. Il convient d'exploiter davantage les opportunités de la numérisation afin d'encourager la performance et d'atténuer les risques de contrainte spécifiques.

En fonction du profil de métier, le risque d'absence de longue durée croît avec l'âge, et encore plus avec l'ancienneté. L'épuisement constitue un indicateur précoce en la matière. Les CFF ont lancé un projet pilote de réduction de l'épuisement auprès du personnel de vente, qui prévoit de brèves pauses rémunérées. Les résultats sont prometteurs: la tension psychique et l'épuisement ont diminué sans perte de productivité. Ce projet encourage la poursuite de réflexions durables sur le travail, l'âge et la santé en 2017.

Outre l'évolution démographique, la santé psychique représente un défi croissant: des troubles psychiques sont de plus en plus souvent constatés chez les collaboratrices et collaborateurs jeunes. Les formatrices et formateurs pratiques login ont été sensibilisés à cette question lors de la journée qui leur était consacrée en 2016. Les CFF entendent à l'avenir se focaliser sur l'identification précoce des troubles psychiques.

## 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 et consolider au quotidien cette notion dans l'esprit du personnel. Développé au fil des années, le système de management de la sécurité soutient durablement les efforts entrepris en la matière.

### Objectif stratégique.

Le groupe entend poursuivre le développement de son excellente culture de la sécurité, garantir à tout moment le respect des règles pertinentes et renforcer en continu la sécurité en exploitant le potentiel des développements technologiques innovants. En 2017, la stratégie existante sera remplacée par une nouvelle stratégie SQ, qui se caractérise par une approche globale de la sécurité et de la qualité, et vise un impact encore plus élevé sur la sécurité.

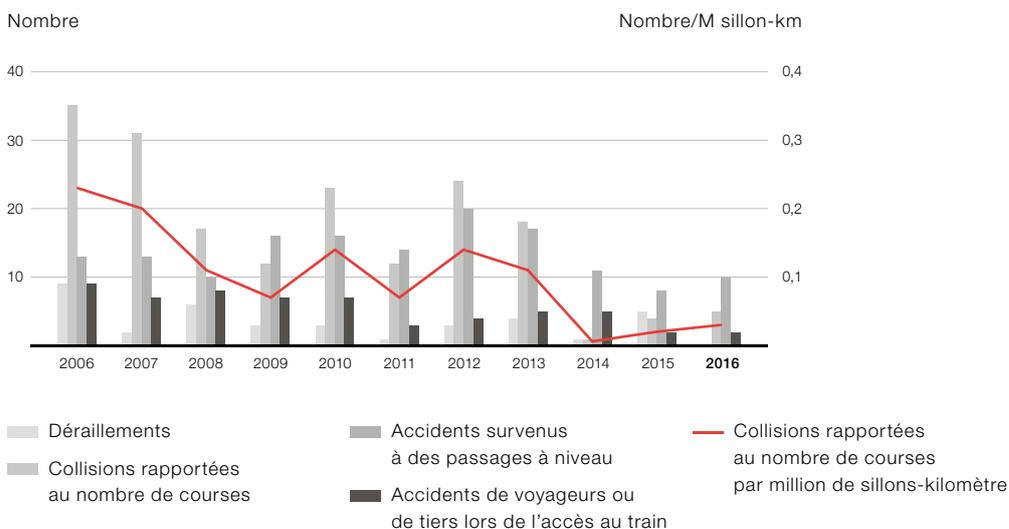
### Évolution en 2016.

Les principaux indicateurs montrent que les efforts constants des CFF en faveur de la sécurité portent leurs fruits. En 2016, cinq accidents ferroviaires présentant un risque moyen ou important (déraillements et collisions) ont été recensés. Le groupe a ainsi amélioré ses résultats par rapport à l'année précédente et a atteint une valeur nettement inférieure à la moyenne habituelle. Cette évolution confirme la tendance durable de baisse des accidents, et ce, alors que les performances ne cessent de progresser à haut niveau. Trois des cinq accidents survenus en 2016 sont à mentionner en particulier, le premier étant la collision d'un train à vapeur appartenant à l'association Mikado et d'un wagon à ballast en stationnement à Sihlbrugg, qui s'est malheureusement soldée par plusieurs blessés. Les prises en écharpe survenues à Chiasso (deux trains de marchandises) et à Coire (une locomotive de marchandises et un train de voyageurs) n'ont en revanche entraîné aucun blessé, mais auraient pu causer des dégâts plus importants. Ces accidents, de même que les deux autres incidents critiques (une erreur de signalisation lors de travaux de montage sur l'appareil d'enclenchement à Riddes et un itinéraire de train contrarié par un mouvement de manœuvre à Au, Saint-Gall), mettent en évidence la nécessité, malgré un bilan positif, de ne pas relâcher les efforts en faveur d'une optimisation de la sécurité.

G4-PR1

L'une des causes des accidents ferroviaires est le non-respect de signaux à l'arrêt. Parallèlement à la mise en place du système d'arrêt automatique des trains, les CFF veulent équiper, d'ici à la fin 2018, 2700 signaux supplémentaires d'un dispositif de surveillance de la vitesse permettant d'augmenter significativement la sécurité. En 2016, 1699 d'entre eux ont d'ores et déjà été transformés, soit un taux de réalisation de l'objectif d'environ 63 %. Par ailleurs, le groupe analyse en détail les incidents critiques afin d'en déterminer les causes, d'en tirer toutes les conclusions pertinentes possibles et, le cas échéant, de mettre en place des mesures de prévention supplémentaires.

## Accidents d'exploitation ferroviaire.



Grâce à des efforts constants dans le domaine de la sécurité au travail, le nombre d'accidents professionnels ayant entraîné un arrêt de travail a encore légèrement baissé en 2016. Les CFF ont renouvelé avec succès les ateliers de sécurité et de qualité, qui thématisent ces questions via une approche descendante depuis l'échelon des cadres supérieurs jusqu'aux équipes de la surface, afin de sensibiliser l'ensemble du personnel à l'importance de la sécurité et de la qualité. En 2016, l'accent a été mis sur la qualité du travail individuel au service du client et sur l'identification précoce et la prévention des écarts.

## Le transport de chlore sur rail encore plus sûr.

Le rail est le moyen de transport le plus sûr pour le chlore, matière dangereuse. Malgré toutes les mesures de précaution, un accident pourrait entraîner d'énormes dégâts. Afin de réduire durablement les risques liés, 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, d'importantes mesures ont été décidées dans le cadre de la déclaration conjointe II: le transport dans des trains isolés, une diminution de la vitesse et un raccourcissement des itinéraires permettent ainsi de diviser les risques par dix. Les participants ont en outre convenu d'introduire des mesures supplémentaires en vue de réduire davantage le risque d'ici à 2025. Avec cette initiative, la Suisse fait une nouvelle fois figure de pionnière dans la réduction durable des risques liés au chlore en Europe.

# Faciliter l'accès à la mobilité.

## Mobilité combinée.

Les évolutions technologiques et numériques transforment en profondeur les attentes de la clientèle et ses comportements en matière de mobilité. Dans ce contexte, il est primordial de proposer le plus simplement possible une mobilité intermodale bien intégrée et efficace à nos clients. Parallèlement à l'activité de base des CFF, des thématiques telles que l'information, la réservation, le raccordement physique et les services tout au long de la chaîne de voyage de porte à porte se dégagent de plus en plus nettement et requièrent une activité de développement. Une étroite coopération basée sur la confiance avec des partenaires compétents est ici essentielle.

### Objectif stratégique.

Les CFF permettent une mobilité de porte à porte efficace et respectueuse de l'environnement. Dans cette optique, ils fournissent des offres et des informations visant à assurer une connexion simple entre le train et d'autres modes de transport. Les gares font office de hubs de mobilité assurant une transition simple entre le rail et la route.

### Évolution en 2016.

En 2016, 366 places de stationnement P+Rail ont été construites et 99 modernisées dans l'enceinte de 15 gares CFF. En étroite collaboration avec les communes concernées, un total de 2577 places pour les deux-roues (Bike+Rail) ont été créées (2435 places) ou rénovées (142 places) dans 21 gares CFF.

Le test de marché de «Catch a Car» à Bâle s'est achevé avec succès à l'été 2016: les effets positifs de l'offre sur le transport, l'environnement et le comportement des utilisateurs ont été scientifiquement attestés. Ce résultat a motivé la décision d'introduire définitivement «Catch a Car» dans la ville. Dans ce contexte, les CFF ont revu le contrat de partenariat avec Catch a Car et l'ont adapté en vue des prochaines étapes de développement. L'offre a également été déployée à Genève dès novembre; d'autres villes suivront.

Le groupe a étudié diverses possibilités afin d'offrir à sa clientèle un accès simple, fiable et moderne au taxi pour le premier et le dernier kilomètre de la chaîne de voyage de porte à porte. En collaboration avec des partenaires innovants du secteur des taxis, il a lancé au second semestre 2016 des travaux en vue de la mise en place d'une solution extensible à tout le pays. À l'issue du lancement officiel du produit au printemps 2017, les CFF rendront le service accessible aux clients via des canaux électroniques.

Nous constatons avec plaisir qu'en 2016, l'utilisation de PubliBike s'est intensifiée sur les sites CFF du Wankdorf, du Wylerpark et d'Ostermundigen. Au total, la clientèle a effectué 3850 trajets en deux-roues, soit une hausse de 66 % par rapport à l'année précédente. Afin de simplifier encore leur utilisation pour son personnel, l'entreprise a lancé en 2016 la location gratuite de vélos à l'aide du badge CFF.

## Lancement de l'application «Mon voyage» pour le rail et la route.

En août 2016, les CFF ont mis en service une nouvelle plate-forme d'information. Cette dernière permet de comparer, de combiner et de réserver des voyages intermodaux conjuguant différents modes de transports publics, la voiture, le vélo et la marche. Dans une première phase, en collaboration avec un panel d'utilisateurs sélectionnés, le planificateur de voyage a été testé et développé sous forme d'application Android en allemand. En décembre, une version bêta pour iOS et Android a été proposée en allemand et en français dans les boutiques d'applications. Lors de la prochaine étape, les CFF prévoient d'intégrer des fonctions et services supplémentaires tels que la réservation de taxis ou «Catch a Car».

## Accessibilité.

Conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés de 2004, les CFF veulent permettre aux voyageurs à mobilité réduite de voyager en train en toute autonomie. À cette fin, ils apportent des modifications progressives au matériel roulant, à l'infrastructure et au système d'information aux voyageurs. Les responsabilités sont réparties entre les unités Distribution et services chez Voyageurs, et Installations et technologie chez Infrastructure.

### Objectif stratégique.

À partir de 2024, les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir se déplacer dans les espaces publics et utiliser l'ensemble des prestations des CFF de manière autonome et sans discrimination.

### Évolution en 2016.

Pendant l'exercice passé sous revue, les CFF ont achevé les travaux de transformation prévus dans 11 gares (Bellinzzone, Ennenda, Glaris, Kölliken, Küngoldingen, Mitlödi, Othmarsingen, Sempach-Neuenkirch, Seuzach, Steinen et Walterswil-Striegel). Les CFF garantissent ainsi une pleine accessibilité aux trains à 82,2 % des voyageurs.

Accès au chemin de fer*	2016	2015	Δ%
Gares et haltes	795	794	0,1 %
Avec accès aux trains pour les personnes handicapées	454	445	2,0 %

\* En raison de modifications de l'offre et du déclassement de certaines gares, l'évolution entre 2015 et 2016 ne reflète pas le nombre de mesures de transformation réalisées.

À Zurich, une section d'environ 1,80 m de long d'un marquage tactilo-visuel apposé sur le quai de la gare souterraine de la Löwenstrasse a connu un retentissement médiatique. Bien qu'installée à l'issue d'une planification menée de concert avec les organisations représentant les intérêts des personnes malvoyantes, la ligne de sécurité ne

satisfaisait pas aux prescriptions légales de la Confédération. L'OFT a dans un premier temps demandé aux CFF de retirer le marquage, avant de modifier sa position et d'autoriser son maintien.

Principal canal de vente des CFF, les distributeurs de billets doivent être parfaitement accessibles à tous les clients et clientes. En 2016, le groupe a achevé d'équiper ses distributeurs de repères tactiles. Désormais, chacun des quelque 1450 appareils peut être utilisé par les personnes malvoyantes.

En matière de matériel roulant, les CFF ont décidé d'aménager la flotte InterCity 2000 conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés. Les voitures-restaurants et les voitures dotées d'emplacements pour fauteuil roulant ont notamment été équipées de marchepieds escamotables intelligents. Par ailleurs, le train duplex TGL, qui permettra un voyage autonome entre les nœuds ferroviaires, n'a malheureusement toujours pas été livré par le fabricant Bombardier. Les CFF espèrent mettre le premier train en circulation courant 2017.

En 2016, le groupe a intensifié son action en faveur de la pleine accessibilité numérique. La nouvelle application CFF a été développée avec des utilisateurs et parallèlement testée par la fondation «Accès pour tous» ainsi que par le Comité consultatif handicap des CFF. En avril 2017, le groupe reverra entièrement sa présence Internet et rendra le Ticket Shop pleinement accessible. L'horaire indiquera au secteur près le point d'arrêt des voitures équipées d'un accès à plancher surbaissé et d'emplacements pour fauteuil roulant.

---

### Extrait du témoignage de Samuel Rachdi, client CFF en fauteuil roulant.

«Entre 2002 et 2011, j'ai vécu près de la gare de Steinen, à côté de Schwytz, qui était encore loin de permettre l'accès aux fauteuils roulants. J'ai un jour appris qu'elle allait être équipée d'ascenseurs. Lorsqu'il est apparu que ces derniers seraient fermés la nuit afin de prévenir tout acte de vandalisme, je n'ai pas pu m'empêcher de signaler que dans ces conditions, cela ne servait à rien d'installer des ascenseurs – surtout quand on connaît leur coût, qu'il s'agisse de la construction ou de l'entretien. Désormais, la station compte de nouveaux passages souterrains dotés de rampes et de quais P55. Bravo! Les dispositifs provisoires P55 en bois mis en place pendant les travaux étaient d'ailleurs parfaitement accessibles en fauteuil roulant. Parfois, une solution temporaire permettrait de résoudre les problèmes simplement.»

---

## Environnement ferroviaire sûr.

G4-DMA

Selon le rapport sur la politique de sécurité de la Suisse présenté par le Conseil fédéral le 24 août 2016, le contexte sécuritaire a connu des changements majeurs au cours des cinq dernières années. Cette situation, sur fond de migration, d'extrémisme, de menace terroriste et de cybercriminalité, a un impact sur la Suisse, et donc sur les chemins de fer. À la suite des mouvements migratoires, des pays tels que l'Allemagne ou l'Autriche se sont vus confrontés à une hausse significative du nombre de voies de fait à l'encontre du personnel ferroviaire.

L'unité Sécurité publique des CFF observe en permanence l'évolution de la situation en matière de sûreté et prend des mesures correspondantes dans le cadre de la stratégie ad hoc (prévention, répression, dissuasion). Dans un avenir proche, elle devra intégrer des systèmes intelligents aux dispositifs existants en vue de soutenir les forces de sécurité.

### Objectif stratégique.

Les CFF exploitent de manière systématique les possibilités existantes afin de garantir à leur clientèle un accès aux trains et un voyage sûrs, et donc d'améliorer le sentiment de sécurité.

### Évolution en 2016.

G4-PR1

La situation en matière de sécurité est restée stable en 2016. Alors que les actes de folie meurtrière dans les trains et les attentats terroristes survenus dans les pays voisins ont trouvé un fort écho médiatique, les CFF ont pu maintenir le sentiment de sécurité des voyageurs à un niveau élevé (environ 80 points d'indice), comme en témoigne l'enquête sur la satisfaction de la clientèle. En revanche, le sentiment de sécurité dans les espaces publics a sensiblement baissé (-5 %) d'après une étude similaire réalisée par l'EPF de Zurich.

Suite à la survenue d'actes de folie meurtrière (Salez/Suisse, Sulz/Autriche) et d'attentats terroristes en Europe (Bruxelles, Nice, Wurtzbourg, Munich, Ansbach/Allemagne), il existe une probabilité d'actes par mimétisme en Suisse également. Il n'est malheureusement pas possible d'exclure cette éventualité dans le système ouvert des transports publics, qui se caractérise par un réseau dense et un grand nombre de trains de voyageurs en circulation quotidienne.

En 2016, les chiffres des agressions (harcèlement, menaces, voies de fait) à l'encontre du personnel ont légèrement reculé par rapport à 2015. Le personnel des trains reste la catégorie la plus touchée par les voies de fait, le plus souvent commises par des voyageurs sans titre de transport valable.

Agressions*	2016	2015	Δ%
Voies de fait à l'encontre du personnel	168	184	-8,7 %
dont voies de fait à l'encontre du personnel des trains	145	158	-8,2 %

\* Source: ESI jusqu'à 2015 – ESQ/EDW à partir de 2016, chiffres des filiales inclus

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).

---

## L'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard placée sous le signe de la sécurité.

L'inauguration en juin 2016 du tunnel de base du Saint-Gothard a été au cœur de l'actualité internationale. Véritable gageure, la sécurité lors des festivités d'ouverture a été assurée par la Police des transports CFF en étroite collaboration avec les corps de police cantonaux et l'armée. Grâce à l'efficacité du dispositif de sécurité, les festivités ont pu se dérouler sans incident particulier. Bien que peu visibles, les forces de sécurité ont été largement déployées pendant six jours, prêtes à intervenir à tout moment.

