



Rapport de gestion
et de développement
durable des CFF.

2018

Couverture:

L'horloge CFF – un classique indémodable depuis 75 ans.

La célèbre horloge CFF constitue un élément précieux de l'identité des CFF. Elle a été conçue en 1944 pour l'entreprise par l'un de ses collaborateurs, un ingénieur nommé Hans Hilfiker. Véritable icône du design suisse, elle est connue dans le monde entier. Une de ses particularités: sa trotteuse rouge qui s'inspire de la palette utilisée par le chef de gare. Cette aiguille possède une autre spécificité technique, celle de marquer un arrêt à chaque minute pleine. Avec son design unique, l'horloge de gare CFF symbolise l'innovation et la fiabilité tout en illustrant la promesse faite à notre clientèle – aujourd'hui comme demain.

Sommaire.

P05	Rapport du groupe
P25	Corporate Governance
P43	Annexes
P44	Rapport financier
P87	Rapport de développement durable



Monika Ribar, Présidente du Conseil d'administration, et Andreas Meyer, CEO

Rapport du groupe 2018.

Madame, Monsieur,

Chaque jour, les CFF acheminent 1,25 million de voyageurs et transportent 205 000 tonnes de marchandises. Notre réseau ferroviaire et ses 793 gares contribuent activement à la cohésion de la Suisse et de ses régions. Jour après jour, les 32 300 collaboratrices et collaborateurs des CFF mettent tout en œuvre pour maintenir et renforcer la ponctualité et la fiabilité du chemin de fer dans le cadre de leur mission: maîtriser le rail. Il est aussi de notre devoir de regarder au-delà de nos activités quotidiennes pour façonner la mobilité de demain. En 2018, nous avons franchi de nombreuses étapes importantes, même si tout ne s'est pas toujours déroulé selon nos souhaits.

Nous avons obtenu de meilleurs résultats que l'exercice précédent pour cinq des neuf objectifs du groupe. La valeur concernant l'image du groupe est restée stable; la ponctualité, la motivation du personnel et le flux de trésorerie disponible se sont quant à eux inscrits en recul. Nous nous fixons des objectifs ambitieux pour l'avenir également afin de garantir le haut niveau de sécurité et de ponctualité qui distingue le chemin de fer des autres moyens de transport. Nous entendons continuer à faire valoir ces atouts. Aussi voulons-nous maintenir le haut niveau de sécurité et améliorer encore la ponctualité et l'information à la clientèle, ainsi que notre offre et nos services. Nous avons fait des progrès sur le rapport prix-prestation mais devons rester vigilants, et veiller notamment à conserver le juste équilibre entre productivité et qualité.

L'année écoulée a été exigeante sur le plan de l'exploitation. La ponctualité n'a pas donné satisfaction en Suisse romande et au Tessin, ni au 4^e trimestre sur des lignes très sollicitées comme Berne–Zurich. Les retards au niveau de la mise en service des trains duplex TGL de Bombardier ont contraint les CFF à utiliser le matériel roulant ancien plus longtemps et de manière plus intensive. Nous avons en outre subi différents dérangements techniques sans cause systématique. Selon les données mesurées par les CFF en matière de ponctualité, neuf voyageurs sur dix sont arrivés à l'heure à leur destination en 2018. Les statistiques nationales et régionales sur la ponctualité des voyageurs et des correspondances sont importantes car elles nous aident à améliorer le système global. Toutefois, pour le client, seule la ponctualité du train dans lequel il se trouve compte. C'est pour cela que nous voulons concentrer nos efforts sur l'amélioration de l'information personnalisée à la clientèle. En parallèle, nous poursuivons bien sûr notre travail visant à améliorer la stabilité de l'exploitation et l'information du public sur la qualité de la ponctualité.

La satisfaction de la clientèle a progressé en trafic voyageurs et en trafic marchandises par rapport à l'exercice précédent. Elle est restée stable dans le secteur immobilier. La sécurité s'est maintenue à un niveau élevé: le nombre d'accidents professionnels, ferroviaires et de manœuvre a diminué par rapport à 2017.

Nous n'avons jamais effectué autant de travaux d'entretien de l'infrastructure qu'en 2018. Nous avons poursuivi nos projets d'aménagement sans interrompre l'exploitation, et avons donc encore fait des progrès pour maintenir notre infrastructure en bon état.

La mise en service des nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes est chaotique; nous prions nos clients de nous en excuser. Le planning qui prévoyait une introduction dès le changement d'horaire sur la ligne Saint-Gall–Genève–Aéroport n'a pas pu être respecté. Les CFF font tout leur possible, en collaboration avec le fournisseur Bombardier, pour assurer l'exploitation régulière des nouveaux trains le plus rapidement possible.

La Confédération et les cantons ont commandé des prestations portant sur l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure, le trafic régional et des aménagements pour un montant de 3,5 milliards de francs. Nous les remercions de leur confiance. Nous tenons à investir ces fonds publics de la manière la plus efficace possible. Nous sommes satisfaits d'avoir encore amélioré la productivité de l'exploitation et de l'entretien.