---

# 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 qu'il représente le mode de transport le plus «vert», autrement dit le plus écologique.

Aujourd'hui, l'industrie automobile intensifie ses mesures publicitaires et mise sur des innovations techniques comme les moteurs électriques pour 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 et de la Confédération, leur propriétaire. Le champ d'action «Produits verts» est coordonné par l'unité Développement durable et mis en œuvre dans les divisions.

### Objectif stratégique.

Tout au long de la chaîne de voyage, les CFF s'efforcent de limiter au maximum les répercussions négatives de leurs prestations de transport sur l'être humain et l'environnement. Afin d'élargir la palette de produits existants, le groupe développe de nouvelles offres et prestations durables dans tous les secteurs d'activité.

### Évolution en 2016.

En 2016, les CFF ont procédé au développement stratégique de leur portefeuille de produits verts en commercialisant différents produits et en procédant à des essais pilotes. En partenariat avec la start-up ImagineCargo ([www.imaginecargo.com](http://www.imaginecargo.com)), ils ont notamment lancé une offre de prestations de transport internationales durables basées sur la combinaison vélo-train-vélo. Par ailleurs, le SwissPass intègre désormais l'offre proposée conjointement par les CFF et la start-up Batterie ([www.batterie.ch/fr](http://www.batterie.ch/fr)), qui met à disposition des batteries fonctionnant grâce à l'énergie solaire et permettant d'alimenter des appareils électroniques. Enfin, les CFF ont donné le coup d'envoi au projet pilote «Green Class CFF» (cf. encadré).

Les CFF ont fortement amélioré la fourniture d'informations environnementales sur leurs produits. En novembre 2016, ils ont lancé, en collaboration avec l'OFEV, SuisseÉnergie, Swisscom et öbu, une nouvelle version des facteurs mobitool (cf. [www.mobitool.ch/fr](http://www.mobitool.ch/fr)), sur lesquels sont basés les bilans écologiques des prestations de transport en Suisse. Ces indicateurs, qui permettent de comparer les modes de transport, sont utilisés par l'écocomparateur de l'horaire en ligne des CFF. Leur pleine intégration dans l'écocomparateur sera effective avec le lancement du nouveau site Internet des CFF au printemps 2017.

Au sein du groupe, le développement de produits verts constitue désormais un axe d'innovation. À compter de 2017, le programme «Produits verts» sera étendu pour devenir «Innovations vertes».

## Green Class CFF.

Fin 2016, les CFF ont lancé le projet pilote «Green Class CFF» ([www.cff.ch/greenclass](http://www.cff.ch/greenclass)) de concert avec BMW Suisse et l'EPF de Zurich. Dans le cadre de ce programme d'un an, 150 clients tests expérimentent un abonnement combinant mobilité individuelle sur route et transports publics, avec à leur disposition une voiture électrique, un AG de 1<sup>re</sup> classe ainsi que des abonnements Mobility et PubliBike. L'offre comprend également un abonnement annuel P+Rail.

Le suivi scientifique du projet «Green Class CFF» est assuré par l'EPF de Zurich. Les clients tests enregistrent leur comportement de mobilité en établissant leur profil de déplacement quotidien, en notant leur emplacement et en saisissant les différents modes de transports utilisés. Ils sont en outre régulièrement interrogés sur les expériences réalisées et sur leur niveau de satisfaction.

## 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. L'élimination correcte et rapide de ce volume en hausse permanente représente un défi considérable pour les CFF. Les retours de la clientèle indiquent que le groupe doit encore progresser en matière de propreté.

La division Voyageurs répond de la propreté des trains, tandis que le nettoyage et l'élimination des déchets dans les gares incombent à RailClean, qui fait partie de CFF Immobilier.

### Objectif stratégique.

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 2016.

En 2016, les CFF ont équipé 25 gares supplémentaires d'un système permettant de trier aluminium, PET, papier et matériaux non recyclables. Les voyageurs peuvent ainsi jeter leurs déchets de manière sélective dans l'enceinte de 34 gares. Ordures et matériaux y sont collectés, compactés, stockés et expédiés vers les sites de recyclage ou d'élimination. Le manque d'espace dans les gares est toutefois problématique: il devient de plus en plus difficile de trouver des emplacements pour accueillir les stations de recyclage sur les quais ou installer les points d'élimination nécessaires. Dans ce contexte, aucune étape d'aménagement supplémentaire impliquant des stations de recyclage n'est actuellement prévue.

Afin d'optimiser le travail des équipes chargées de vider les stations de recyclage, le groupe a testé en 2016 un dispositif de mesure électronique du remplissage fournis-

sant au personnel des données centralisées sur le niveau des conteneurs. Les résultats sont positifs, bien que des problèmes techniques survenus lors de la mise en place des sacs aient faussé les mesures. D'autres séries de tests sont prévues au premier trimestre 2017.

Depuis l'été 2015, des réfugiés admis provisoirement et des requérants d'asile collectent les déchets dans les trains et contrôlent les toilettes dans le cadre du programme d'occupation Team Clean. Ce dernier permet aux participants de structurer leur quotidien, de se familiariser avec le marché du travail suisse et, idéalement, de trouver plus facilement un emploi. Proposé en coopération avec le Centre de compétence pour l'intégration de la ville de Berne, le programme a été étendu en 2016: pendant l'exercice sous revue, quelque 38 personnes ont ainsi eu l'occasion d'acquérir une expérience pratique. L'initiative est très bien accueillie par la clientèle.

G4-EN23

Déchets des voyageurs	Méthode d'élimination		2016	2015	Δ%
Déchets combustibles	Incinération	t	30 192	31 126	-3,0 %
Papier, carton	Recyclage	t	6 432	6 126	5,0 %
Verre	Recyclage	t	40	43	-6,6 %
PET	Recyclage	t	329	294	12,0 %
Aluminium	Recyclage	t	93	47	97,1 %

## Publication des avis de la clientèle.

À l'automne 2016, les CFF ont mis en ligne une plate-forme ([satisfaction-cff.ch](http://satisfaction-cff.ch)) permettant aux clients de s'exprimer sur un grand nombre de sujets. À titre d'exemple, voici un commentaire publié au sujet de la propreté:

DR, 5 septembre 2016, 23h20

«Le système de tri sélectif mis en place dans les grandes gares (PET, aluminium, papier, emballages) est très réussi. Il est toutefois dommage que les poubelles aient été supprimées dans les compartiments à quatre places des nouveaux trains: de nombreux voyageurs y abandonnent leurs déchets, les jettent à terre ou sous les sièges. Par ailleurs, si je trouve pertinente la distinction entre élimination des ordures et des journaux (gratuits), elle pourrait être signalée plus clairement. N'est-il pas possible de mettre en place un système de tri sélectif dans les trains (comme dans les grandes gares)?»

## Flux réguliers de pendulaires.

Aucun réseau ferroviaire ne compte autant de trains en circulation par jour et par ligne que celui des CFF. Cependant, leur taux d'utilisation est très inégal: ainsi, de nombreux trains sont quasiment pleins aux heures de pointe, alors que moins de 30 % des places assises sont occupées en moyenne – une situation peu efficace du point de vue de l'économie nationale comme de l'économie d'entreprise.

C'est pourquoi les CFF, en coopération avec d'autres entreprises et les pouvoirs publics, œuvrent pour lisser la demande de transport au cours de la journée. La responsabilité en la matière incombe à l'unité Transport de la division Voyageurs et à l'unité Affaires publiques et régulation à l'échelle du groupe.

### Objectif stratégique.

Afin de répondre aux besoins de leurs clients et d'exploiter encore plus efficacement les capacités, les CFF entendent mieux répartir l'utilisation des trains pendant la journée: pour cela, la demande en trafic grandes lignes doit croître davantage aux heures creuses qu'aux heures de grande affluence.

### Évolution en 2016.

En trafic grandes lignes, la demande a connu en 2016 une hausse réjouissante de 1,7 % aux heures creuses, plus forte qu'aux heures de grande affluence (+1,3 %), confirmant ainsi la tendance ébauchée en 2015 et récompensant les efforts des CFF en faveur d'un taux d'occupation plus régulier.

En juillet 2016, l'unité Transport de la division Voyageurs a mis sur pied un nouveau projet d'une durée de deux ans visant à développer, sous l'angle de la demande de transport comme de la planification de l'offre, de nouveaux instruments efficaces pour un taux d'utilisation plus élevé et plus constant. Ces outils seront testés dans le cadre de projets pilotes.

Depuis 2015, les CFF encouragent les formes de travail flexibles en Suisse dans le cadre de l'initiative Work Smart. La même année, l'initiative a publié une charte en vue de rallier le plus grand nombre possible d'entreprises à sa cause. Fin 2016, elle comptait 93 signataires, contre 55 un an auparavant. Pendant l'exercice sous revue, l'initiative Work Smart s'est développée pour devenir un centre de compétences dédié aux formes de travail flexibles: dans ce cadre, elle a régulièrement été citée et contactée. Afin d'améliorer sa visibilité, elle prévoit de multiplier les coopérations avec des institutions renommées à partir de 2017.

Le poste de travail mobile est une réalité pour quelque 9500 collaboratrices et collaborateurs des CFF. Si le changement culturel est ainsi amorcé au sein du groupe, la présence physique sur le poste de travail reste un modèle prisé. C'est pourquoi en 2016, des mesures et instruments de communication inédits ont été mis en place afin de sensibiliser davantage le personnel et d'encourager la transition vers une nouvelle culture du travail. L'unité Formation des CFF a en outre élaboré une offre de conseil et de formation Work Smart. Une étude visant à établir son taux d'utilisation réel sera menée en 2017. Une enquête interne représentative permettra ensuite de déterminer la part du personnel exploitant les possibilités de travail flexible dans son quotidien.

---

## Les étudiants contribuent à lisser les pics de déplacements pendulaires.

Les établissements de formation peuvent participer à aplanir les pics d'utilisation aux heures de pointe. Dans ce domaine, la Haute École de Lucerne joue un rôle de pionnière en Suisse: les cours du nouveau département d'informatique sur le campus Zoug-Rotkreuz ne débutent qu'à 9h00 pour finir en horaires échelonnés à 11h25, 15h20, 18h00 ou 20h55. Les CFF accompagnent étroitement la mise en œuvre de ce projet inédit et en recueillent les conclusions en vue d'autres projets pilotes.

---

# 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 2015, 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. Il est disponible sur le site des CFF en trois langues.

Le rapport de gestion et de développement durable 2016 des CFF couvre la période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 décembre 2016. Les CFF ont publié leur dernier rapport de gestion et de développement durable pour l'exercice 2015 le 18 mars 2016. Identique d'une année à 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 73 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
<b>Stratégie et analyse</b>					
G4-1	39 40 43			x	Explication du CEO sur l'importance accordée au développement durable.
G4-2	42		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.
<b>Profil de l'organisation</b>					
G4-3	24			x	Nom de l'organisation.
G4-4	5			x	Principales marques et principaux produits et services.
G4-5	24			x	Siège de l'organisation.
G4-6	24		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 121-122.	✓	Pays dans lesquels l'organisation exerce des activités.
G4-7	24			x	Mode de propriété et forme juridique.
G4-8	10			x	Marchés desservis.
G4-9	6 7	<a href="http://reporting.cff.ch">reporting.cff.ch</a>		x	Taille de l'organisation.
G4-10	56	<a href="http://reporting.sbb.ch/fr/personnel">reporting.sbb.ch/fr/personnel</a>		x	Nombre de collaborateurs selon les catégories.
G4-11		<a href="http://reporting.sbb.ch/fr/personnel">reporting.sbb.ch/fr/personnel</a>	Effectif selon le contrat de travail 2016 (maison mère sans les filiales): CCT: 26 353 ETP; CO: 1194 ETP.	x	Collaborateurs couverts par une convention collective.
G4-12	46			x	Chaîne d'approvisionnement de l'organisation.
G4-13	98		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 121-122.	✓	Changements substantiels survenus au cours de la période de reporting et concernant la taille, la structure ou la propriété.
G4-14	60		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**

<b>G4-17</b>	24 72			x	Entités de l'organisation incluses dans le rapport.
<b>G4-18</b>	41 42			x	Détermination du contenu et du périmètre des aspects.
<b>G4-19</b>	41 42			x	Aspects ou contenus pertinents.
<b>G4-20</b>	41		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.
<b>G4-21</b>	41		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.
<b>G4-22</b>	98		Rapport de l'organe de révision dans le rapport de gestion et de développement durable, pages 121-122.	✓	Nouvelle présentation des informations par rapport à l'exercice précédent et raisons de ces modifications.
<b>G4-23</b>	72			x	Changements significatifs du périmètre et des aspects par rapport à l'exercice précédent.

**Implication des parties prenantes**

<b>G4-24</b>	43			x	Implication des parties prenantes par l'organisation.
<b>G4-25</b>	43			x	Identification et sélection des parties prenantes.
<b>G4-26</b>	43			x	Implication avec des groupes de parties prenantes.
<b>G4-27</b>	37 42	<a href="http://www.cff.ch/conseilclientele">www.cff.ch/conseilclientele</a> <i>Politique et société</i>		x	Préoccupations clés soulevées par les parties prenantes.

**Profil du rapport**

<b>G4-28</b>	72			x	Période de reporting.
<b>G4-29</b>	72			x	Date du dernier rapport.
<b>G4-30</b>	72			x	Cycle de reporting.
<b>G4-31</b>	72			x	Personne à contacter pour toute question sur le rapport.
<b>G4-32</b>	72			x	Option de conformité choisie pour le rapport.
<b>G4-33</b>	36 72			x	Vérification externe.

**Gouvernance**

<b>G4-34</b>	25 44			x	Structure de la gouvernance de l'organisation et responsabilité des décisions relatives aux impacts économiques, environnementaux et sociaux.
<b>G4-35</b>	29 44			x	Processus de délégation des pouvoirs concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
<b>G4-36</b>	28 44			x	Responsabilité des thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
<b>G4-37</b>	37 42 44			x	Processus de consultation entre les parties prenantes et l'instance de gouvernance.
<b>G4-38</b>	26 31			x	Composition de l'instance supérieure de gouvernance.
<b>G4-39</b>	26			x	Fonction de l'instance supérieure de gouvernance.
<b>G4-40</b>	28			x	Processus de nomination et de sélection pour l'instance supérieure de gouvernance.

G4-41	28		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 2014-2016 des CFF a été discutée au sein de 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	28	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. Elle a une incidence sur les primes.	x	Performance de l'instance supérieure de gouvernance concernant les thèmes économiques, environnementaux et sociaux.
G4-45	28		x	Rôle de l'instance supérieure de gouvernance dans l'identification et la gestion des risques et opportunités économiques, environnementaux et sociaux.
G4-46	30 116		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	30 116		x	Fréquence de l'examen des impacts, risques et opportunités économiques, environnementaux et sociaux par l'instance supérieure de gouvernance.
G4-48	29		x	Examen et approbation du rapport de développement durable de l'entreprise.
G4-49	29		x	Processus de communication des réclamations majeures à l'instance supérieure de gouvernance.
G4-50	29		x	Nature et nombre total de réclamations majeures communiquées à l'instance supérieure de gouvernance.
G4-51	34-35		x	Politique de rémunération pour l'instance supérieure de gouvernance.
G4-52	34		x	Processus de détermination de la rémunération.
G4-53	34		x	Prise en compte des opinions des parties prenantes en matière de rémunération.
G4-54		En 2016, 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 1:20.	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. 2016, le pourcentage d'augmentation de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé s'élevait à 1,0 %; celui de l'ensemble du personnel à 0,4 %, soit un ratio de 1:2.	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	30	<a href="#">Code de conduite</a>	x	Valeurs, principes, normes et règles de l'organisation en matière de comportement au sein de l'organisation.
G4-57	30		x	Mécanismes internes et externes pour obtenir des conseils sur les comportements éthiques et respectueux de la loi.
G4-58	30		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	46	<a href="#">Pratiques d'achat</a>	x	Description de l'approche managériale (approvisionnement).
G4-EC9	46		x	Part des dépenses réalisées avec les fournisseurs locaux sur les principaux sites opérationnels.

### Catégorie: environnement

#### Matières

G4-DMA	48		x	Description de l'approche managériale (matériel).
G4-EN1	47 48	<a href="http://reporting.sbb.ch/fr/durabilite">reporting.sbb.ch/fr/durabilite</a>	x	Consommation de matières en poids ou en volume.

#### Énergie

G4-DMA	50	<a href="http://www.cff.ch/energie">www.cff.ch/energie</a>	x	Description de l'approche managériale (énergie).
G4-EN3	51		x	Consommation énergétique au sein de l'organisation.
G4-EN5	51		x	Intensité énergétique.
G4-EN6	50		x	Réduction de la consommation énergétique.

#### Émissions

G4-DMA	51 52	<a href="http://www.cff.ch/climat">www.cff.ch/climat</a>	x	Description de l'approche managériale (émissions).
G4-EN15	53		x	Émissions directes de gaz à effet de serre (scope 1).
G4-EN16	53		x	Émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 2) liées à l'énergie.
G4-EN17	53		x	Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3).
G4-EN18	53		x	Intensité des émissions de gaz à effet de serre.
G4-EN19	53		x	Réduction des émissions de gaz à effet de serre.
G4-EN20	54		x	Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO).
G4-EN21	54		x	NOx, SOx et autres émissions atmosphériques substantielles.