Le résultat du groupe 2018, qui s'établit à 568 millions de francs, est lui aussi satisfaisant. Le bénéfice est intégralement réinjecté dans le système ferroviaire, nous permettant de continuer à investir dans des mesures tarifaires ainsi que dans l'optimisation de notre service et de la qualité. L'amélioration du taux de couverture des coûts en trafic régional profite à la Confédération et aux cantons, en leur qualité de commanditaires. Les gains de productivité au niveau de l'infrastructure nous ont permis de réduire le prix du courant de traction, au bénéfice de l'ensemble des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

Le Parlement a apporté la confirmation que l'exploitation ferroviaire et l'infrastructure doivent rester réunies au sein d'une même entreprise – un signal fort en faveur du chemin de fer intégré. D'un autre côté, ce oui à la «Solution suisse» doit aussi nous inciter à prouver chaque jour que nous sommes l'une des meilleures entreprises de chemin de fer du monde.

Avant de prendre des décisions qui modifient radicalement les transports publics, la Suisse doit se poser davantage de questions fondamentales à l'avenir: quelle sera leur incidence sur l'efficacité, le service et la qualité pour nos clients, ou encore sur le rapport prix-prestation pour la clientèle, la Confédération et les cantons? Qu'en est-il de la pérennité et de la valeur de l'entreprise et de ses emplois? Ces réflexions s'appliquent notamment à la concurrence en trafic grandes lignes ou en trafic voyageurs international, aux bus grandes lignes et à l'ouverture de la distribution. Prenons l'exemple du trafic grandes lignes: quelles sont nos attentes ici? Le trafic grandes lignes contribue à maintenir la cohésion de la Suisse et de ses régions. Aujourd'hui, nous avons un système coopératif avec de bonnes offres de transport, des horaires parfaitement coordonnés et le principe «Un voyage, un billet». Si nous passons à un environnement concurrentiel ou en introduisons certains éléments, cette coopération si particulière à la Suisse sera affaiblie. Si nous devons changer de système en toute connaissance des risques et effets indésirables, les CFF sont naturellement prêts à relever le défi.

L'infrastructure de notre pays, avec ses routes, lignes de chemin de fer, systèmes de télécommunications et installations énergétiques, est à la base de la compétitivité de la Suisse et de la qualité de vie de ses habitants. Sur le plan de l'économie nationale et de la gestion d'entreprise, nous avons un potentiel considérable encore inexploité. Le chemin de fer est issu d'une longue tradition et restera physique pour une large part. Nous devons toutefois poursuivre l'automatisation afin d'utiliser cette infrastructure encore plus efficacement. Grâce au programme d'innovation smartrail 4.0, nous pouvons augmenter l'utilisation du réseau de 30 %. Avec la Confédération, nous nous attelons à la planification et à la construction numériques selon le «Building Information Modelling» (BIM). La

Suisse a impérativement besoin d'une «infrastructure numérique à l'échelle nationale» pour garantir que les données soient conservées et échangées de manière indépendante, sécurisée et fiable dans le cadre des relations commerciales et des contacts avec la population et l'administration. Les différents composants nécessaires, comme l'identification électronique ou les technologies de protection des données, sont en cours d'élaboration. Il manque cependant encore une architecture globale. Les CFF ont besoin de cette dernière pour conserver les données de mobilité des clients de manière 100 % sécurisée, réguler les flux de transport, améliorer l'occupation des trains et mieux dimensionner les installations. Une infrastructure numérique globale en Suisse est aussi indispensable pour le développement des villes et des régions, l'administration électronique, les domaines de la santé et de l'énergie ou encore la protection des données.

Le numérique a beau receler un potentiel énorme, le contact humain reste au cœur de nos préoccupations, et le juste équilibre entre physique et numérique est décisif. Nous continuerons ainsi à conseiller nos clients personnellement à l'avenir, et nous accompagnerons nos collaborateurs dans la transition numérique. Nos clients souhaitent avant tout des offres et services de meilleure qualité et moins chers, comme un système de billetterie automatique, des informations personnalisées en cas de perturbation ou encore des dédommagements équitables pour les retards dont les CFF sont responsables.

La confiance est à la base de tout. Nous devons être plus audacieux face aux risques et instaurer une culture qui nous autorise à apprendre de nos erreurs aux côtés de nos partenaires. Nous basons le bon fonctionnement de notre entreprise sur la confiance, l'ambition personnelle et l'extension des marges de manœuvre du personnel. Alors que le dynamisme s'accroît sur le marché et que le contexte réglementaire devient de plus en plus contraignant, les CFF misent sur un renforcement de la délégation vers les régions et les projets, ainsi que sur des cheminements décisionnels plus simples et plus rapides. Grâce à des régions fortes permettant de réagir plus rapidement aux attentes de leur clientèle, les CFF améliorent la ponctualité régionale, l'information à la clientèle en cas de perturbation et la satisfaction des clients.

Les CFF façonnent leur avenir en qualité d'exploitant de chemin de fer fort, d'opérateur de mobilité digne de confiance et de partenaire de développement attractif. En 2019, nous lancerons l'offre Léman Express. Nous devrions atteindre un nombre record de voyageurs à différentes manifestations de grande envergure, comme la Fête fédérale de gymnastique à Aarau ou la Fête des Vignerons. De plus, l'inauguration du tunnel de base du Ceneri fin 2020 mettra la touche finale à la NLFA, et permettra un grand bond vers une nouvelle mobilité européenne.