#### Effluents et déchets

G4-DMA	48 68	<a href="http://www.cff.ch/dechets">www.cff.ch/dechets</a>	x	Description de l'approche managériale (effluents et déchets).
G4-EN23	48 49 69		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**

<b>G4-DMA</b>	58 60			x	Description de l'approche managériale (santé et sécurité au travail).
<b>G4-LA6</b>	59	<a href="http://reporting.sbb.ch/fr/personnel">reporting.sbb.ch/fr/personnel</a>		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.
<b>G4-LA7</b>	59			x	Salariés exposés directement et fréquemment à des maladies liées à leur activité.

**Égalité de rémunération entre les femmes et les hommes**

<b>G4-DMA</b>	58			x	Description de l'approche managériale (égalité de rémunération entre les femmes et les hommes).
<b>G4-LA13</b>	58			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**

<b>G4-DMA</b>	54 64	<a href="http://www.cff.ch/securite">www.cff.ch/securite</a>		x	Description de l'approche managériale (santé et sécurité des consommateurs).
<b>G4-PR1</b>	60 65			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.



# Rapport financier.

## Sommaire.

### Groupe CFF

- P 80 Rapport sur la situation financière
- P 90 Compte de résultat du groupe CFF
- P 91 Bilan du groupe CFF
- P 92 Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF
- P 93 Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF
- P 94 Annexe aux comptes consolidés 2016
- P 121 Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés

### CFF SA

- P 123 Compte de résultat de CFF SA
- P 124 Bilan de CFF SA
- P 125 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P 134 Proposition d'utilisation du résultat
- P 135 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

## Rapport sur la situation financière. Les CFF en 2016.

Les CFF ont clôturé l'exercice 2016 sur un résultat consolidé de 380,6 millions de francs (2015: 245,7 millions). Ce net accroissement s'explique en particulier par la hausse des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers (+83,1 millions), ainsi que par l'amélioration du résultat financier (+78,2 millions) et du résultat du trafic marchandises (+22,6 millions).

Le segment Voyageurs a amélioré son résultat de 8,7 millions de francs, à 139,2 millions. Le produit du trafic voyageurs a crû de 10,5 millions de francs malgré le recul enregistré en trafic international.

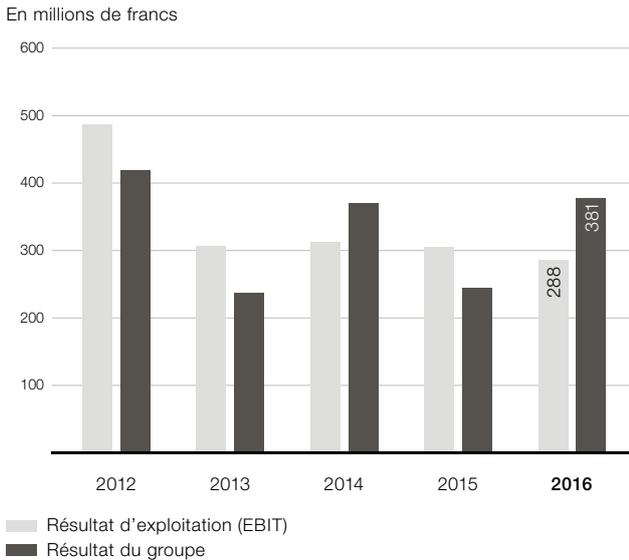
Le résultat du segment Immobilier avant indemnités compensatoires s'est établi à 432,6 millions de francs (+90,2 millions), en particulier grâce au résultat de la vente de biens immobiliers (221,1 millions). Des indemnités compensatoires ont été versées pour le financement de l'infrastructure (150,0 millions) et l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (270,9 millions).

Renouant avec les bénéfices, le segment Cargo a enregistré un résultat positif de 1,1 million de francs. Cette embellie de 22,6 millions de francs par rapport à 2015 s'explique par la croissance des volumes chez SBB Cargo International, par les économies supplémentaires effectuées et par des effets uniques.

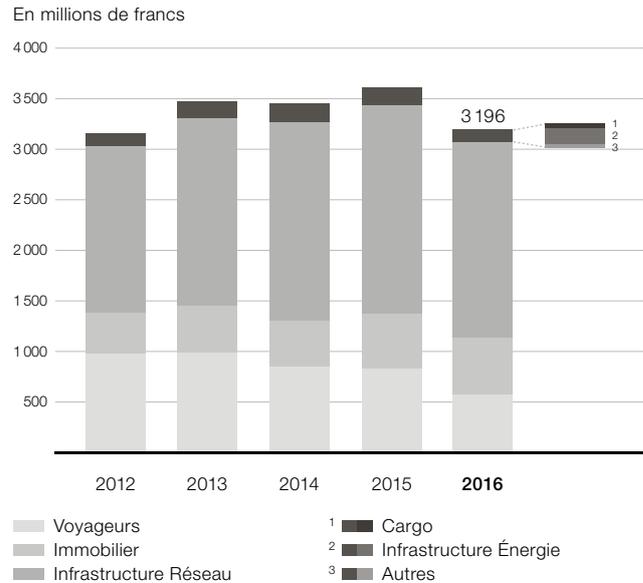
Le segment Infrastructure a poursuivi les efforts accomplis les années précédentes pour le maintien de la qualité du réseau. Les fonds prévus par la Convention sur les prestations n'ayant pas permis de couvrir la totalité des dépenses engagées, il a enregistré une perte de -102,8 millions de francs (2015: -96,3 millions).

Le flux de trésorerie disponible s'est établi à -539,7 millions de francs (2015: -522,6 millions), ce qui s'explique notamment par le versement de 690,0 millions de francs effectué par les CFF pour stabiliser leur Caisse de pensions, et par le déficit enregistré par Infrastructure Réseau. L'endettement net porteur d'intérêts s'est inscrit à 8,8 milliards de francs en raison du flux de trésorerie disponible négatif, si bien que les CFF affichent un taux de couverture de la dette de 7,3 (2015: 6,9). Si l'on fait abstraction du versement effectué par les CFF pour stabiliser leur Caisse de pensions et de la prise en charge des déficits d'Infrastructure Réseau de 2013 à 2016 et si les contributions de la Confédération et des cantons aux investissements avaient été versées en temps voulu, le taux de couverture de la dette aurait été de 5,6 à la fin de l'exercice.

## Résultat du groupe de 2012 à 2016.



## Investissements de 2012 à 2016.



S'établissant à 380,6 millions de francs, le résultat du groupe CFF a progressé de 134,9 millions par rapport à 2015.

Les produits d'exploitation se sont inscrits à 8987,7 millions de francs. Leur accroissement de 2,3% ou 201,5 millions de francs est principalement dû à la hausse des produits du trafic marchandises (+28,5 millions), des produits locatifs (+17,9 millions) et des prestations des pouvoirs publics (+175,3 millions). L'augmentation de ces dernières s'explique en grande partie par la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard et la mise en service d'autres projets d'infrastructure (p. ex. ligne diamétrale de Zurich fin 2015).

Les charges d'exploitation ont crû à 8699,5 millions de francs, essentiellement en raison de l'augmentation des amortissements (+190,3 millions) et des charges de personnel (+47,1 millions).

Au final, le résultat d'exploitation a reculé de 18,7 millions de francs, à 288,2 millions.

S'inscrivant à -119,9 millions de francs, le résultat financier a progressé de 78,2 millions. Cette amélioration s'explique par la baisse des charges d'intérêts, ainsi que par l'absence, en 2016, de corrections de valeur liées à la conversion des postes du bilan libellés en euros.

Le résultat hors exploitation a augmenté de 83,1 millions de francs pour s'inscrire à 224,9 millions, en raison de la progression des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers.

En 2016, les CFF ont dans l'ensemble investi 3195,9 millions de francs, soit 407,8 millions de moins qu'en 2015.

Afin d'améliorer l'offre et le confort des voyageurs, le segment Voyageurs a investi 578,2 millions de francs (2015: 828,7 millions), en particulier dans l'acquisition de nouveaux véhicules (p. ex. rames automotrices Giruno et ETR 610) et dans la modernisation du matériel roulant (p. ex. voitures à deux niveaux pour le RER de Zurich). Les investissements de ce segment concernent aussi bien le trafic grandes lignes (195,3 millions; 2015: 231,7 millions) que le trafic régional commandé (268,2 millions; 2015: 497,6 millions), les installations d'entretien et les systèmes de vente (114,7 millions; 2015: 99,4 millions).

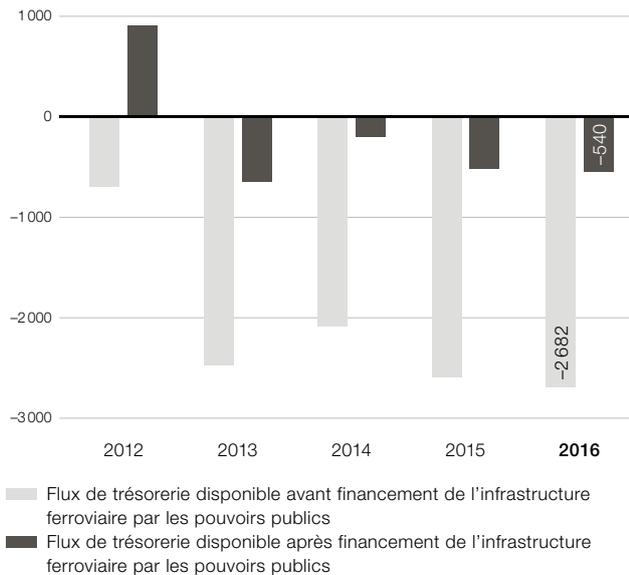
Le secteur Immobilier a investi 558,2 millions de francs (2015: 551,4 millions) dans la modernisation et l'aménagement des gares ainsi que dans le développement de sites centraux à proximité de ces dernières.

Visant 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 1938,0 millions de francs (2015: 2055,9 millions).

Le secteur Énergie a investi 83,5 millions de francs (2015: 127,4 millions) dans l'extension et le maintien d'installations destinées à la production et au transport d'énergie.

### Flux de trésorerie disponible avant et après financement par les pouvoirs publics de 2012 à 2016.

En millions de francs

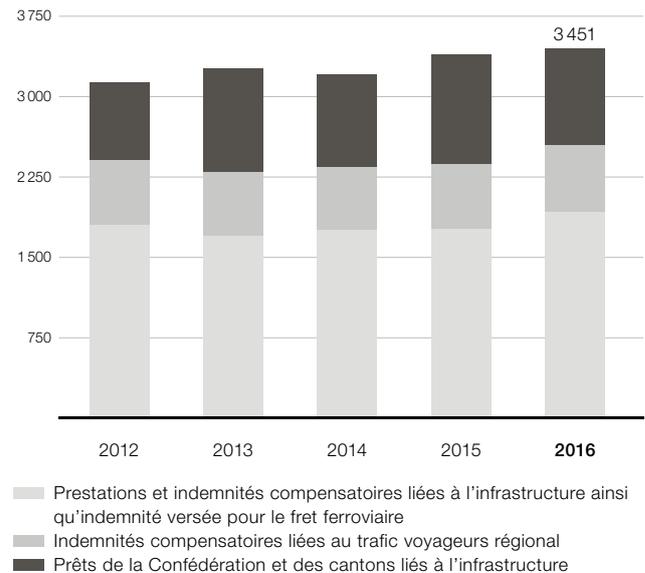


Le flux de trésorerie disponible après financement par les pouvoirs publics a fléchi de 17,1 millions de francs, à -539,7 millions (2015: -522,6 millions). Ce recul est lié au versement de 690,0 millions de francs que les CFF ont effectué pour stabiliser leur Caisse de pensions et au paiement tardif des contributions de la Confédération et des cantons aux investissements. Il a néanmoins pu être limité grâce aux revenus de certains placements financiers arrivés à échéance et à une baisse des investissements.

En 2016, les pouvoirs publics ont octroyé aux CFF une enveloppe de 2142,0 millions de francs pour les investissements de remplacement et d'expansion (2015: 2073,4 millions). L'augmentation des contributions pour le maintien de la qualité du réseau, notamment, explique la hausse observée.

### Prestations des pouvoirs publics de 2012 à 2016.

En millions de francs



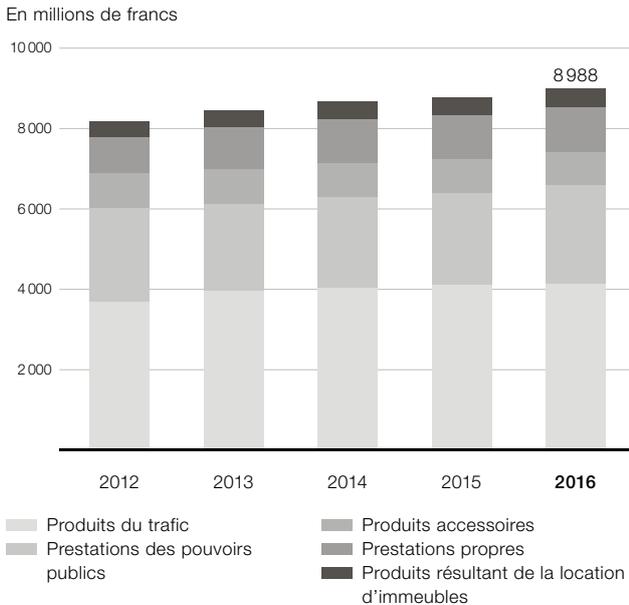
Les prestations versées par les pouvoirs publics pour l'infrastructure englobent les coûts liés à la mise à disposition et à l'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas couverts par le prix du sillon fixé par la loi, ainsi que la contribution au maintien de la qualité de l'infrastructure à hauteur des amortissements comptabilisés (1927,0 millions; +158,0 millions par rapport à 2015). Elles comprennent également l'indemnité versée pour le fret ferroviaire (16,1 millions; -2,9 millions par rapport à 2015) à CFF Cargo Suisse.

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 (624,4 millions; +22,1 millions par rapport à 2015).

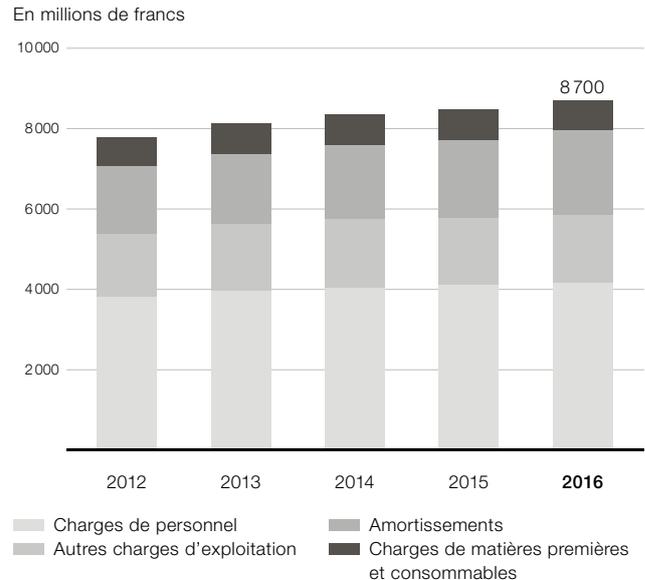
Les prêts financés par le Fonds d'infrastructure et le Fonds d'infrastructure ferroviaire ont été alloués pour l'essentiel à l'aménagement de la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, à la préparation opérationnelle de l'axe du Saint-Gothard et à divers projets (p. ex. tunnel de l'Eppenber) dans le cadre du programme «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (900,1 millions; -117,1 millions par rapport à 2015).

La société AlpTransit Gotthard SA a remis le tunnel de base du Saint-Gothard aux CFF le 1<sup>er</sup> juin 2016. La reprise a généré une augmentation de l'actif immobilisé et des prêts alloués par les pouvoirs publics pour financer l'infrastructure ferroviaire (+3754,5 millions). Sans incidence sur les liquidités, cette transaction n'est pas enregistrée dans ce poste. La contribution à l'investissement de 5944,1 millions de francs octroyée pour le percement du tunnel n'est pas non plus prise en compte.

## Produits d'exploitation de 2012 à 2016.



## Charges d'exploitation de 2012 à 2016.



En 2016, les produits d'exploitation ont augmenté de 2,3 %, à 8987,7 millions de francs.

Le produit du trafic voyageurs a progressé de 10,5 millions de francs seulement (+0,3 %). La croissance en trafic régional n'a pas suffi à compenser la baisse en trafic international. Après un recul en 2015, le produit du trafic marchandises a de nouveau augmenté grâce à SBB Cargo International (+28,5 millions; +3,5 %).

S'établissant à 819,9 millions de francs, les produits accessoires ont légèrement fléchi par rapport à 2015 (-1,2 %).

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 (2466,3 millions). L'accroissement de 175,3 millions de francs (+7,7 %) s'explique notamment par l'augmentation des contributions pour le maintien de la qualité du réseau après la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard et la mise en service d'autres projets d'infrastructure (p. ex. ligne diamétrale de Zurich fin 2015).

Les prestations propres (1097,5 millions) reflètent la part de travail fournie par le groupe dans les investissements. Leur léger recul de 18,7 millions de francs (-1,7 %) est dû à la baisse de l'activité de production sur stock.