Nous remercions chaleureusement nos collaboratrices et collaborateurs. Ils donnent un visage aux CFF et sont toujours là pour nos clients, y compris quand les choses ne se déroulent pas comme prévu. Nous adressons aussi nos sincères remerciements à nos clients, à la Confédération, aux cantons, et à toute la population suisse pour leur confiance. Nous souhaitons bonne route à tous!



Monika Ribar
Présidente du Conseil d'administration CFF SA



Andreas Meyer
CEO CFF SA

Un chemin de fer fort pour la Suisse.

En 2018, les CFF ont enregistré une nouvelle hausse du nombre de passagers: chaque jour, 1,25 million de personnes et 8917 trains voyageurs ont emprunté notre réseau et transité par l'une de nos 793 gares – une tendance à la hausse.

Un bon résultat.

S'établissant à 568 millions de francs, le résultat du groupe CFF a progressé de 169 millions. Les secteurs Trafic régional et Infrastructure ont contribué à cette hausse à hauteur de 102 millions de francs. Conformément aux dispositions légales, ce montant est affecté à des réserves spéciales. Les 467 millions de francs issus des secteurs auto-

financés sont entièrement investis dans le système ferroviaire, par exemple dans du matériel roulant. RailFit20/30, le programme de renforcement de l'efficacité lancé en 2016, a lui aussi contribué activement au résultat du groupe. Ce programme est bien engagé et a d'ores et déjà permis de réaliser des économies de 1131 millions de francs à la fin de l'année 2018. Nous avons réduit les frais administratifs, renforcé la productivité en trafic voyageurs, en trafic marchandises et dans le secteur de l'infrastructure, et accompli davantage en matière d'investissements et d'acquisitions avec moins de moyens. Les effets exceptionnels ayant affecté le résultat de l'exercice précédent, à savoir la correction

de valeur de CFF Cargo et les provisions pour restructurations de l'ordre de 208 millions de francs, ont disparu. Les bénéfices issus de la vente de biens immobiliers s'inscrivent quant à eux en recul en 2018. Pour la suite de la mise en œuvre de RailFit20/30, l'amélioration de la satisfaction de la clientèle, de la sécurité et de la ponctualité reste primordiale et ne fera l'objet d'aucun compromis.

Le bénéfice est intégralement réinjecté dans le système ferroviaire. Conformément aux dispositions légales, le résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires (infrastructure et trafic régional) est affecté à des réserves spéciales et réservé à ces secteurs.

Les prestations commandées par la Confédération et les cantons pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure, le trafic régional et les aménagements ont augmenté de 2,8 %, à 3466 millions de francs.

Clients et commanditaires sont gagnants.

Au cours de l'exercice écoulé, des gains de productivité nous ont permis d'appliquer des réductions de prix de l'ordre de 80 millions de francs, soit 30 millions de plus qu'annoncé, via la vente de billets dégriffés. Au total, nous avons vendu cinq millions de billets dégriffés, jusqu'à 30 000 certains jours. Ces ventes ont entraîné une hausse du trafic dans l'ensemble des transports publics et une réorientation vers les trains peu occupés: un voyageur sur trois n'aurait pas acheté de billet s'il n'avait pas bénéficié d'une réduction, un sur quatre a opté pour une autre heure de départ et d'arrivée. Enfin, 20 % des personnes concernées ont voyagé en train au lieu de prendre la voiture.

Nous avons également investi dans la propreté des trains et baissé les prix de la restauration ferroviaire. Les effectifs aux guichets et au Contact Center de Brigue ont été renforcés aux heures de pointe afin de réduire encore le temps d'attente pour les clients. Au total, en 2018, les CFF ont dépensé 156 millions de francs pour la mise en

Notre bon résultat nous permet de continuer à investir dans le service et la qualité

œuvre de ces mesures destinées à réduire les prix et à améliorer la qualité. Les voitures IC 2000 souillées à l'extérieur en raison d'une erreur de notre prestataire en charge de la protection contre les graffitis seront nettoyées d'ici au printemps.

Notre bon résultat nous permet d'améliorer encore le rapport prix-prestation pour nos clients et de continuer à investir dans le service et la qualité: vente à nouveau de billets dégriffés, distribution de bons destinés aux clients titulaires d'un abonnement et mise en œuvre de différentes mesures d'amélioration dans les domaines de la restauration, de l'information à la clientèle et du nettoyage.

Les gains de productivité dans le secteur de l'infrastructure se sont traduits par une diminution du prix du courant de traction à hauteur de 23 millions de francs par an, au bénéfice de l'ensemble des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. L'amélioration du taux de couverture des coûts en trafic régional profite à la Confédération et aux cantons, en leur qualité de commanditaires. Les gains de productivité permettront en outre aux CFF de demander à l'Office fédéral des transports une baisse du prix du sillon pour environ 100 millions de francs d'ici à 2021, voire plus tôt si possible. Cette mesure aidera l'ensemble des entreprises de transport ferroviaire à améliorer leur rapport prix-prestation en faveur de leurs clients et à renforcer leur compétitivité tout au long des chaînes de mobilité et de logistique.

Encouragement à la relève.