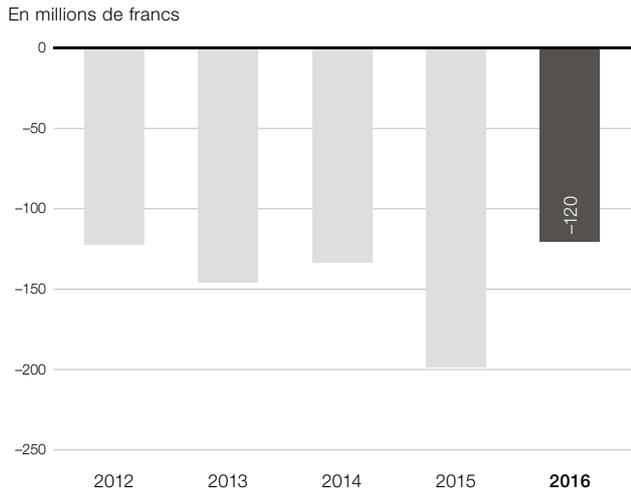
Les produits résultant de la location d'immeubles ont crû de 17,9 millions de francs (+4,1 %), notamment en raison de l'inauguration de nouvelles surfaces à louer en 2015 (p. ex. Zurich Europaallee Sihlpost et Zurich Europaallee, parcelle G).

Les charges d'exploitation se sont accrues de 220,2 millions, à 8699,5 millions de francs.

Avant amortissements, elles ont connu une légère augmentation pour s'inscrire à 6569,2 millions de francs (+29,9 millions). Les charges de personnel ont crû de 47,1 millions de francs, principalement en raison de l'augmentation des contributions ordinaires à la Caisse de pensions CFF. Cette hausse a été partiellement compensée par une baisse des charges de matières premières et consommables (-30,6 millions).

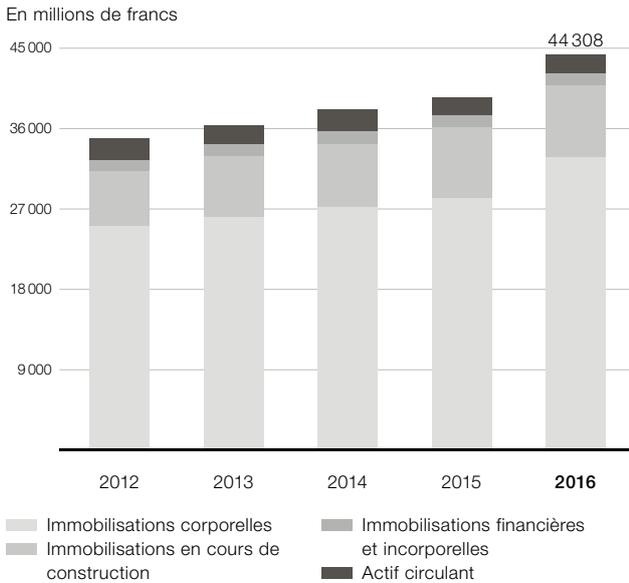
La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard en 2016 et de la ligne diamétrale de Zurich fin 2015, l'acquisition de nouveaux trains et l'élargissement du portefeuille immobilier expliquent pour l'essentiel l'augmentation des amortissements (+190,3 millions).

### Résultat financier de 2012 à 2016.

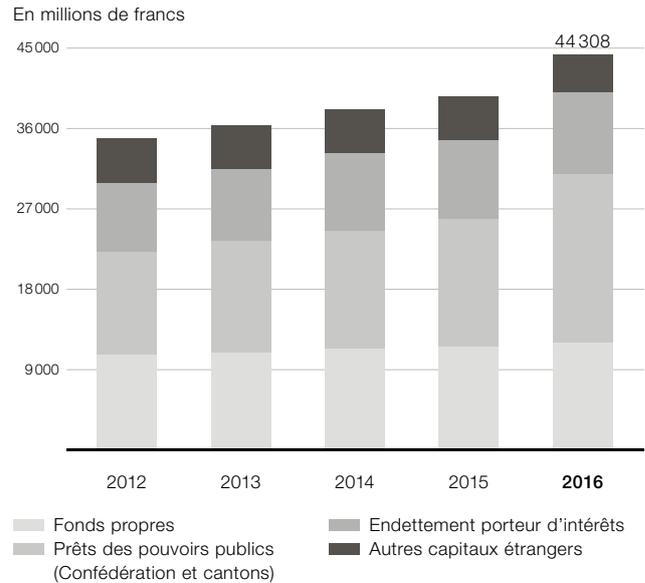


En 2016, le résultat financier s'est inscrit à -119,9 millions de francs (y compris notamment les charges d'intérêts, les produits de participations et les effets de change). Son amélioration de 78,2 millions de francs par rapport à 2015 s'explique par la baisse des charges d'intérêts dans un environnement de taux bas. Par ailleurs, contrairement à l'exercice 2015 qui avait été pénalisé par le franc fort, aucune correction de valeur liée à la conversion des postes du bilan libellés en euros n'a été enregistrée en 2016.

### Structure de l'actif de 2012 à 2016.



### Structure du passif de 2012 à 2016.



Les immobilisations corporelles et les immobilisations en cours de construction ont progressé de 4764,5 millions de francs, à 40 865,9 millions, notamment à la suite de la remise du tunnel de base du Saint-Gothard par AlpTransit Gotthard SA (3754,5 millions de francs). Leur hausse est également due à la mise en service de rames automatrices ETR 610 et à l'avancement de chantiers immobiliers.

Les immobilisations financières et incorporelles se sont élevées à 1379,6 millions de francs (2015: 1448,0 millions). En 2016, les CFF ont investi en particulier dans le renouvellement des systèmes de vente et de distribution de CFF Voyageurs. L'actif circulant a augmenté de 88,8 millions de francs, principalement en raison de l'augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations.

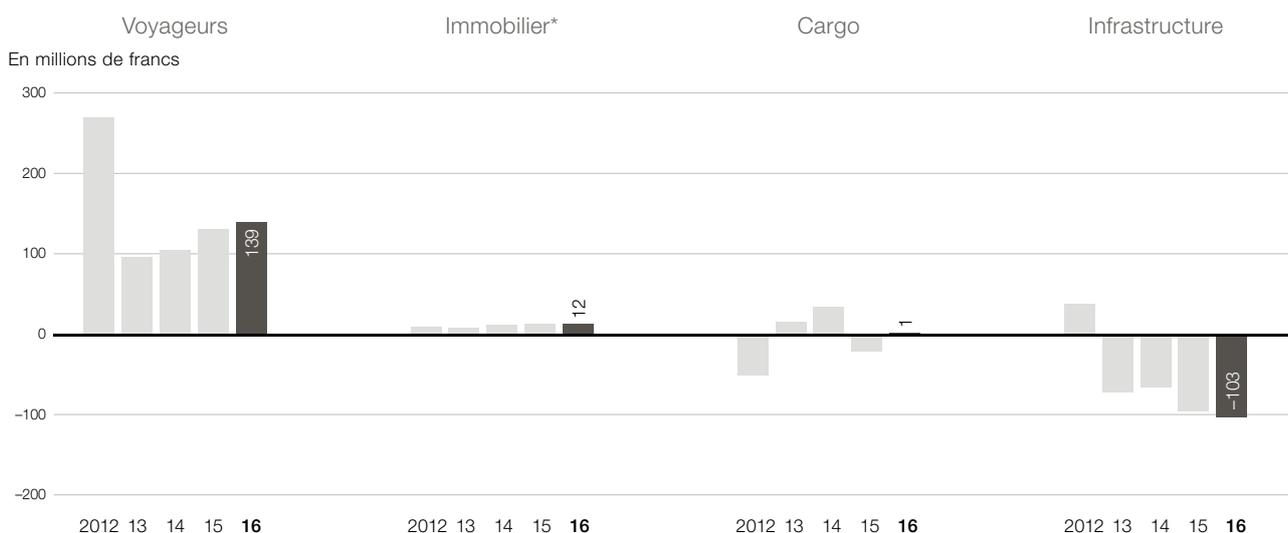
S'établissant à 18 932,5 millions de francs, les prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire ont progressé de 4654,6 millions en 2016. Leur accroissement est surtout dû à la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard, mais aussi aux grands projets commandés par les cantons (p. ex. aménagement de la ligne Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse).

L'endettement net porteur d'intérêts (dettes financières porteuses d'intérêts après déduction des liquidités) a progressé de 543,4 millions de francs, à 8795,5 millions. Cette hausse s'explique par le versement de 690,0 millions de francs que les CFF ont effectué pour stabiliser la situation de leur Caisse de pensions.

Le taux de couverture de la dette (endettement net porteur d'intérêts divisé par l'EBITDA et corrigé des indemnités compensatoires pour amortissements liés à l'infrastructure) est donc passé de 6,9 en 2015 à 7,3 en 2016.

Les autres capitaux étrangers, qui englobent notamment les factures des fournisseurs, les comptes de régularisation (passif) et les provisions, se sont inscrits à 4171,5 millions de francs. Leur recul de 658,3 millions de francs est lié à l'utilisation de la provision pour stabiliser la situation de la Caisse de pensions CFF.

## Résultat par segment de 2012 à 2016.



\* après versement des indemnités compensatoires

### Voyageurs.

Le segment Voyageurs a enregistré un résultat annuel de 139,2 millions de francs, soit 8,7 millions de plus qu'en 2015. Dans l'ensemble, le produit du trafic a crû de 10,5 millions de francs, à 3165,2 millions. Toutefois, le trafic voyageurs international s'est inscrit en recul en raison du climat d'insécurité qui règne dans les pays frontaliers. Le résultat d'exploitation a diminué de 45,0 millions de francs, à 192,8 millions. Cependant, cette baisse a pu être compensée par l'amélioration du résultat financier, qui, contrairement à 2015, n'a pas été grevé par des corrections de valeur liées à la conversion des postes du bilan libellés en euros.

### Immobilier.

Avant versement des indemnités compensatoires, le segment Immobilier affiche un résultat annuel de 432,6 millions de francs (+90,2 millions). L'inauguration de nouveaux objets et de surfaces de vente dans les gares a contribué à améliorer le résultat d'exploitation, malgré les effets négatifs du tourisme d'achat et du commerce en ligne (+7,1 millions de francs). L'amélioration du résultat s'explique notamment par la hausse des bénéfices issus de la vente de biens immobiliers (+80,6 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 (270,9 millions), d'où un résultat de 11,7 millions de francs après versement des indemnités compensatoires.

### Cargo.

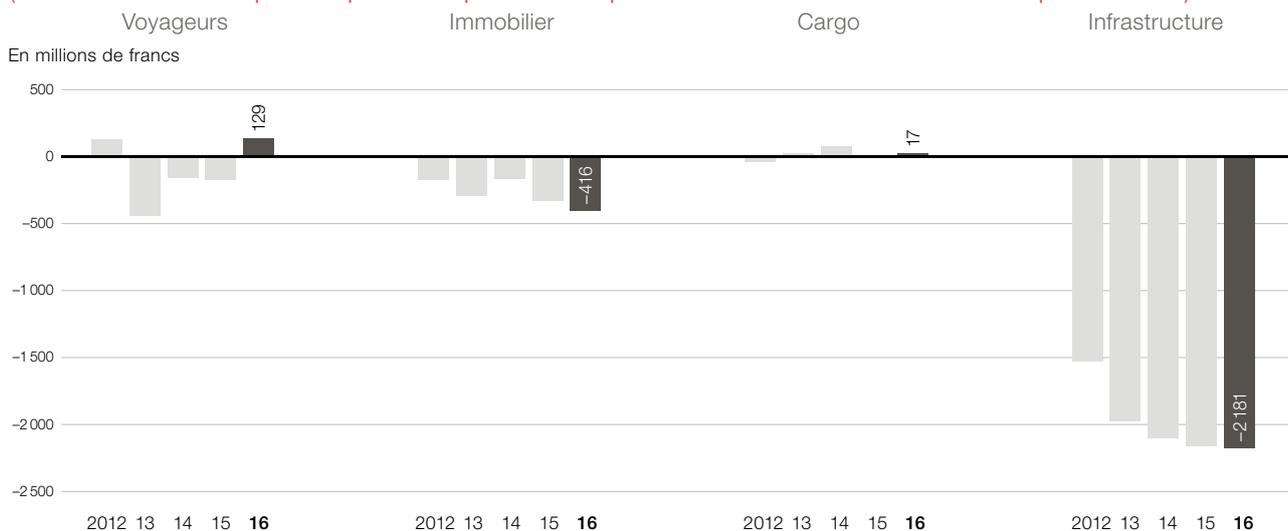
Renouant avec les bénéfices, le segment Cargo a enregistré un résultat de 1,1 million de francs en 2016. Cet accroissement de 22,6 millions de francs s'explique notamment par la croissance des volumes chez SBB Cargo International, par les économies supplémentaires effectuées et par des effets uniques (notamment dissolution de provisions pour restructuration).

### Infrastructure.

Le segment Infrastructure a enregistré un résultat annuel de -102,8 millions de francs (2015: -96,3 millions), dont -123,4 millions pour Réseau et 20,6 millions pour Énergie.

La densification de l'exploitation pèse fortement sur l'infrastructure ferroviaire, d'autant plus que l'entretien préventif n'a pas été prioritaire entre 1995 et 2010. Pour garantir durablement la qualité et la sécurité de la voie ferrée, le secteur Infrastructure Réseau a poursuivi ses efforts 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 en 2016.

Flux de trésorerie disponible par segment de 2012 à 2016  
(avant financement par les pouvoirs publics et après versement d'indemnités compensatoires).



**Voyageurs.**

En 2016, le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics a augmenté de 313,5 millions de francs, à 129,1 millions (2015: -184,4 millions), en raison de la diminution des investissements.

**Cargo.**

Le flux de trésorerie disponible a crû de 15,7 millions de francs, à 16,8 millions, à la suite de l'amélioration du résultat d'exploitation.

**Immobilier.**

Le flux de trésorerie disponible est de -415,5 millions de francs (2015: -336,5 millions). Les investissements réalisés pour renforcer le caractère convivial des gares et la capacité de rendement de certains biens immobiliers ont une nouvelle fois été financés par l'activité du secteur Immobilier. Le flux de trésorerie disponible négatif est lié au paiement compensatoire pour le financement de l'infrastructure et à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF (420,9 millions de francs au total).

**Infrastructure.**

Le flux de trésorerie disponible avant financement par les pouvoirs publics et après versement d'indemnités compensatoires s'est inscrit à -2180,9 millions de francs (2015: -2168,7 millions), notamment sous l'effet du paiement tardif des contributions de la Confédération et des cantons aux investissements. Les investissements réalisés à la demande de la Confédération et des cantons (-1903,4 millions) afin d'améliorer l'offre (p. ex. grand projet Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) et le déficit du secteur Réseau (-123,4 millions) constituent les principaux postes du flux de trésorerie disponible.

### Perspectives.

L'évolution des besoins de la clientèle et le durcissement de la concurrence intermodale multiplient les exigences dans le secteur du transport ferroviaire et placent les CFF devant de grands défis commerciaux et financiers, d'autant qu'ils veulent poursuivre sur la voie du succès et, en particulier, assurer durablement la satisfaction de leurs clients. L'acquisition de nouveau matériel roulant (p. ex. en raison de la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard) et la modernisation du parc actuel représentent en effet de lourds investissements. Il s'agit de maintenir un résultat d'exploitation positif et de limiter dans un premier temps l'endettement, avant même de viser une réduction du poids de la dette à long terme. Les CFF ont lancé le programme RailFit20/30 en réponse à l'augmentation escomptée des coûts globaux du système ferroviaire d'ici à 2030. Les quelque 300 mesures définies se traduiront par des économies de 1,2 milliard de francs; elles seront mises en œuvre avec discernement, sans que la sécurité ne soit compromise et de manière à garantir un rapport coût-utilité optimal pour la clientèle. Les CFF se doivent également d'améliorer leurs revenus dans la perspective d'une diminution des fonds publics octroyés et d'un abaissement significatif des coûts inhérents aux autres moyens de transport à moyen et à long terme. Cela passe par une augmentation du taux d'utilisation des capacités. En lançant le projet «Trafic de marchandises par wagons complets 2017» et en proposant de nouveaux systèmes de réservation et chaînes de transport, CFF Cargo va non seulement améliorer le taux d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi renforcer sa position sur le marché. Ce renforcement pourrait aussi être favorisé par une ouverture à de nouveaux partenaires, qui, de par leurs connaissances complémentaires de la branche et leurs volumes d'affaires, pourraient soutenir durablement la croissance. La situation de CFF Cargo reste tendue, bien que l'évolution positive des volumes de SBB Cargo International et des effets uniques, notamment, lui aient permis de renouer avec les bénéfices en 2016.

Une base financière solide est indispensable pour continuer à garantir un bon rapport prix-prestations et assurer la pérennité d'une entreprise plus que centenaire.