En 2018, dans le cadre de la communauté de formation des transports publics «login formation professionnelle SA», 1620 apprentis ont effectué une formation dans 25 professions différentes aux CFF. 430 de ces places de formation se trouvent au sein de Junior Business Teams, dans lesquelles les apprentis – encadrés par les formateurs – assument des responsabilités tout au long de la chaîne de valeur. Durant l'exercice écoulé, 447 apprentis ont achevé leur formation aux CFF.



Une ponctualité parfois insuffisante.

La satisfaction de la clientèle a progressé en trafic voyageurs et en trafic marchandises par rapport à l'exercice précédent. Elle est restée stable dans le secteur immobilier.

La ponctualité clientèle a reculé: dans l'ensemble, 90,1 % des voyageurs sont arrivés à l'heure et 97,0 % ont obtenu leur correspondance. La ponctualité n'a pas donné satisfaction en Suisse romande et au Tessin, ni au 4^e trimestre sur des lignes très sollicitées comme Berne–Zurich.

Ce résultat s'explique par les travaux d'entretien, qui n'ont jamais été aussi nombreux, et par les aménagements de l'infrastructure. Ces chantiers ont en effet nécessité de nombreuses interruptions de lignes. Dans le même temps, les CFF ont étoffé leur offre et assuré comme à l'accoutumée de nombreuses courses supplémentaires pour des manifestations de grande envergure, comme la Street Parade de Zurich ou des courses d'école. Les retards au niveau de la mise en service des trains duplex TGL de Bombardier nous ont contraints à utiliser le matériel roulant ancien plus longtemps et de manière plus intensive. Différents dérangements techniques sans cause systématique ont affecté les locomotives, véhicules, appareils d'enclenchement, lignes de contact et systèmes informatiques. La ponctualité a également pâti des retards de trains en provenance de l'étranger, et malheureusement aussi des accidents de personne.

Les CFF prévoient d'augmenter l'indemnisation accordée aux voyageurs en cas de retard. À partir de 60 minutes de retard, nos clients reçoivent actuellement un bon pour un café, et en trafic grandes lignes, un Rail Check d'excuses de 10 francs en 2^e classe ou de 15 francs en 1^{re} classe. À l'avenir, nous voulons rembourser 50 % du prix du billet, voire la totalité dans les cas les plus graves. Nous entendons prendre une décision à l'échelle de l'entreprise allant au-delà de la réglementation sectorielle, selon laquelle au maximum la moitié du prix du billet est remboursée. Nous prendrons les premières mesures en 2019.

La sécurité s'est maintenue à un niveau élevé: le nombre d'accidents professionnels, ferroviaires et de manœuvre a diminué par rapport à l'exercice précédent. La sécurité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire restent nos objectifs premiers. Nous entendons poursuivre nos progrès dans le cadre d'un vaste programme de sécurité et de qualité, qui se concentrera notamment sur la sécurité des manœuvres, la protection des chantiers, la ponctualité et l'information à la clientèle.

Économies d'énergie et réduction des émissions de CO₂.

L'énergie joue un rôle essentiel dans la mise en place d'une mobilité durable, qu'il s'agisse du courant de traction, du courant domestique ou de l'énergie thermique nécessaire au chauffage des bâtiments. En 2018, nous sommes parvenus à économiser 382 GWh grâce à un vaste train de mesures, et avons ainsi abaissé nos coûts énergétiques de 32 millions de francs.

Nous avons en outre réduit les émissions de CO₂ de 62 803 tonnes par rapport à 2010, dépassant par là notre objectif annuel. Nous devons ces bons résultats à CFF Immobilier, qui a renoncé aux énergies fossiles pour chauffer ses bâtiments, et à CFF Cargo, qui a mis en service de nouvelles locomotives hybrides.

Le chemin de fer représente un moyen de transport respectueux des ressources, et ce également en termes de consommation d'espace: le trafic voyageurs occupe 2,5 à 3 fois moins d'espace que le trafic routier. Quant au trafic marchandises sur le réseau des CFF, il occupe 7 à 9 fois moins d'espace que le fret routier.

Parés pour l'avenir avec CFFagiles2020.

Dans le cadre du programme CFFagiles2020, nous avons mis en œuvre différentes mesures visant à axer résolument les activités des CFF sur les besoins des clients tout en préparant l'entreprise à une concurrence toujours plus vive et à une réglementation de plus en plus contraignante.

Nous avons recentré le trafic voyageurs sur son cœur de métier. Nous voulons renforcer la satisfaction de la clientèle, et améliorer la ponctualité et l'information en cas de perturbation. Dans le domaine de la production ferroviaire, CFF Voyageurs dirigera à l'avenir d'un seul tenant les unités chargées du matériel roulant, du personnel des locomotives, des trains, du nettoyage et de la manœuvre. Par ailleurs, pour informer les clients plus rapidement et plus clairement en cas de perturbation, nous regroupons ces prestations sur les sites des quatre centres d'exploitation: Lausanne/Renens, Olten, Zurich Aéroport et Pollegio.

CFF Cargo innove.

À partir de mars 2019, CFF Cargo sera la première entreprise de fret ferroviaire européenne à tester l'attelage et l'essai de frein automatiques en trafic combiné, dans le cadre d'un projet pilote. Les wagons, locomotives de manœuvre et locomotives de ligne ont été adaptés ces derniers mois afin d'être utilisés en trafic combiné intérieur.