## Compte de résultat du groupe CFF.

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2016	2015
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 145,9	4 108,9
Prestations des pouvoirs publics	2	2 466,3	2 291,0
Produits résultant de la location d'immeubles	3	458,0	440,1
Produits accessoires	4	819,9	830,0
Prestations propres	5	1 097,5	1 116,2
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>8 987,7</b>	8 786,2
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables	6	-720,5	-751,1
Charges de personnel	7	-4 168,1	-4 121,0
Autres charges d'exploitation	8	-1 680,5	-1 667,1
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 20	-1 984,0	-1 812,1
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 21	-146,3	-127,9
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-8 699,5</b>	-8 479,3
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>288,2</b>	306,9
Résultat financier	10	-119,9	-198,1
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>168,3</b>	108,8
Résultat hors exploitation	11	224,9	141,8
<b>Bénéfice avant impôts</b>		<b>393,2</b>	250,5
Impôts sur les bénéfices	12	-10,1	-5,4
Parts des minoritaires	13	-2,5	0,5
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b>380,6</b>	245,7

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

## Bilan du groupe CFF.

### Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2016	31.12.2015
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités	14	403,0	540,2
Créances résultant de livraisons et de prestations	15	657,3	405,9
Autres créances	16	116,4	183,5
Stocks et travaux en cours	17	324,8	327,9
Comptes de régularisation actif	18	560,8	516,0
<b>Total Actif circulant</b>		<b>2 062,3</b>	1 973,5
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	19	386,3	484,9
Immobilisations corporelles	20	32 827,0	28 223,5
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	8 038,9	7 877,8
Immobilisations incorporelles	21	993,3	963,1
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>42 245,5</b>	37 549,3
<b>Total Actif</b>		<b>44 307,8</b>	39 522,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

### Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2016	31.12.2015
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme	22	1 144,7	273,0
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	5,6	39,3
Dettes résultant de livraisons et de prestations	24	708,2	673,6
Autres dettes à court terme	25	139,8	135,8
Comptes de régularisation passif	26	1 586,0	1 523,9
Provisions à court terme	27	305,7	970,6
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>3 890,1</b>	3 616,2
Dettes financières à long terme	22	8 053,8	8 519,4
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	18 926,8	14 238,6
Autres dettes à long terme	25	940,1	980,9
Provisions à long terme	27	491,7	545,0
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>28 412,4</b>	24 283,8
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>32 302,5</b>	27 900,0
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices ou pertes cumulées		462,7	217,3
Bénéfice du groupe		380,6	245,7
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>		<b>11 912,5</b>	11 532,1
Parts des minoritaires	13	92,8	90,8
<b>Total Fonds propres</b>		<b>12 005,3</b>	11 622,8
<b>Total Passif</b>		<b>44 307,8</b>	39 522,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

## Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2016	2015
Bénéfice du groupe		380,6	245,7
Amortissements de l'actif immobilisé		2 127,7	1 931,6
Pertes sur dépréciations d'actifs		2,6	8,5
Diminution/augmentation de provisions		-718,1	21,7
Autres produits sans incidence sur le fonds		-91,2	-61,1
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-238,0	-155,5
Pertes proportionnelles résultant de l'utilisation de la méthode de la mise en équivalence		0,7	0,3
Résultat des parts des minoritaires		2,5	-0,5
Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités	28	-47,5	-130,6
<b>Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>1 419,4</b>	<b>1 860,1</b>
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 241,3	-1 057,6
<b>Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>178,1</b>	<b>802,5</b>
Sortie de liquidités liée à la modification du périmètre de consolidation		0,0	-6,3
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 019,4	-3 404,7
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		184,8	208,1
Versements pour investissements d'immobilisations financières		0,0	-8,5
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		151,4	6,3
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-176,5	-199,0
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles		0,0	5,7
<b>Sortie de liquidités provenant de l'activité d'investissement</b>		<b>-2 859,7</b>	<b>-3 398,5</b>
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 241,3	1 057,6
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		900,7	1 015,9
Augmentation/remboursement d'engagements financiers à court terme		334,4	-162,9
Augmentation d'engagements financiers à long terme		68,5	345,9
Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires		-0,4	-0,8
Versements en capital des actionnaires minoritaires		0,0	0,8
<b>Entrée de liquidités provenant de l'activité de financement</b>		<b>2 544,5</b>	<b>2 256,3</b>
<b>Total Variations de liquidités</b>		<b>-137,2</b>	<b>-339,7</b>
Liquidités au 1 <sup>er</sup> janvier		540,2	880,1
Écart de conversion		0,0	-0,2
Liquidités au 31 décembre		403,0	540,2
<b>Variation des liquidités</b>		<b>-137,2</b>	<b>-339,7</b>

L'annexe est un élément constitutif des comptes consolidés.

### Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs		2016	2015
Variation de liquidités provenant de l'activité d'exploitation		178,1	802,5
Variation de liquidités provenant de l'activité d'investissement		-2 859,7	-3 398,5
<b>Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>		<b>-2 681,6</b>	<b>-2 596,0</b>
Variation de liquidités provenant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics		2 142,0	2 073,4
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>		<b>-539,7</b>	<b>-522,6</b>
Variation de liquidités provenant du financement des investissements commerciaux et de l'assainissement de la Caisse de pensions		402,5	182,9
<b>Total Flux de trésorerie</b>		<b>-137,2</b>	<b>-339,7</b>

## 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
<b>Fonds propres au 1. 1. 2015</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>225,7</b>	<b>-6,4</b>	<b>11 288,4</b>	<b>89,1</b>	<b>11 377,5</b>
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
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
<b>Fonds propres au 31. 12. 2015</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>471,4</b>	<b>-8,4</b>	<b>11 532,1</b>	<b>90,8</b>	<b>11 622,8</b>
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	380,6	0,0	380,6	2,5	383,2
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	0,0	-0,2
<b>Fonds propres au 31. 12. 2016</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>852,0</b>	<b>-8,6</b>	<b>11 912,5</b>	<b>92,8</b>	<b>12 005,3</b>

Le capital social, 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 2016 s'élève à 2245,4 millions de francs (2015: 2379,1 millions).

# Annexe aux comptes consolidés 2016.

## 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 SA 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 non plus 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 120.

### 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 2016	Cours moyen 2015	Cours du jour de clôture 31.12.2016	Cours du jour de clôture 31.12.2015
EUR	1,09	1,07	1,07	1,08

## 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 dans lesquelles CFF SA détient au plus 20 % des voix et qui sont comptabilisées à la valeur d'acquisition, déduction faite des corrections de valeur 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	20-25
– 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	5-10
– Matériel informatique	4-8
– Télécommunications	4-20
– Équipements techniques, électrotechniques et mécaniques	25-33
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 portant intérêt.

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 pertes de valeur sont débitées du résultat de la période.

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):

	Durée d'utilisation (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 dépréciation d'actif 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 la Confédération et des tiers, 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 sont sans intérêts et remboursables sous conditions.

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<sup>er</sup> 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. contributions d'assainissement). Les modifications de ces incidences économiques sont enregistrées dans les charges de personnel avec effet sur le résultat.

### Compte de résultat.

Les produits englobent les produits liés à la vente de prestations de service dans le cadre de l'activité ordinaire et susceptibles de générer un avantage économique. Ils sont comptabilisés au prix de vente, déduction faite des remises de prix, rabais, escomptes et frais de cartes de crédit. La date de comptabilisation correspond à la date de la fourniture de la prestation.

Parmi les principales sources de revenus des CFF figurent les produits du trafic (voyageurs et marchandises), les prestations des pouvoirs publics et les revenus immobiliers.

Le **produit du trafic voyageurs** englobe la part des CFF aux recettes réalisées avec les ventes de billets et d'abonnements, tels que l'abonnement général, l'abonnement demi-tarif et les abonnements communautaires. Cette part est définie sur la base des calculs et relevés de l'Union des transports publics. La structure des titres de transport, le nombre de voyageurs et les tronçons parcourus sont extrapolés pour déterminer les recettes par entreprise de transport.

Le **produit du trafic marchandises** est calculé sur la base des prestations de transport réellement effectuées au cours de la période sous revue.

Les **prestations des pouvoirs publics** comprennent les indemnités de la Confédération et des cantons liées à l'infrastructure ferroviaire et au trafic voyageurs régional et destinées à compenser les coûts qui ne sont pas couverts.

Les **produits résultant de la location d'immeubles** regroupent les revenus issus de la location de surfaces commerciales dans les gares, de bureaux et de logements, ajustés à la période.

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.

Les instruments utilisés à des fins de couverture appliquent les principes d'évaluation du sous-jacent, mais le produit est comptabilisé au moment de la réalisation de l'opération de base couverte.

### 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 CFF ont mis en œuvre la modification suivante des recommandations Swiss GAAP RPC devant être obligatoirement appliquée dans les comptes annuels consolidés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016:

**Précision quant à la reconnaissance du chiffre d'affaires:**

La réalisation du chiffre d'affaires a été précisée dans le cadre conceptuel 12 des recommandations Swiss GAAP RPC. Par ailleurs, une version remaniée des Swiss GAAP RPC 3 et 6 est entrée en vigueur après avoir été complétée sur le plan de la présentation et de la structure.

### 0.2 Modification du périmètre comptable.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, le périmètre de consolidation a connu la modification suivante:

– Fondation de RT&S Lokführer Akademie GmbH, Duisbourg (décembre 2016)

## 1 Produits du trafic.

En millions de francs	2016	2015
Trafic voyageurs	3 165,2	3 154,7
trafic grandes lignes	2 318,9	2 340,4
trafic régional	846,3	814,3
Trafic marchandises	850,5	822,0
Prestations d'exploitation	48,2	44,3
Infrastructure (produit des sillons)	82,0	87,9
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 145,9</b>	<b>4 108,9</b>

Dans l'ensemble, les produits du trafic ont augmenté de 37,0 millions de francs (+0,9%).

Le produit du trafic voyageurs a crû grâce à l'extension de l'offre en trafic régional (notamment dans les régions zurichoise et vaudoise), mais la part réalisée par le trafic grandes lignes international a fléchi.

Le produit du trafic marchandises a progressé de 28,5 millions de francs (+3,5%) en raison d'une croissance des volumes dans le secteur du fret international.

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2016	2015
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>		
Confédération	293,6	280,3
Cantons	330,9	322,1
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>	<b>624,4</b>	602,3
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 241,3	1 081,6
Parts d'investissements non activables	165,9	165,5
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	296,9	295,7
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional (cantons)	0,0	8,3
<b>Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations</b>	<b>1 704,1</b>	1 551,1
<b>Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	108,6	82,9
Cantons	13,1	35,7
<b>Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial</b>	<b>121,7</b>	118,5
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>1 825,8</b>	1 669,7
Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises	16,1	19,0
<b>Total Prestations liées au trafic marchandises</b>	<b>16,1</b>	19,0
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>2 466,3</b>	2 291,0

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 156,1 millions de francs (+9,4 %) 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 (2015: 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'inauguration de nouveaux bâtiments à Zurich, tels que l'Europaallee et WestLink, ainsi que l'augmentation des revenus dans les gares ont généré une croissance des produits résultant de la location d'immeubles de 17,9 millions de francs (+4,1 %).

#### 4 Produits accessoires.

En millions de francs	2016	2015
Prestations de services	252,7	249,8
Travaux de maintenance et d'entretien	35,8	40,6
Produits résultant de la location	67,2	66,5
Produits résultant des ventes d'énergie	71,6	77,3
Opérations de change	37,6	39,0
Commissions	88,1	91,0
Matériel et imprimés	34,4	31,5
Participations financières	102,4	124,4
Prestations dans le cadre de projets de construction	30,3	26,2
Contributions au titre du trafic voyageurs régional transfrontalier	27,2	27,1
Autres produits accessoires	72,8	56,5
<b>Produits accessoires</b>	<b>819,9</b>	<b>830,0</b>

Les produits accessoires ont fléchi de 10,1 millions de francs (-1,2 %).

#### 5 Prestations propres.

En millions de francs	2016	2015
Investissements	739,7	731,9
Établissement de stocks	357,8	384,3
<b>Prestations propres</b>	<b>1 097,5</b>	<b>1 116,2</b>

La croissance constante des investissements dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire a engendré une légère augmentation des prestations propres liées aux investissements. En revanche, les prestations liées à l'établissement de stocks ont diminué à cause de la baisse du nombre de véhicules soumis à une révision.

#### 6 Charges de matières premières et consommables.

L'entretien des véhicules a diminué en raison de la baisse du volume, notamment en ce qui concerne les InterCity pendulaires, et du recul des coûts. Les charges de matières premières et consommables liées à l'entretien des infrastructures ferroviaires sont restées quasiment stables.

#### 7 Charges de personnel.

En millions de francs	2016	2015
Charges salariales	3 032,4	3 015,2
Location de personnel	383,2	360,2
Charges sociales	571,1	564,7
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	2,8	7,9
Autres charges de personnel	178,5	173,1
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 168,1</b>	<b>4 121,0</b>

Les charges de personnel ont crû de 47,1 millions de francs (+1,1 %).

Cet accroissement s'explique par la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard et par la multiplication des travaux de construction et d'entretien, laquelle entraîne inévitablement une augmentation des charges salariales et des coûts de location de personnel. Les soldes de temps supplémentaires ont également augmenté.

Les autres charges de personnel ont crû en raison, notamment, de la participation délibérée des CFF au nouveau Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante (FIVA).

En moyenne annuelle, l'effectif a atteint 33 119 postes à temps plein (+38).

## 8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2016	2015
Prestations d'exploitation ferroviaire	304,1	287,5
Loyer pour immobilisations corporelles	53,2	52,1
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	445,1	437,6
Charges de véhicules	140,5	124,6
Charges d'énergie	131,7	135,1
Charges d'administration	92,0	95,4
Charges d'informatique	183,8	188,7
Dépenses publicitaires	67,9	71,7
Concessions, droits et taxes	88,4	79,6
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	89,9	82,5
Charges d'exploitation diverses	84,0	112,3
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>1 680,5</b>	<b>1 667,1</b>

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 13,4 millions de francs (+0,8%).

Les prestations d'exploitation ferroviaire ont crû de 16,6 millions de francs. La croissance des volumes en trafic marchandises explique cette hausse, ainsi que celle des charges de véhicules, qui ont progressé de 15,9 millions de francs. L'augmentation de ce poste a également une incidence sur les locations de véhicules en trafic voyageurs.

Les prestations d'entretien, de réparation et de remplacement d'installations par des tiers ont également augmenté en raison de la poursuite des mesures mises en œuvre pour améliorer l'état du réseau d'infrastructures.

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 des immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2016	2015
Amortissements des immobilisations financières	0,0	0,4
Amortissements des immobilisations corporelles	1 900,0	1 758,5
Amortissements des immobilisations incorporelles	142,4	125,1
Amortissements des valeurs comptables résiduelles	88,0	56,0
<b>Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles</b>	<b>2 130,3</b>	<b>1 940,1</b>

Les amortissements ont augmenté de 190,2 millions de francs (+9,8%). S'agissant des immobilisations corporelles, cette hausse s'explique par les vastes investissements effectués au titre de projets d'infrastructure (p. ex. ligne diamétrale de Zurich et reprise du tunnel de base du Saint-Gothard), de la mise en service d'un nouveau matériel roulant en trafic voyageurs et de l'inauguration de nouveaux objets immobiliers à Zurich. Les amortissements des immobilisations incorporelles ont crû avec la mise en service de nouvelles solutions logicielles chez CFF Infrastructure et CFF Voyageurs.

## 10 Résultat financier.

En millions de francs	2016	2015
Produits de participation et produits financiers Tiers	1,9	2,6
Produits financiers Sociétés associées	0,1	0,4
Charges financières Tiers	-96,4	-119,5
Charges financières Prêts de l'actionnaire	-50,1	-48,9
Part au résultat des sociétés associées	3,8	5,6
Produits de change	9,8	-41,3
Autres produits financiers	11,2	3,1
<b>Résultat financier</b>	<b>-119,9</b>	<b>-198,1</b>

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

Les charges financières de tiers ont diminué de 23,1 millions de francs en raison, notamment, de refinancements plus favorables. Les produits de change ont augmenté de 51,1 millions de francs par rapport à l'exercice 2015, qui avait été fortement pénalisé par les conséquences de la fermeté du franc.

## 11 Résultat hors exploitation.

En millions de francs	2016	2015
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	225,9	142,3
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-1,0	-0,5
<b>Résultat hors exploitation</b>	<b>224,9</b>	<b>141,8</b>

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	2016	2015
Impôts courants sur les bénéfices	8,9	6,0
Impôts différés sur les bénéfices	1,1	-0,6
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<b>10,1</b>	<b>5,4</b>

La prétention fiscale différée des filiales pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 13,0 million de francs (2015: 12,7 million). Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

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.

## 13 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Situation au 1. 1. 2016	90,8	89,1
Modification du périmètre de consolidation	0,0	2,7
Dividendes	-0,4	-0,2
Part au résultat	2,5	-0,5
Écarts de conversion	0,0	-0,3
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>92,8</b>	<b>90,8</b>

## 14 Liquidités.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Caisse	63,0	71,1
Poste	55,4	189,1
Banques	103,3	108,0
Dépôts à terme	50,0	50,0
Comptes de transit	131,4	122,0
<b>Liquidités</b>	<b>403,0</b>	<b>540,2</b>

## 15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	459,1	390,1
envers l'actionnaire (Confédération)	177,2	4,7
envers les sociétés associées	37,6	26,2
Corrections de valeur	-16,7	-15,1
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>657,3</b>	<b>405,9</b>

La croissance des créances résultant de livraisons et de prestations s'explique par l'augmentation, à la date de référence, des créances envers la Confédération et les cantons au titre des contributions aux investissements.

## 16 Autres créances.

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

## 17 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Stocks	501,0	498,7
Travaux en cours	23,3	27,7
Corrections de valeur	-199,5	-198,5
<b>Stocks et travaux en cours</b>	<b>324,8</b>	<b>327,9</b>

Aucun acompte lié à des commandes client n'a été enregistré en 2016 (2015: aucun).