Des régions fortes, plus proches des clients.

En réagissant plus rapidement aux attentes des voyageurs, les CFF améliorent la ponctualité régionale, l'information à la clientèle en cas de perturbation et la satisfaction des clients. Aussi avons-nous encore renforcé la responsabilité et l'ancrage au niveau régional. Les régions CFF ont ainsi obtenu de nouvelles compétences décisionnelles. Les chefs des régions Ouest, Centre, Est et Sud répondent désormais de l'image globale

des CFF, de la satisfaction de la clientèle, de la qualité de l'exploitation et de l'information à la clientèle dans leur région. Ils sont responsables des Perspectives générales régionales, ce qui signifie qu'ils coordonnent le développement de la mobilité, les aménagements de l'infrastructure ferroviaire et le développement des sites appartenant aux CFF. Ils sont les interlocuteurs prioritaires des cantons, avec lesquels ils assurent un échange d'informations régulier.

Il est certain que la mise en œuvre d'importants changements dans l'entreprise suscite des questions et des incertitudes chez les collaborateurs. Nous procédons donc par étapes, en veillant à garantir la transparence de l'information.

Un bon résultat en trafic voyageurs.

En trafic voyageurs, nous avons réalisé un bon résultat, qui s'explique par la hausse des recettes, l'évolution positive des communautés tarifaires et l'excellente productivité des coûts. Le trafic voyageurs international a lui aussi connu une évolution favorable malgré les grèves prolongées en France. La demande en hausse sur l'axe nord-sud a été particulièrement bénéfique.

Par rapport à l'exercice précédent, les voyageurs-kilomètres ont moins augmenté que les produits du trafic voyageurs. Cet écart est principalement dû au fait que les voyageurs ont parcouru des distances plus courtes et ont moins utilisé leur abonnement qu'en 2017. La météo, particulièrement clémente en 2018, a incité les voyageurs à partir en excursion, ce qui s'est reflété dans les ventes d'offres de loisirs et de cartes journalières.

Le billet numérique gagne encore du terrain.

Le nombre d'abonnements généraux a augmenté de 2,1 % par rapport à l'exercice précédent, et le nombre d'abonnements demi-tarif, de 2,6 %. Les CFF n'ont jamais compté autant de clients réguliers: plus de 3 millions de voyageurs, soit près de 36 % de la population suisse, possèdent actuellement un abonnement général ou demi-tarif.

Le billet numérique gagne encore du terrain. Pour la première fois, les CFF ont vendu plus de 100 millions de billets. Les canaux de vente numériques, off.ch et Mobile CFF, en progression de 37 %, y ont largement contribué. En revanche, les ventes au guichet et au distributeur sont en baisse.

Nous allons continuer à simplifier et à personnaliser nos services en ligne, notamment à travers la billetterie automatique EasyRide sur l'appli Mobile CFF, le lancement de TWINT et la possibilité de se connecter au SwissPass à l'aide de la SwissID. La majorité des points de contact numériques entre les CFF et nos voyageurs est désormais accessible à tous. En collaboration avec la fondation «Accès pour tous» qui milite pour une technologie adaptée aux personnes handicapées, nous continuons d'étendre régulièrement cette offre.

Le conseil personnalisé reste d'actualité.

Dans ce contexte marqué par la progression des ventes de billets numériques, nous continuons de proposer un conseil personnalisé à nos clients. Dans plus de 150 centres voyageurs CFF et dans les gares les plus fréquentées, nos clients peuvent solliciter un

À l'avenir aussi, chaque point d'arrêt sera équipé d'un distributeur.

conseil personnalisé sur l'ensemble des offres en Suisse et à l'étranger; ils ont également la possibilité d'y acheter leurs billets.

Moins utilisé, le distributeur de billets reste malgré tout un canal de vente important. À l'avenir aussi, chaque point d'arrêt sera équipé d'au moins un distributeur. Les clients ayant besoin d'aide pour utiliser les distributeurs peuvent appeler un numéro de téléphone gratuit ou la hotline Rail Service, disponible 24h/24.

Nous proposons également à ceux qui ne connaissent pas les canaux de vente numériques des formations pour adultes à bord du Train école et découverte. Les participants y apprennent par exemple comment acheter un billet dans l'appli Mobile CFF ou consulter l'horaire tactile.

Mise en service chaotique des nouveaux trains duplex.

La mise en service des nouveaux trains duplex pour le trafic grandes lignes est chaotique; nous prions nos clients de nous en excuser. Le planning, qui prévoyait une introduction dès le changement d'horaire sur la ligne Saint-Gall-Genève-Aéroport, n'a pas pu être respecté. En collaboration avec le fournisseur Bombardier, nous faisons tout notre possible pour assurer leur mise en service régulière le plus rapidement possible.

2019, l'année de tous les événements.

2019 sera l'année du trafic événementiel pour les CFF: nous allons accompagner un nombre record de manifestations de grande envergure, de la Fête fédérale de gymnastique à la Fête des Vignerons en passant par la Züri Fäscht et, comme chaque année, un grand nombre de festivals, concerts, foires et fêtes populaires.



Les nouveaux trains mesurent jusqu'à 400 mètres de long et comptent près de 1300 places assises. Sur la route, en se basant sur un taux d'occupation moyen, il faudrait 825 voitures pour acheminer le même nombre de passagers. Ces voitures

représenteraient un convoi de 3,6 kilomètres sur une seule file ou de 1,2 kilomètre sur une autoroute à trois voies. Les émissions de CO₂ seraient alors plus de 1500 fois plus élevées que pour un trajet en train.

Les dégradations du matériel roulant dues à des actes de vandalisme ont de nouveau augmenté en 2018, entraînant des coûts de 5,8 millions de francs. Le nombre de graffitis a crû de 29 %. Les dommages en résultant ont augmenté de 43 %, à 3 millions de francs. En effet, les surfaces recouvertes sont de plus en plus grandes. Les CFF collaborent étroitement avec les autorités de poursuite pénale et portent systématiquement plainte. Début 2019, plusieurs groupes de tagueurs ont déjà dû répondre de leurs actes.

Engagement pour des voyages sans barrières.

Nos clients doivent pouvoir voyager sans obstacles. Nous tenons particulièrement à cet objectif et l'avons inscrit dans notre stratégie. Nous ne ménageons pas nos efforts et investissons des moyens importants pour permettre à toutes les personnes à mobilité réduite (p. ex. personnes en fauteuil roulant, personnes âgées mais également familles voyageant avec une poussette ou des bagages encombrants) de rencontrer le moins d'obstacles possible quand elles prennent le train.

Les CFF investissent des moyens considérables pour rendre leurs trains accessibles aux personnes en situation de handicap et proposer une aide complémentaire le cas échéant. Ainsi, ils ont mis en place le Call Center Handicap, qui aide les voyageurs à mobilité réduite dans la planification et la réalisation de leur voyage en train. Les voyageurs en fauteuil roulant, mais aussi les personnes handicapées moteur, malvoyantes

ou souffrant d'un handicap mental, bénéficient ainsi gratuitement d'une aide pour monter à bord des trains et en descendre. Rien qu'en 2018, plus de 150 000 interventions de ce genre ont été assurées par 78 collaborateurs affectés à cette mission sur tout le territoire, pour un montant avoisinant 10 millions de francs. À l'heure actuelle, 78 % des relations proposées par les CFF sont accessibles en fauteuil roulant, que ce soit de manière autonome ou avec l'assistance de notre personnel.

À la fin 2018, les CFF avaient aménagé 352 gares permettant à 61 % des voyageurs d'accéder aux trains grâce à des quais surélevés, des rampes et des ascenseurs. Les CFF prévoient de transformer 213 gares supplémentaires d'ici à la fin de l'année 2023, ce qui permettra de faire passer le taux précité à 93 % des voyageurs. La Convention sur les prestations conclue avec la Confédération (2017-2024) prévoit l'investissement de plus d'un milliard de francs pour l'accès au chemin de fer sans barrières.

Lors de l'acquisition des nouveaux trains duplex, les CFF ont respecté les dispositions de la législation suisse sur les marchés publics et la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés. Pour permettre la circulation des trains sur les réseaux étrangers, nous devons de plus nous conformer aux prescriptions et normes européennes, qui réglementent notamment le profil d'espace libre et la hauteur d'accès. Cela complexifie la construction des véhicules par rapport à un train qui serait par exemple réservé à la desserte de proximité: ici, impossible d'acheter «sur catalogue». Les rampes de la zone d'accès, qui présentent une déclivité de 15 %, sont conformes à la norme en vigueur (STI PRM: spécifications techniques d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite). Il est ainsi garanti que les trains pourront circuler comme prévu jusqu'à Munich

En comparaison internationale, la qualité de réception sur le réseau mobile est exceptionnelle dans les trains suisses.

au plus tard dès 2030. Par là, les CFF se donnent également la possibilité de faire circuler des trains supplémentaires en Allemagne et en Autriche à l'avenir.

Projet test d'accès gratuit à Internet dans les trains.

En comparaison internationale, la qualité de réception sur le réseau mobile est exceptionnelle dans les trains suisses. La revue spécialisée Connect l'a encore confirmé dans le cadre d'un test publié récemment. Pour la réception des données, par exemple, les opérateurs suisses de téléphonie mobile obtiennent jusqu'à 95 % des points, contre 61 % pour l'Autriche et 42 % pour l'Allemagne.

Le grand nombre d'antennes situées le long des lignes ferroviaires garantit une meilleure performance que celle offerte par une connexion WiFi à bord du train. C'est pourquoi, en collaboration avec les opérateurs, les CFF investissent en continu dans l'amélioration de la couverture réseau sur les lignes ferroviaires, dans les tunnels et dans les trains.

Les CFF testent l'accès gratuit à Internet dans les trains avec la couverture existante. Nous avons pour cela mis au point une nouveauté pour les clients qui n'ont pas de forfait: l'appli FreeSurf CFF. Les clients doivent s'inscrire une seule fois pour surfer gratuitement sur Internet, les coûts de connexion étant pris en charge par les CFF. Au lieu de devoir choisir une autre connexion WiFi, qui est d'ailleurs souvent plus lente que la radiotéléphonie directe, les voyageurs peuvent utiliser leur connexion habituelle sur leur smartphone. L'intégralité des coûts est assumée par les CFF.