## 18 Comptes de régularisation actif.

Les comptes de régularisation actif regroupent les prestations fournies à d'autres entreprises de transport qui n'ont pas encore été facturées, ainsi que 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
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2015	199,5	189,1	62,7	43,9	1,0	496,2
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Situation 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
Reclassifications	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>211,2</b>	<b>179,3</b>	<b>66,1</b>	<b>37,3</b>	<b>2,3</b>	<b>496,2</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>						
Situation au 1. 1. 2015	-9,1	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,9
Entrées	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>-9,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-11,3</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2015</b>	<b>201,7</b>	<b>179,3</b>	<b>65,2</b>	<b>37,3</b>	<b>1,4</b>	<b>484,9</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Situation au 1. 1. 2016	211,2	179,3	66,1	37,3	2,3	496,2
Fluctuations de valeur	0,7	-0,7	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Entrées	1,1	0,0	39,1	0,0	0,0	40,3
Sorties	-128,1	0,0	-10,1	-0,1	-0,3	-138,6
Reclassifications	0,0	36,0	0,0	-36,0	0,0	0,0
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>85,0</b>	<b>214,6</b>	<b>94,8</b>	<b>1,3</b>	<b>2,0</b>	<b>397,6</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>						
Situation au 1. 1. 2016	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>-9,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-11,3</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2016</b>	<b>75,5</b>	<b>214,6</b>	<b>93,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>386,3</b>

Les titres englobent les autres participations pour une valeur comptable nette de 38,5 millions de francs (2015: 38,6 millions).

Données sur les investissements sans incidence sur les liquidités:

Les entrées englobent des transactions sans incidence sur les liquidités pour un montant de 40,3 millions de francs (2015: 4,4 millions). Ce montant s'explique principalement par l'échange différé d'un bien-fonds d'une valeur de 33,4 millions de francs.

Les titres de l'actif immobilisé regroupent les produits structurés à longue échéance couplés à des options de rachat pour les biens en leasing.

Les sorties correspondent aux immobilisations financières échues au cours de l'exercice sous revue. La transformation d'un prêt aux actionnaires en fonds propres de la contrepartie liée Nant de Drance SA a été comptabilisée dans les reclassifications.

## Évolution des participations dans les sociétés associées.

	Part de fonds propres
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2016	179,3
Augmentation du capital social de Nant de Drance SA	36,0
Dividendes perçus	-4,5
Part au résultat	3,8
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2016</b>	<b>214,6</b>

## 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
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2015	7 141,7	13 749,6	2 207,3	1 568,3	2 569,7	27 236,5	7 039,2	34 275,7
<b>Valeurs d'acquisition</b>								
Situation 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
Entrées	2,3	-0,1	2,9	0,1	0,0	5,2	3 392,2	3 397,4
Sorties	-223,6	-175,5	-232,0	-18,2	-80,3	-729,6	0,0	-729,6
Reclassifications	635,5	1 019,5	434,1	5,8	457,0	2 551,9	-2 554,7	-2,8
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>16 761,1</b>	<b>23 851,1</b>	<b>7 080,6</b>	<b>1 564,8</b>	<b>5 166,6</b>	<b>54 424,2</b>	<b>7 879,1</b>	<b>62 303,2</b>
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
<b>Corrections de valeur cumulées</b>								
Situation 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
Reclassifications	0,0	0,6	-0,6	0,0	-1,0	-1,1	1,1	0,0
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>-9 543,6</b>	<b>-9 887,9</b>	<b>-4 445,1</b>	<b>-8,4</b>	<b>-2 315,6</b>	<b>-26 200,6</b>	<b>-1,2</b>	<b>-26 201,9</b>
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
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2015</b>								
	<b>7 217,4</b>	<b>13 963,2</b>	<b>2 635,6</b>	<b>1 556,4</b>	<b>2 851,0</b>	<b>28 223,5</b>	<b>7 877,8</b>	<b>36 101,4</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>								
Situation au 1. 1. 2016	16 761,1	23 851,1	7 080,6	1 564,8	5 166,6	54 424,2	7 879,1	62 303,2
Entrées	2,4	7,7	1,8	0,0	0,1	12,0	3 012,5	3 024,5
Reprise du tunnel de base du Saint-Gothard	0,0	2 849,4	639,4	0,0	261,0	3 749,8	0,0	3 749,8
Sorties	-395,7	-295,6	-191,0	-18,3	-35,5	-936,0	-0,1	-936,1
Reclassifications	424,5	1 402,9	423,4	39,9	561,6	2 852,3	-2 852,3	0,1
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>16 792,3</b>	<b>27 815,6</b>	<b>7 954,3</b>	<b>1 586,4</b>	<b>5 953,8</b>	<b>60 102,3</b>	<b>8 039,2</b>	<b>68 141,5</b>
dont contrats de leasing	170,4					170,4		170,4
dont objets de rendement				97,9	333,0	430,9		430,9
dont terrains non bâtis				41,8		41,8		41,8
<b>Corrections de valeur cumulées</b>								
Situation au 1. 1. 2016	-9 543,6	-9 887,9	-4 445,1	-8,4	-2 315,6	-26 200,6	-1,2	-26 201,9
Amortissements planifiés	-568,0	-841,9	-351,4	0,0	-136,2	-1 897,5	0,0	-1 897,5
Dépréciations d'actifs	-2,0	-0,1	-0,1	0,0	-0,4	-2,5	0,0	-2,5
Sorties	391,7	224,9	177,4	0,3	27,5	821,8	0,0	821,8
Reclassifications	0,0	0,0	4,6	0,0	-1,1	3,5	0,9	4,4
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>-9 721,9</b>	<b>-10 505,0</b>	<b>-4 614,6</b>	<b>-8,1</b>	<b>-2 425,8</b>	<b>-27 275,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-27 275,7</b>
dont contrats de leasing	-74,6					-74,6		-74,6
dont objets de rendement					-20,8	-20,8		-20,8
dont terrains non bâtis				-0,5		-0,5		-0,5
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2016</b>								
	<b>7 070,4</b>	<b>17 310,5</b>	<b>3 339,7</b>	<b>1 578,3</b>	<b>3 528,0</b>	<b>32 827,0</b>	<b>8 038,9</b>	<b>40 865,9</b>

Les immobilisations corporelles en cours de construction englobent des acomptes pour un montant de 1088,3 millions de francs (2015: 1005,2 millions). Les investissements comprennent à hauteur de 85,1 millions de francs (2015: 80,3 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 5,2 millions de francs (2015: 6,6 millions).

Les sorties des immobilisations englobent des transactions sans incidence sur les liquidités à hauteur de 37,0 millions de francs (2015: 0,8 million). Concernant l'échange de terrain, nous renvoyons le lecteur à la remarque 19 Immobilisations financières.

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 18,5 millions de francs (2015: 11,1 millions).

Données sur les dépréciations d'actifs: les corrections de valeur concernent des immobilisations individuelles conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 18.

Au 1<sup>er</sup> juin 2016, AlpTransit Gotthard SA a remis le tunnel de base du Saint-Gothard à CFF SA. Après la reprise de l'ouvrage, l'actif immobilisé de CFF Infrastructure a crû de 3754,3 millions de francs et l'actif circulant de 2,0 millions de francs en raison de l'acquisition de pièces de rechange. Il s'agit d'une transaction sans incidence sur les liquidités, car l'opération a été financée par un prêt non remboursable que les pouvoirs publics ont alloué au titre du financement de l'infrastructure ferroviaire. Parallèlement, des investissements à hauteur de 5944,1 millions de francs ont été effectués pour les travaux de percement du tunnel. Ils ont été financés par des contributions à l'investissement des pouvoirs publics. Leur reprise dans CFF SA a été effectuée à la valeur nette.

L'accroissement des immobilisations corporelles est principalement dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, par exemple pour Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), à la construction du tunnel de l'Eppenbergr sur le tronçon Olten–Aarau et aux nouveaux aménagements dans la région de Zurich. L'agrandissement du parc de véhicules en trafic régional comme en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement (Europaallee à Zurich, WestLink à Altstetten et Pont-Rouge à Genève) expliquent également cette hausse. Les entrées englobent également des investissements dans les gares de Bâle, Zurich et Bellinzona ainsi que dans la construction et l'extension d'installations destinées à l'entretien.

## 21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2015	0,0	122,8	306,2	458,7	887,8
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Situation 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
Entrées	0,0	0,0	0,5	198,5	199,0
Sorties	0,0	-0,5	-35,0	0,0	-35,6
Reclassifications	0,0	12,1	218,2	-227,4	2,9
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>9,9</b>	<b>283,4</b>	<b>1 132,8</b>	<b>429,8</b>	<b>1 855,9</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
Situation 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
<b>Situation au 31. 12. 2015</b>	<b>-9,9</b>	<b>-158,6</b>	<b>-724,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-892,9</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2015</b>	<b>0,0</b>	<b>124,8</b>	<b>408,4</b>	<b>429,8</b>	<b>963,1</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Situation au 1. 1. 2016	9,9	283,4	1 132,8	429,8	1 855,9
Entrées	0,0	0,0	0,8	175,7	176,5
Reprise du tunnel de base du Saint-Gothard	0,0	0,0	4,5	0,0	4,5
Sorties	0,0	-0,8	-59,3	0,0	-60,1
Reclassifications	0,0	14,8	201,7	-216,6	-0,1
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>9,9</b>	<b>297,4</b>	<b>1 280,5</b>	<b>389,0</b>	<b>1 976,8</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
Situation au 1. 1. 2016	-9,9	-158,6	-724,4	0,0	-892,9
Amortissements planifiés	0,0	-10,9	-131,3	0,0	-142,3
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Sorties	0,0	0,8	55,4	0,0	56,2
Reclassifications	0,0	0,3	-4,7	0,0	-4,4
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>-9,9</b>	<b>-168,5</b>	<b>-805,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-983,5</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2016</b>	<b>0,0</b>	<b>128,9</b>	<b>475,4</b>	<b>389,0</b>	<b>993,3</b>

Les immobilisations incorporelles en cours de construction englobent des acomptes à hauteur de 68,6 millions de francs (2015: 68,5 millions).

Concernant la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard, nous renvoyons le lecteur à la remarque 20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

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	31.12.2016	31.12.2015
<b>Dettes financières à court terme</b>		
Dettes bancaires	632,5	228,5
Dettes résultant de contrats de leasing	200,0	39,2
Prêts de tiers	12,2	5,2
Prêts de la Confédération (commerciaux)	100,0	0,0
Prêts d'institutions de prévoyance	200,0	0,0
<b>Total Dettes financières à court terme</b>	<b>1 144,7</b>	273,0
<b>Dettes financières à long terme</b>		
Dettes bancaires	2 061,3	1 931,3
Dettes résultant de contrats de leasing	107,5	367,2
Emprunts obligataires	150,0	150,0
Caisse du personnel	1 003,2	1 455,0
Prêts de tiers	112,5	126,5
Prêts de la Confédération (commerciaux)	3 220,0	3 020,0
Prêts d'institutions de prévoyance	1 399,3	1 469,3
<b>Total Dettes financières à long terme</b>	<b>8 053,8</b>	8 519,4
<b>Dettes financières</b>	<b>9 198,5</b>	8 792,3

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: un montant de 546,0 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2015: 127,1 millions).

Les corrections de valeur sur les dettes financières à court et long terme s'élèvent à -3,2 millions de francs (2015: -0,4 million) et n'ont aucune incidence sur les liquidités. Les conditions des prêts commerciaux de la Confédération sont conformes aux prescriptions de l'Administration fédérale des finances.

Au cours de l'exercice sous revue, l'endettement porteur d'intérêts a augmenté de 406,2 millions de francs, à 9198,5 millions.

Les prêts de la Confédération ont augmenté de 300,0 millions de francs et les dettes bancaires de 534,0 millions de francs en raison des investissements opérés en particulier dans le matériel roulant et les biens immobiliers.

Par suite d'un changement de prestataire, les dettes auprès de la Caisse du personnel des CFF ont diminué de 451,8 millions de francs, à 1003,2 millions.

L'institution de prévoyance a accordé un prêt à court terme de 200,0 millions de francs. Les prêts à long terme d'institutions de prévoyance ont pu être réduits de 70,0 millions de francs (2015: 67,3 millions). Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs concernant certaines 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	31.12.2016	31.12.2015
<b>Prêts à court terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,3
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,4	39,0
Prêts des cantons (avec intérêts)	5,0	0,0
<b>Total Prêts à court terme</b>	<b>5,6</b>	39,3
<b>Prêts à long terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	17 341,8	12 827,1
Prêts des cantons (sans intérêts)	1 579,0	1 400,5
Prêts des cantons (avec intérêts)	6,0	11,0
<b>Total Prêts à long terme</b>	<b>18 926,8</b>	14 238,6
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>18 932,5</b>	14 277,9

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. 2016	31. 12. 2015
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sans intérêts et remboursables sous conditions	15 755,3	0,0
Prêts du Fonds d'infrastructure sans intérêts et remboursables sous conditions	1 404,9	1 297,8
Autres conventions de la Confédération sans intérêts et remboursables sous conditions	181,9	6,4
Prêts sans intérêts et remboursables sous conditions au titre des besoins de base en infrastructure	0,0	4 052,1
Prêts du Fonds FTP sans intérêts et remboursables sous conditions	0,0	7 471,1
Prêts commerciaux (cf. remarque 22)	3 320,0	3 020,0
<b>Total</b>	<b>20 662,1</b>	<b>15 847,4</b>

En raison de la votation sur l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), les prêts déjà alloués par la Confédération et destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire ont fait l'objet d'un reclassement au 1<sup>er</sup> janvier 2016 conformément aux directives de l'Administration fédérale des finances.

L'augmentation des dettes envers la Confédération s'explique principalement par la reprise du tunnel de base du Saint-Gothard à hauteur de 3754,5 millions de francs (voir remarque 20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction). Par ailleurs, les pouvoirs publics ont financé l'aménagement du corridor d'une hauteur de 4 mètres aux angles et les lignes d'accès AlpTransit. Les prêts alloués dans le cadre du Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) ont également dû être revus à la hausse avec l'avancement de différents projets de construction.

### 24 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	698,0	657,4
envers l'actionnaire (Confédération)	6,0	0,9
envers des sociétés associées	4,3	15,3
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>708,2</b>	<b>673,6</b>

### 25 Autres dettes.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
<b>Autres dettes à court terme</b>		
Dettes envers des institutions publiques	89,1	84,6
Autres dettes	50,7	51,2
Total Autres dettes à court terme	<b>139,8</b>	135,8
<b>Autres dettes à long terme</b>		
Recettes imputées à long terme	92,6	82,1
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	847,5	898,8
Total Autres dettes à long terme	<b>940,1</b>	980,9
<b>Autres dettes</b>	<b>1 079,9</b>	1 116,7

Au cours de l'exercice sous revue, les autres dettes ont diminué de 36,8 millions de francs, à 1079,9 millions.  
Leur recul s'explique par l'assainissement de la Caisse de pensions CFF à hauteur de 51,3 millions de francs (2015: 52,0 millions).

## 26 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Titres de transport	652,7	629,7
Charges financières	43,7	44,5
Charges fiscales courantes	5,0	1,5
Autres	884,5	848,2
<b>Comptes de régularisation passif</b>	<b>1 586,0</b>	<b>1 523,9</b>

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

Les autres comptes 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.

## 27 Provisions.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Provisions à court terme	305,7	970,6
Provisions à long terme	491,7	545,0
<b>Provisions</b>	<b>797,4</b>	<b>1 515,6</b>

### Tableau de variation des provisions.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Secteur de l'énergie	Vacances/ heures supplémentaires	Restructurations	Impôts différés	Autres	Total
Valeur comptable au 1. 1. 2015	0,4	44,2	186,8	102,2	38,3	2,9	153,4	528,1
Écarts de conversion	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
Reclassifications	690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	690,1
<b>Valeur comptable au 31. 12. 2015</b>	<b>690,5</b>	<b>31,4</b>	<b>457,5</b>	<b>107,4</b>	<b>53,9</b>	<b>2,3</b>	<b>172,5</b>	<b>1 515,6</b>
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
Valeur comptable au 1. 1. 2016	690,5	31,4	457,5	107,4	53,9	2,3	172,5	1 515,6
Constitution	0,1	4,4	0,0	11,9	13,4	1,4	79,1	110,2
Utilisation	-690,0	-1,7	-23,5	-0,8	-3,7	-0,2	-46,8	-766,7
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	-12,6	0,0	-49,1	-61,6
<b>Valeur comptable au 31. 12. 2016</b>	<b>0,5</b>	<b>34,1</b>	<b>434,0</b>	<b>118,5</b>	<b>51,1</b>	<b>3,4</b>	<b>155,7</b>	<b>797,4</b>
dont provisions à court terme	0,0	1,9	22,8	118,5	34,4	0,0	128,1	305,7
dont provisions à long terme	0,5	32,2	411,2	0,0	16,7	3,4	27,6	491,7

Dans l'ensemble, 690,0 millions de francs ont été prélevés de la provision pour les engagements de prévoyance afin d'effectuer le versement à la Caisse de pensions CFF conformément au train de mesures 2016.

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. En 2016, 1,7 million de francs a été prélevé sur la provision pour les travaux de dépollution, parallèlement augmentée à hauteur de 4,4 millions de francs pour des travaux supplémentaires.

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.