Offensive qualité clients.

Avec l'Offensive qualité clients, nous essayons de limiter pour nos clients de la ligne Lausanne–Genève les désagréments liés aux nombreux chantiers. Nous sommes particulièrement attentifs à la ponctualité.



Immobilier: une croissance supérieure à celle du commerce de détail suisse.

CFF Immobilier a enregistré un résultat en baisse par rapport à l'exercice précédent, à 339 millions de francs. Le bénéfice est affecté à l'entretien de l'infrastructure et au remboursement du prêt de la Caisse de pensions CFF.

Les chiffres d'affaires réalisés avec des tiers dans les 32 plus grandes gares ont crû de 61 millions de francs par rapport à 2017. Ils connaissent ainsi une croissance supérieure à celle du commerce de détail suisse (+0,1 %). Les trois gares enregistrant le meilleur chiffre d'affaires sont Zurich, Berne et Lucerne. Les chiffres d'affaires de Saint-Gall, Zurich et Genève Cornavin sont en forte progression.

Le résultat issu de la vente de biens immobiliers s'inscrit en recul à 107 millions de francs, contre 207 millions en 2017. Les bénéfices réalisés devraient avoisiner 60 millions de francs dans les années qui viennent. Dans le cadre de notre portefeuille d'objets de placement, nous souhaitons valoriser de manière pérenne nos sites ferroviaires. Notre stratégie d'investissement sélective nous permet de contribuer à la valorisation durable des sites

majeurs en raison, notamment, de la hausse de l'affluence en trafic ferroviaire. La vente des sites moins attractifs et la cession systématique des objets non stratégiques peu rentables et chers à entretenir nous permettent d'assainir notre portefeuille tout en dégageant des liquidités.

À long terme, les CFF vont construire quelque 10 000 nouveaux logements. Les logements à loyer modéré devraient représenter un tiers du portefeuille des CFF: nous sommes donc très bien positionnés par rapport à des sociétés immobilières ou aux villes et communes. La part des logements à loyer modéré ou d'utilité publique se situe en effet entre 10 % et 30 % dans les villes.

Au moment de la conception du quartier Neugasse de Zurich, les CFF ont organisé un atelier et un débat ouvert au public sur les thèmes de l'activité économique, de la culture et des biens communs. Le début des constructions est prévu pour 2022.

Le BIM encourage l'innovation.

Les CFF s'appuieront désormais sur le «Building Information Modeling» (BIM) pour l'immobilier et la planification des infrastructures. Cette méthode simplifie les interfaces de planification, de construction et d'exploitation, et réduit les pertes d'informations. Nous en attendons des économies annuelles de plus de 100 millions de francs. Le BIM pourrait permettre à la Suisse d'économiser près de 5 milliards de francs par an au total, dont 1,5 milliard pour la Confédération.

Le trafic marchandises renoue avec les bénéfices.

Avec un résultat de 12,9 millions de francs, CFF Cargo retrouve des chiffres positifs. Les mesures d'assainissement et d'amélioration de la performance ont porté leurs fruits. Des effets uniques sont toutefois survenus en 2018, comme des amortissements plus faibles en raison de la correction de valeur de 2017 ou encore des ventes de matériel roulant. Ce résultat marque une étape cruciale sur la voie d'une stabilisation financière pérenne.

À partir de 2019, les subventions, qui avaient été progressivement réduites au fil des années, jusqu'à 8 millions de francs dernièrement, seront supprimées. CFF Cargo ne recevra donc plus d'aides directes de la Confédération. La situation reste globalement

La situation reste tendue:
CFF Cargo fait face
à une vive concurrence.

tendue. CFF Cargo fait face à une vive concurrence. Par ailleurs, son activité implique que le chemin de fer soit implanté aux endroits où l'entreprise peut exploiter ses atouts, et où les clients sont disposés à payer le prix demandé.

Le trafic par wagons systématique, qui revêt une importance stratégique certaine pour l'approvisionnement de la Suisse, a évolué positivement par rapport à l'exercice précédent, avec une légère croissance de son chiffre d'affaires (+1,7 %). Le trafic par wagons isolés a encore reculé de 2,4 % et subit une pression de plus en plus forte. D'ici à la fin de l'année 2019, CFF Cargo examinera avec ses clients des alternatives à la desserte quotidienne fixe, comme les livraisons groupées. Cela permettra d'éviter des mauvaises surprises aux clients. Dans les régions pilotes, les premiers retours indiquent que dans 60 % des cas environ, il a été possible de trouver de solutions meilleures qu'avant par le rail.

Grâce à une hausse des recettes de 11,6 millions de francs, SBB Cargo International a enregistré un résultat positif de 6,1 millions de francs. La productivité a été entravée, surtout par la présence de nombreux chantiers sur l'ensemble du réseau qui ont allongé les temps de parcours, perturbé les créneaux horaires et entraîné des problèmes au niveau des correspondances. La prestation kilométrique a augmenté par rapport à l'exercice précédent. Les transports perdus suite à l'interruption d'exploitation à Rastatt ont été en grande partie regagnés.