Des provisions pour restructurations ont été constituées à hauteur de 13,4 millions de francs pour honorer les engagements liés aux programmes de renforcement de l'efficacité, lancés notamment chez CFF Infrastructure, CFF Voyageurs et dans les unités centrales. Un montant de 12,6 millions de francs a été prélevé, du fait que 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 68,3 millions de francs. Un montant de 27,3 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres. Les provisions d'assurance ont été dissoutes à hauteur de 33,1 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. 2016	31. 12. 2015
Augmentation/diminution des créances résultant de livraisons et de prestations	-251,5	110,0
Diminution des stocks et travaux en cours	3,3	36,7
Diminution/augmentation des autres créances	66,3	-11,1
Augmentation/diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	34,8	-201,7
Augmentation/diminution des autres dettes à court terme	99,6	-64,4
<b>Variations de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités</b>	<b>-47,5</b>	<b>-130,6</b>

## 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
	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2016		31. 12. 2015	2016	2015
En millions de francs							
Institutions de prévoyance	1,7	-0,9	0,8	0,0	1,1	-0,3	-0,2
<b>Total</b>	<b>1,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>

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
	31. 12. 2016	31. 12. 2016	31. 12. 2015			2016	2015
En millions de francs							
Fonds patronaux	0,3	0,3	0,4	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-847,5	-1 588,8	741,3	-1 043,3	-302,0	-283,8
<b>Total</b>	<b>0,3</b>	<b>-847,2</b>	<b>-1 588,4</b>	<b>741,2</b>	<b>-1 043,3</b>	<b>-302,1</b>	<b>-283,9</b>

Depuis l'assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 1399,3 millions de francs vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF (2015: 1469,3 millions).

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. Bien que les CFF aient effectué un versement de 690,0 millions de francs en 2016 à titre compensatoire, le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a diminué à 104,6 % au 31 décembre 2016 (2015: 105,7 %).

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.

## Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31.12.2016	31.12.2015
Engagements financiers	22	9 198,5	8 792,3
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	18 932,5	14 277,9
<b>Total Engagements financiers</b>		<b>28 131,0</b>	<b>23 070,2</b>
./. Liquidités et créances financières à court terme		-403,0	-540,2
<b>Endettement net</b>		<b>27 728,0</b>	<b>22 530,0</b>
<b>Variation par rapport à l'exercice précédent</b>		<b>5 198,0</b>	<b>1 549,3</b>

L'endettement net porteur d'intérêts a atteint 8795,5 millions de francs (2015: 8252,1 millions).

L'endettement net a augmenté de 5198,0 millions de francs au cours de l'exercice sous revue. Cet accroissement de 23,1 % est en particulier dû à l'octroi, par la Confédération et les cantons, de prêts supplémentaires d'un montant de 4654,6 millions de francs pour financer les investissements liés aux projets d'infrastructure ferroviaire, notamment les travaux du tunnel de base du Saint-Gothard (3754,5 millions de francs). Les fonds empruntés ont servi à financer les investissements dans le matériel roulant et l'immobilier ainsi que les travaux d'entretien supplémentaires liés à l'infrastructure ferroviaire et le versement à la Caisse de pensions CFF à des fins de stabilisation de la situation financière.

## Autres données.

### Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31.12.2016	31.12.2015
Cautionnements, obligations de garantie	50,6	43,4
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	2 065,9	1 594,0
Autres engagements quantifiables	302,2	317,3
<b>Total</b>	<b>2 418,7</b>	<b>1 954,6</b>

Les autres engagements quantifiables regroupent les clauses de responsabilité statutaires, les engagements résultant du capital social des participations non libéré et les risques de procès.

### Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31.12.2016	31.12.2015
Engagements d'investissement	6 668,7	7 474,0
Obligations d'achat d'énergie	1 568,9	1 575,3
Autres	1 436,7	1 620,5
<b>Total</b>	<b>9 674,3</b>	<b>10 669,8</b>

Les engagements d'investissement ne devant pas être portés au bilan ont diminué de 805,3 millions de francs (-10,8 %) en raison, notamment, du paiement de commandes de matériel roulant en cours pour CFF Voyageurs et de l'avancement des chantiers de construction chez CFF Infrastructure.

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

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	1,4	6,8
<b>Total</b>	<b>1,4</b>	<b>6,8</b>

## Emprunts obligataires.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Emprunt à 2,375 % Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018	150,0	150,0
<b>Total</b>	<b>150,0</b>	<b>150,0</b>

## 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 12 627,7 millions de francs (2015: 2843,3 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	2016	2015
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	293,6	280,3
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements	1 241,3	1 081,6
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables	165,9	165,5
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	296,9	295,7
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	108,6	82,9
Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises	16,1	19,0
<b>Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat</b>	<b>2 122,4</b>	<b>1 924,9</b>
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	4 514,7	872,1
Contributions à fonds perdu pour les investissements, en particulier pour le percement du tunnel de base du Saint-Gothard	5 990,6	46,3
<b>Total Prestations de la Confédération</b>	<b>12 627,7</b>	<b>2 843,3</b>
En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:		
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	330,9	322,1
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	13,1	35,7
Indemnités compensatoires liées à l'infrastructure des filiales du trafic voyageurs régional	0,0	8,3
<b>Total Prestations des cantons influant sur le résultat</b>	<b>343,9</b>	<b>366,1</b>
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	139,9	145,0
Contributions à fonds perdu pour les investissements	38,6	34,1
<b>Total Prestations des cantons</b>	<b>522,4</b>	<b>545,1</b>
<b>Total Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>13 150,1</b>	<b>3 388,5</b>

Concernant la contribution versée en faveur de la Communauté de transport zurichoise (ZVV), nous renvoyons le lecteur à la remarque 2. La reprise du tunnel de base du Saint-Gothard est détaillée à la remarque 20.

#### Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes à court terme	202,5	1,6
Dettes à long terme	1 399,3	1 469,3
<b>Total</b>	<b>1 601,8</b>	<b>1 470,9</b>

L'institution de prévoyance a accordé un prêt à court terme de 200,0 millions de francs.

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 70,0 millions de francs a été remboursé au cours de l'exercice sous revue (2015: 67,3 millions). La charge d'intérêts s'est élevée à 58,8 millions de francs (2015: 61,5 millions).

#### Transactions avec AlpTransit Gotthard SA.

Les CFF détiennent 100 % des actions d'AlpTransit Gotthard SA. Néanmoins, cette participation n'est pas consolidée, car elle est dirigée par la Confédération. Durant l'exercice sous revue, les CFF ont effectué des travaux dans le cadre de la construction des voies de raccordement aux ouvrages du Saint-Gothard et du Ceneri et de la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, pour le compte d'AlpTransit Gotthard SA et aux conditions fixées par l'Office fédéral des transports. Dans l'ensemble, ces chantiers se sont chiffrés à 47,6 millions de francs (2015: 49,6 millions). Parallèlement, AlpTransit Gotthard SA a facturé 3,4 millions de francs aux CFF en règlement des travaux de maintenance qu'elle a effectués sur leurs propres installations (2015: 11,9 millions). En 2016, elle a cédé aux CFF les parts activables du tunnel de base du Saint-Gothard aux coûts d'acquisition pour un total de 3754,3 millions de francs (voir remarque 20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction).

#### 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. 2016			31. 12. 2015		
		Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs							
Monnaies	Couverture	925,9	7,3	9,4	1 110,8	9,7	20,3
Taux d'intérêt	Couverture	1 217,1	12,7	302,3	1 420,3	8,9	357,2
Autres sous-jacents	Couverture	24,1	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0
<b>Total</b>		<b>2 167,1</b>	<b>20,0</b>	<b>311,7</b>	<b>2 537,8</b>	<b>18,6</b>	<b>377,5</b>

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 a diminué pendant l'exercice sous revue en raison de la cession prématurée de certains instruments de couverture de taux d'intérêt. 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	2016	2015
Voyageurs	-6,5	-13,2
Immobilier	0,0	0,0
Cargo	2,0	17,3
Infrastructure	-5,4	-15,7

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

### Management du risque.

G4-46 → G4-47

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

Le management des risques est perçu comme une tâche de conduite. L'attribution systématique d'un risque précis à un propriétaire des risques permet de définir clairement les responsabilités. En leur qualité de propriétaire des risques, les cadres répondent de la mise en œuvre opérationnelle du management du risque dans leur domaine de compétences.

#### **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 notamment les risques majeurs actuels pour le groupe. Conformément à la politique de management du risque des CFF et à l'instruction du groupe correspondante, la hiérarchisation, l'évaluation des risques et le rapport y afférent se basent sur une matrice d'évaluation unifiée à l'échelle du groupe et destinée à regrouper les risques.

Les 13 et 14 décembre 2016, le comité Risque et compliance et le Conseil d'administration ont approuvé le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2016 après une analyse scrupuleuse.

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

Le système de contrôle interne mis 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 2016 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 A-2 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 2013-2016 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 A 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 lissant 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 3 mars 2017, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2016.

### Paielements 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 (117,6 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (32,4 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

### Paielements 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 270,9 millions de francs en 2016 (2015: 180,5 millions).

### Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments: Voyageurs, Immobilier, Cargo, 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 120 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<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Voyageurs		Immobilier		Cargo	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Données sur le compte de résultat</b>						
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>4 853,4</b>	4 899,1	<b>787,0</b>	778,2	<b>978,9</b>	951,3
dont						
- Produits du trafic	3 269,2	3 256,1	0,0	0,0	903,3	870,0
- Prestations des pouvoirs publics	669,9	643,9	0,0	0,0	16,1	19,0
- Produits résultant de la location d'immeubles	8,8	9,0	608,9	589,3	1,0	0,9
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-4 660,6</b>	-4 661,3	<b>-556,5</b>	-554,9	<b>-978,0</b>	-980,0
dont						
- Charges de personnel	-1 781,3	-1 757,6	-124,9	-126,2	-384,8	-396,9
- Amortissements	-594,7	-583,1	-173,9	-160,9	-45,5	-49,1
- Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire	-1 064,8	-1 033,5	-0,8	-12,1	-301,3	-284,5
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>192,8</b>	237,8	<b>230,4</b>	223,3	<b>0,9</b>	-28,8
Autres résultats	-53,5	-107,2	169,7	86,8	0,2	7,2
Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt						
Caisse de pensions	0,0	0,0	-388,5*	-298,2*	0,0	0,0
<b>Résultat de la division/du groupe</b>	<b>139,2</b>	130,5	<b>11,7</b>	11,9	<b>1,1</b>	-21,5

\* Paiements compensatoires hors intérêts (32,4 millions de francs, 2015: 32,3 millions); les paiements compensatoires, y compris les intérêts, s'élèvent à 420,9 millions de francs (2015: 330,5 millions).

<b>Données sur le flux de trésorerie</b>						
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	704,0	642,2	-41,1	16,4	33,4	24,3
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-575,0	-826,6	-374,4	-352,9	-16,6	-23,2
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	129,1	-184,4	-415,5	-336,5	16,8	1,1
Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	30,3	19,9	0,0	0,0	0,1	0,3

<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>159,4</b>	-164,5	<b>-415,5</b>	-336,5	<b>16,9</b>	1,4
---	--------------	--------	---------------	--------	-------------	-----

	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
<b>Données sur le bilan</b>						
<b>Actif</b>	<b>11 067,6</b>	10 846,4	<b>5 274,9</b>	4 872,8	<b>850,1</b>	854,2
Actif circulant	2 782,7	2 543,9	48,2	34,4	211,0	188,2
Actif immobilisé	8 284,9	8 302,6	5 226,7	4 838,4	639,2	666,0
dont						
- Véhicules	6 119,6	6 245,8	4,2	4,2	518,6	548,2
- Infrastructure/superstructure/technique ferroviaire	517,6	484,9	4,5	4,1	4,0	4,5
- Terrains et bâtiments	81,5	80,2	3 449,7	3 102,1	13,5	13,5
- Immobilisations corporelles en cours de construction	1 007,7	951,9	1 233,5	1 293,0	19,8	21,3
<b>Passif</b>	<b>11 067,6</b>	10 846,4	<b>5 274,9</b>	4 872,8	<b>850,1</b>	854,2
Capitaux étrangers	5 898,1	5 816,9	4 478,6	4 088,2	545,4	551,3
dont						
- Dettes financières	3 902,8	3 822,2	4 315,6	3 900,1	372,2	375,3
- Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	507,3	510,3	0,0	0,0	1,2	1,1

Infrastructure 2016	2015	Unités centrales 2016	2015	Éliminations 2016	2015	Total CFF 2016	2015
<b>4 040,9</b>	3 906,8	<b>1 051,0</b>	1 011,4	<b>-2 723,4</b>	-2 760,5	<b>8 987,7</b>	8 786,2
1 143,8	1 122,5	0,0	0,0	-1 170,5	-1 139,8	4 145,9	4 108,9
1 780,3	1 628,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 466,3	2 291,0
0,8	0,6	0,0	0,0	-161,6	-159,7	458,0	440,1
<b>-4 281,9</b>	-4 123,9	<b>-973,6</b>	-947,4	<b>2 751,2</b>	2 788,2	<b>-8 699,5</b>	-8 479,3
-1 566,9	-1 542,5	-494,5	-476,6	184,3	178,6	-4 168,1	-4 121,0
-1 281,0	-1 115,6	-36,2	-32,4	0,9	0,9	-2 130,3	-1 940,1
-53,2	-56,5	-2,5	-2,2	1 118,4	1 101,3	-304,1	-287,5
<b>-241,1</b>	-217,1	<b>77,4</b>	64,1	<b>27,8</b>	27,7	<b>288,2</b>	306,9
-11,7	-29,2	13,3	8,0	-25,6	-26,8	92,5	-61,2
150,0	150,0	238,5	148,2	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>-102,8</b>	-96,3	<b>329,2</b>	220,2	<b>2,2</b>	0,9	<b>380,6</b>	245,7

-141,2	-26,8	-377,0	146,3	0,0	0,0	178,1	802,5
-2 039,7	-2 141,9	146,0	-53,8	0,0	0,0	-2 859,7	-3 398,5
-2 180,9	-2 168,7	-231,0	92,5	0,0	0,0	-2 681,6	-2 596,0
2 111,6	2 053,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 142,0	2 073,4
<b>-69,4</b>	-115,4	<b>-231,0</b>	92,5	<b>0,0</b>	0,0	<b>-539,7</b>	-522,6

31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015	31. 12. 2016	31. 12. 2015
<b>28 451,3</b>	23 817,5	<b>10 208,6</b>	10 043,6	<b>-11 544,7</b>	-10 911,7	<b>44 307,8</b>	39 522,8
602,1	485,6	1 206,6	1 600,2	-2 788,2	-2 878,9	2 062,3	1 973,5
27 849,2	23 331,9	9 002,0	8 443,4	-8 756,5	-8 032,9	42 245,5	37 549,3
426,9	418,1	1,1	1,0	0,0	0,0	7 070,4	7 217,4
16 784,5	13 469,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17 310,5	13 963,2
1 544,4	1 194,2	18,2	19,2	-0,9	-1,9	5 106,3	4 407,3
5 772,9	5 608,4	5,0	3,3	0,0	0,0	8 038,9	7 877,8
<b>28 451,3</b>	23 817,5	<b>10 208,6</b>	10 043,6	<b>-11 544,7</b>	-10 911,7	<b>44 307,8</b>	39 522,8
20 522,9	15 786,4	11 995,4	12 159,9	-11 137,9	-10 502,7	32 302,5	27 900,0
882,7	886,9	10 772,2	10 195,7	-11 047,0	-10 387,8	9 198,5	8 792,3
18 424,0	13 766,4	0,0	0,0	0,0	0,0	18 932,5	14 277,9

## Liste des participations du groupe CFF.

### Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital social Millions	Participation CFF Millions	Participation CFF %	Participation CFF %	Erf	Seg
			31. 12. 2016	31. 12. 2015		
Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne	CHF	9'000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00	V	P
RailAway SA, Lucerne	CHF	0,10	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF	1,00	74,42	74,42	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	60,00	60,00	V	P
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	50,00	50,00	Q	P
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	50,00	50,00	E	P
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	50,00	50,00	E	P
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR	0,03	50,00	50,00	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF	0,10	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	20,00	20,00	E	IM
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Bâle	CHF	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo Internationale SA, Olten	CHF	25,00	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S. r. l., Milan	EUR	13,00	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisbourg	EUR	0,10	75,00	0,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF	0,10	51,00	51,00	V	G
RAAlpin SA, Olten	CHF	4,53	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	330,00	36,00	36,00	E	I
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formation professionnelle SA, Olten	CHF	1,00	69,42	69,42	V	KB

Erf = Saisie:  
V = Intégration globale  
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence  
Q = Intégration proportionnelle

Seg = Segment:  
G = Cargo  
I = Infrastructure  
IM = Immobilier  
P = Voyageurs  
KB = Unités centrales

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



Ernst & Young SA  
Schanzenstrasse 4a  
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 3 mars 2017

## Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes du groupe de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau des flux de trésorerie du groupe, le tableau de variation des fonds propres du groupe et l'annexe aux comptes consolidés (pages 90 à 120), pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2016.



### 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 2016 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.



Page 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  
(Révisseuse responsable)

Florian Baumgartner  
Expert réviseur agréé

## Compte de résultat de CFF SA.

Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

En millions de francs	Remarque	2016	2015
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	3 335,9	3 339,8
Prestations des pouvoirs publics	2	2 258,2	2 086,1
Produits résultant de la location d'immeubles		465,4	448,4
Produits accessoires	3	928,3	976,8
Prestations propres		1 081,7	1 095,2
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>8 069,6</b>	7 946,2
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables		-688,9	-723,1
Charges de personnel	4	-3 593,9	-3 521,9
Autres charges d'exploitation	5	-1 678,3	-1 544,7
Amortissements des immobilisations corporelles		-1 849,3	-1 681,9
Amortissements des immobilisations incorporelles		-137,7	-139,7
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-7 948,1</b>	-7 611,3
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>121,5</b>	334,9
Produits financiers		46,8	33,2
Charges financières		-141,9	-211,1
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>26,3</b>	156,9
Produits hors exploitation		222,6	140,6
<b>Bénéfice avant impôts</b>		<b>248,9</b>	297,6
Impôts sur les bénéfices	6	-6,7	-4,2
<b>Bénéfice de l'exercice</b>		<b>242,2</b>	293,3

## Bilan de CFF SA.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2016	31. 12. 2015
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités		321,5	455,2
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	552,5	299,9
Créances à court terme portant intérêt		86,9	301,1
Autres créances à court terme		99,5	145,8
Stocks et travaux en cours		312,7	314,8
Compte de régularisation actif		539,7	481,1
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 912,9</b>	1 997,8
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	8	1 112,2	1 052,4
Participations		757,8	722,8
Immobilisations corporelles		30 602,2	26 010,4
Immobilisations en cours de construction		7 983,6	7 797,0
Immobilisations incorporelles		924,5	903,3
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>41 380,4</b>	36 485,9
<b>Total Actif</b>		<b>43 293,3</b>	38 483,7

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2016	31. 12. 2015
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	671,2	629,2
Dettes à court terme portant intérêt	10	1 292,6	392,9
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	0,0	38,6
Autres dettes à court terme	12	116,4	119,2
Comptes de régularisation passif		1 485,4	1 432,2
Provisions à court terme	13	294,1	890,4
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>3 859,7</b>	3 502,6
Dettes à long terme portant intérêt	10	7 866,3	8 317,9
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	18 454,0	13 762,8
Autres dettes à long terme	12	939,1	979,4
Provisions à long terme	13	519,1	508,1
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>27 778,4</b>	23 568,1
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>31 638,2</b>	27 070,8
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserve légale provenant du capital			
Réserves issues d'apports de capital		2 000,0	2 000,0
Réserves provenant de bénéfices, constituées en vertu de lois spéciales			
Réserves LCdF 67 (Infrastructure)		-38,4	84,4
Réserves LTV 36 (Trafic voyageurs régional)		158,5	163,5
Bénéfices cumulés			
Bénéfice/perte reporté(e)		292,9	-128,3
Bénéfice de l'exercice		242,2	293,3
<b>Total Fonds propres</b>		<b>11 655,1</b>	11 412,9
<b>Total Passif</b>		<b>43 293,3</b>	38 483,7

# Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

## Remarques concernant les comptes annuels.

### 0.1 Généralités.

Les comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (CFF SA), Berne, ont été établis conformément aux dispositions du code des obligations relatives à la comptabilité commerciale (art. 957-963b CO). Ils donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats.

Les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte supérieure à 20 % 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 2016, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 104,6 % (2015: 105,7 %). Les passifs résultant d'institutions de prévoyance se sont montés à 847,5 millions de francs (2015: 898,8 millions). Conformément au paquet de mesures 2016, CFF SA a effectué un versement de 690,0 millions de francs à la Caisse de pensions CFF au cours de l'exercice sous revue.

### 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 (2015: 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 434,0 millions de francs au 31 décembre 2016, 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 23,5 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2016.

### 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<sup>er</sup> 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 2016 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,7 million de francs. Parallèlement, la provision a été augmentée de 4,4 millions de francs en vue de futurs travaux de dépollution supplémentaires. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 34,0 millions de francs.

### 0.6 Provisions pour la maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional.

Les pouvoirs publics versent des indemnités compensatoires au trafic voyageurs régional pour les coûts générés par l'offre qu'ils ont commandée, et non couverts par les voyageurs. Ces coûts englobent les coûts lissés liés à la maintenance des véhicules. En réalité, l'enregistrement des coûts effectifs ne coïncide pas avec le versement des indemnités, ce qui donne lieu à une différence, laquelle était, jusqu'en 2015, affectée à la réserve spéciale conformément à la loi sur le transport de voyageurs. Depuis 2016, une provision est désormais constituée en vertu de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires pour couvrir cette différence.

Appliquée pour la première fois au 1<sup>er</sup> janvier 2016, une provision de 120,3 millions de francs a été constituée pour les coûts de maintenance indemnisés à l'avance par le passé. Il en résulte une perte pour le secteur donnant droit à des indemnités compensatoires (Trafic régional) en 2016. Conformément à la proposition d'utilisation du résultat, un montant équivalant à la précédente affectation à la réserve spéciale sera prélevé de la provision.

### 0.7 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	2016	2015
Trafic voyageurs	3 022,2	3 015,5
Prestations d'exploitation	55,9	58,5
Infrastructure (produit des sillons)	257,8	265,8
<b>Produits du trafic</b>	<b>3 335,9</b>	<b>3 339,8</b>

### 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2016	2015
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>		
Confédération	221,1	210,3
Cantons	256,8	247,8
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>	<b>477,9</b>	<b>458,1</b>
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la Convention sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 207,8	1 057,6
Parts d'investissement non activables	165,9	165,5
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	285,0	286,5
<b>Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations</b>	<b>1 658,8</b>	<b>1 509,5</b>
<b>Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	108,5	82,9
Cantons	13,1	35,7
<b>Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial</b>	<b>121,5</b>	<b>118,5</b>
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>1 780,3</b>	<b>1 628,1</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>2 258,2</b>	<b>2 086,1</b>

### 3 Produits accessoires.

En millions de francs	2016	2015
Prestations	206,0	196,7
Travaux de maintenance et d'entretien	120,0	143,4
Produits résultant de la location	57,3	56,8
Produits résultant des ventes d'énergie	69,7	76,1
Opérations de change	37,5	39,0
Commissions	80,3	82,5
Matériel et imprimés	65,9	60,3
Participations financières	132,5	141,4
Autres produits accessoires	158,9	180,7
<b>Produits accessoires</b>	<b>928,3</b>	<b>976,8</b>

#### 4 Charges de personnel.

En millions de francs	2016	2015
Charges salariales	2 503,6	2 492,3
Location de personnel	464,2	414,6
Charges sociales	467,8	460,6
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	2,8	5,7
Autres charges de personnel	155,4	148,6
<b>Charges de personnel</b>	<b>3 593,9</b>	<b>3 521,9</b>

#### 5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2016	2015
Prestations d'exploitation ferroviaire	169,3	171,8
Loyer pour immobilisations corporelles	50,3	48,9
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	434,8	444,8
Charges de véhicules	232,4	105,6
Charges d'énergie	199,9	185,6
Charges d'administration	97,3	94,8
Charges d'informatique	180,0	184,0
Dépenses publicitaires	54,3	56,9
Concessions, droits et taxes	72,4	69,7
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	80,9	74,8
Charges d'exploitation diverses	106,7	107,9
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>1 678,3</b>	<b>1 544,7</b>

#### 6 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2016	2015
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	-53,7	-5,0
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	-122,9	-140,8
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	418,8	439,0
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	<b>242,2</b>	<b>293,3</b>

#### 7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2016	31.12.2015
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	334,1	254,5
envers les détenteurs de participations	182,8	33,6
envers les participations	47,7	22,3
Corrections de valeur	-12,1	-10,6
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>552,5</b>	<b>299,9</b>

## 8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Titres à long terme	74,6	200,8
Prêts à des tiers	93,7	64,9
Prêts aux sociétés du groupe	942,7	749,3
Prêts aux sociétés associées	1,3	37,3
<b>Immobilisations financières</b>	<b>1 112,2</b>	<b>1 052,4</b>

## 9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	628,8	581,0
envers les détenteurs de participations	15,7	15,5
envers les participations	26,7	32,7
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>671,2</b>	<b>629,2</b>

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

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes bancaires	2 749,0	2 215,1
Dettes résultant de contrats de leasing	307,5	406,4
Caisse du personnel	1 003,2	1 455,0
Dettes portant intérêt envers les sociétés du groupe	179,9	144,9
Prêts de la Confédération (commerciaux)	3 320,0	3 020,0
Prêts de l'institution de prévoyance	1 599,3	1 469,3
<b>Dettes portant intérêt à court terme et à long terme</b>	<b>9 158,9</b>	<b>8 710,7</b>

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

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sans intérêts et remboursables sous conditions (Confédération)	15 458,3	0,0
Prêts du Fonds d'infrastructure sans intérêts et remboursables sous conditions (Confédération)	1 327,9	1 220,6
Autres conventions de la Confédération sans intérêts et remboursables sous conditions	175,9	0,0
Prêts sans intérêts et remboursables sous conditions au titre des besoins de base en infrastructure (Confédération)	0,0	3 758,2
Prêts du Fonds FTP sans intérêts et remboursables sous conditions (Confédération)	0,0	7 471,1
Prêts des cantons	1 491,9	1 351,5
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>18 454,0</b>	<b>13 801,4</b>

## 12 Autres dettes à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes à court terme envers des institutions publiques	71,9	71,9
Autres dettes à court terme	44,5	47,3
Recettes imputées à long terme	91,6	80,6
Passifs résultant d'institutions de prévoyance	847,5	898,8
<b>Autres dettes à court terme et à long terme</b>	<b>1 055,5</b>	<b>1 098,6</b>

## 13 Provisions à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Engagement de prévoyance	0,0	690,0
Sites contaminés	34,0	31,3
Secteur de l'énergie	434,0	457,5
Vacances/heures supplémentaires	90,6	85,5
Restructurations	25,8	21,6
Maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional	124,3	0,0
Autres	104,4	112,6
<b>Provisions</b>	<b>813,1</b>	<b>1 398,5</b>

Une provision pour la maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional a été constituée à hauteur de 120,3 millions de francs au 1<sup>er</sup> janvier 2016 (voir remarque 0.6 Provision pour la maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional). Au cours de l'exercice sous revue, 57,5 millions de francs ont été prélevés pour financer les travaux de maintenance effectués. Parallèlement, 61,5 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules ne nécessitant pas de travaux de maintenance considérables.

## 14 Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Dettes portant intérêt	10	9 158,9	8 710,7
Prêts destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	18 454,0	13 801,4
<b>Total Engagements financiers</b>		<b>27 612,9</b>	<b>22 512,2</b>
./. Liquidités et créances portant intérêt à court terme		-408,5	-756,3
<b>Endettement net</b>		<b>27 204,4</b>	<b>21 755,8</b>
<b>Variation par rapport à l'exercice précédent</b>		<b>5 448,6</b>	<b>1 396,7</b>

## Autres données.

### Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'inscrit à 25 145 en 2016 (2015: 25 094).

### Gestion des liquidités.

Les CFF gèrent 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. 2016	31. 12. 2015
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	0,2	6,5
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>6,5</b>

### Autres engagements non inscrits au bilan.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	7 693,1	8 703,4
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	1 918,3	1 655,4
<b>Total</b>	<b>9 611,4</b>	<b>10 358,8</b>

Les autres engagements non inscrits 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. 2016	31. 12. 2015
Cautionnements et garanties	143,1	137,3
<b>Total</b>	<b>143,1</b>	<b>137,3</b>

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

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Leasings	95,9	161,9
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 754,1	1 222,8
<b>Total</b>	<b>1 850,0</b>	<b>1 384,8</b>

### Dettes éventuelles.

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Autres	119,6	163,1
<b>Total</b>	<b>396,8</b>	440,3

### 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. Les risques de change net résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par CFF SA.

### 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 3 mars 2017, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2016.

## 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 et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture respectif de 400,0 millions de francs (2015: 300,0 millions) et 400,0 millions de francs (2015: 400,0 millions).

### 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. imm. inc.)	Total
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2016	402,3	13 253,3	1 254,4	619,5	478,6	293,0	16 301,1	5 421,4	21 722,5
<b>Valeurs d'acquisition</b>									
Situation au 1. 1. 2016	909,3	22 440,1	3 210,3	619,7	789,3	606,2	28 574,8	5 421,4	33 996,3
Entrées	0,0	2 857,1	639,4	0,0	261,0	4,5	3 762,0	1 928,2	5 690,1
Sorties	-13,0	-290,1	-56,9	-1,7	-6,0	-20,8	-388,5	0,0	-388,5
Reclassifications	56,0	1 315,3	230,0	13,7	99,8	71,2	1 786,0	-1 780,0	6,0
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>952,3</b>	<b>26 322,4</b>	<b>4 022,8</b>	<b>631,7</b>	<b>1 144,1</b>	<b>661,0</b>	<b>33 734,3</b>	<b>5 569,6</b>	<b>39 303,9</b>
<b>Amortissements cumulés</b>									
Situation au 1. 1. 2016	-506,9	-9 186,8	-1 956,0	-0,2	-310,7	-313,2	-12 273,7	0,0	-12 273,7
Entrées	-43,9	-800,0	-196,3	0,0	-21,2	-67,4	-1 128,9	0,0	-1 128,9
Sorties	11,7	220,0	48,4	0,0	4,9	17,3	302,3	0,0	302,3
Reclassifications	-0,7	-0,1	-1,9	0,0	-0,2	1,8	-1,1	0,0	-1,1
<b>Situation au 31. 12. 2016</b>	<b>-539,9</b>	<b>-9 766,9</b>	<b>-2 105,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>-327,2</b>	<b>-361,6</b>	<b>-13 101,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-13 101,4</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2016</b>	<b>412,4</b>	<b>16 555,5</b>	<b>1 917,1</b>	<b>631,5</b>	<b>816,9</b>	<b>299,4</b>	<b>20 632,9</b>	<b>5 569,6</b>	<b>26 202,5</b>

Les reclassifications englobent les augmentations des immobilisations des autres secteurs des CFF pour un montant total net de 4,9 millions de francs. S'agissant de l'entrée du tunnel de base du Saint-Gothard dans le portefeuille d'immobilisations financières, nous renvoyons le lecteur à la remarque 20 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

En millions de francs	2016	2015
Amortissements des immobilisations corporelles	1 061,5	956,8
Amortissements des immobilisations incorporelles	67,4	60,2
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	74,9	38,9
<b>Total</b>	<b>1 203,8</b>	<b>1 055,9</b>

### Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

En millions de francs	2016	2015
Investissements liés aux immobilisations	5 690,1	2 015,5
Immobilisations rétrocédées par les autres secteurs des CFF	4,9	30,5
Charges d'investissement non activées	287,5	284,0
<b>Total</b>	<b>5 982,5</b>	<b>2 330,0</b>

Les investissements comprennent à hauteur de 5944,1 millions de francs des contributions aux investissements versées par la Confédération pour le percement du tunnel de base du Saint-Gothard. D'autres contributions aux investissements ont été allouées 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). Elles se sont élevées à 85,1 millions de francs (2015: 80,3 millions).

## Participations.

Raison sociale	Capital social 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 %
			<b>31. 12. 2016</b>	31. 12. 2015
<b>Transport et tourisme</b>				
Elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerne	CHF	0,10	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF	1,00	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzone	CHF	2,00	50,00	50,00
Rail Europe 4A SNC, Paris	EUR	0,92	50,00	50,00
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	0,10	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR	0,03	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	24,01	24,01
<b>Transporteurs et transitaires</b>				
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo Internationale SA, Olten (indirecte)	CHF	25,00	75,00	75,00
<b>Centrales électriques</b>				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF	80,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	75,00	75,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	330,00	36,00	36,00
<b>Immeubles et parkings</b>				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	20,00	20,00
<b>Divers</b>				
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	51,00	51,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	100,00	100,00
login formation professionnelle SA, Olten	CHF	1,00	69,42	69,42

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

En complément à la révision effectuée par l'organe de révision statutaire, l'OFT a vérifié par sondage les postes du bilan et des comptes pertinents du point de vue du droit des subventions afin de déceler d'éventuelles déclarations erronées. Conformément à son courrier du 17 février 2017, il n'a trouvé aucun état de fait dont il pourrait déduire que les comptes annuels 2016 et la proposition d'affectation du bénéfice reporté ne sont pas conformes à la loi sur les subventions et au droit spécial afférent.

## 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 2016:

En millions de francs	31. 12. 2016	31. 12. 2015
Bénéfice/perte reporté(e) de l'exercice précédent	170,0	-269,1
Prélèvement sur la réserve pour couvrir la perte 2016		
- Secteur Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	122,9	140,8
Bénéfice/perte reporté(e)	292,9	-128,3
Bénéfice de l'exercice	242,2	293,3
<b>Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale</b>	<b>535,1</b>	165,0
<b>Utilisation du bénéfice résiduel résultant du bilan</b>		
Prélèvement sur la réserve au titre de l'exercice 2016		
- Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	53,7	5,0
- Trafic voyageurs régional: prélèvement pour la provision affectée à la maintenance des véhicules	106,2	0,0
<b>Report à compte nouveau</b>	<b>695,0</b>	170,0

# Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels.



Ernst & Young SA  
Schanzenstrasse 4a  
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 3 mars 2017

## 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 123 à 134), pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2016.



### 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 2016 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.



Page 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-réviseur agréée  
(Révisseuse responsable)

Florian Baumgartner  
Expert réviseur agréé

**Mention légale.**

Le rapport de gestion et de développement durable 2016 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse [cff.ch/rapport\\_de\\_gestion](http://cff.ch/rapport_de_gestion). La version allemande fait foi.

**Éditeur.**

CFF SA  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Berne 65, Suisse

**CFF SA**

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

[cff.ch/rapport\\_de\\_gestion](http://cff.ch/rapport_de_gestion)



No. 01-17-676901 - [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)  
© myclimate - The Climate Protection Partnership