Depuis janvier 2019, CFF Cargo est une société indépendante du groupe CFF. Les CFF posent ainsi les bases d'une prise de participation par des tiers d'ici à la fin de l'année. Deux des principales priorités consisteront à maintenir une offre de qualité pour les clients du trafic marchandises et à garantir la compétitivité de l'entreprise.

Maintenant que CFF Cargo est une société indépendante, il lui est plus facile de concrétiser l'offre de participation financière minoritaire annoncée. En effet, les investisseurs minoritaires pourront davantage participer à l'orientation future du fret ferroviaire. La recherche de partenaires par CFF Cargo a éveillé l'intérêt en Suisse et à l'étranger. Les offres font actuellement l'objet d'analyses et de négociations. Les décisions seront prises dans le courant de l'année.

Opportunité Ceneri 2020: un nouvel élan pour la mobilité européenne.

La mise en service du tunnel de base du Ceneri en décembre 2020 marquera la dernière étape de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), qui constitue le plus grand chantier du siècle avec un investissement total de 23 milliards de francs. Cet ouvrage va propulser la mobilité européenne dans une nouvelle ère. Le vieux rêve de construire pour le fret ferroviaire une ligne à faible déclivité allant des ports de la mer du Nord jusqu'à la Méditerranée va ainsi bientôt devenir réalité.

En trafic voyageurs, nous souhaitons garantir un temps de parcours de trois heures sur la ligne Zurich–Milan grâce au tunnel de base du Ceneri. Nous voulons en outre proposer une liaison deux fois plus rapide entre Lugano et Locarno par la mise en place d'une relation directe, tout en doublant l'offre. En trafic marchandises, nous avons pour objectif de réduire de deux heures les temps de transport dans le corridor Rhône-Alpes et d'augmenter nos capacités en créant 3000 emplacements supplémentaires pour semi-remorques par jour.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour rapprocher les pays d'Europe: terminer le corridor de 4 mètres dans les délais, poursuivre ensemble l'aménagement des lignes d'accès, harmoniser les horaires, mieux coordonner les chantiers et optimiser encore l'exploitation et la gestion des perturbations. Nous voulons y parvenir main dans la main avec nos partenaires.

Avantage environnemental.

Le chemin de fer est l'un des moyens de transport les plus respectueux du climat et des ressources, et affichant une bonne efficacité énergétique. Avec des objectifs ambitieux et des mesures concrètes, nous parviendrons à réduire encore les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie. Comparé à la voiture électrique, le train fournit donc une contribution plus importante à la préservation du climat et aux économies d'énergie.



Nouvelle hausse de la productivité pour Infrastructure.

CFF Infrastructure a encore amélioré sa productivité, essentiellement grâce à des travaux d'entretien des installations ferroviaires et énergétiques plus efficaces. Le résultat annuel de CFF Infrastructure s'est établi à 78,2 millions de francs, les secteurs Énergie et Réseau y contribuant respectivement à hauteur de 24,8 et 53,3 millions. Si le résultat du secteur Énergie est réinvesti dans les installations de production d'énergie, celui du secteur Réseau est affecté à un but particulier et alimente les réserves spéciales pour l'avenir.

Les CFF n'avaient encore jamais réalisé autant de travaux d'entretien et de renouvellement qu'en 2018. Les collaborateurs ont dû travailler dans des conditions difficiles, en pleine chaleur estivale. Nous ne sommes maintenant plus très loin du volume nécessaire pour garantir le maintien de la substance à long terme.

Nous continuerons de regrouper au maximum les travaux d'entretien, de renouvellement et d'aménagement sur de courtes périodes lorsque cela semble judicieux, comme lors de l'interdiction totale entre Lausanne et Puidoux-Chexbres pour la réalisation d'un gros chantier ou lors de la fermeture de la gare de Lucerne tout un week-end en 2018 pour la réfection d'appareils de voie. Nous considérerons les conséquences pour la clientèle et sur la ponctualité avec la plus grande attention, programmerons les travaux aux heures de faible affluence et proposerons un service de remplacement. Toutefois,

Les CFF n'avaient encore jamais réalisé autant de travaux d'entretien qu'en 2018.

pour pouvoir concentrer les travaux dans le temps, nous devons disposer de spécialistes en planification et en construction dûment qualifiés et avoir les capacités de construction requises. Il s'agit donc ici de trouver le juste équilibre entre ponctualité, disponibilité de l'infrastructure et qualité durable.

La Convention sur les prestations 2017-2020 met à disposition les moyens nécessaires au renouvellement, à l'entretien et à l'exploitation. Les fonds octroyés pour 2018 n'ont pas été entièrement utilisés, alors même que les prestations d'entretien planifiées ont été réalisées. Cela est dû d'une part à l'amélioration de la productivité ainsi qu'à des oppositions, et d'autre part à l'absence des ressources nécessaires en terme de planification et de réalisation pour mettre en œuvre les projets supplémentaires d'entretien, de renouvellement et d'aménagement, dont le volume est en hausse. Contrairement aux estimations initiales, les CFF ne devraient pour ces raisons pas dépenser la totalité de leur enveloppe financière pour 2017-2020: on évalue ces économies à 250 millions de francs, soit 3 % du budget, dont 100 millions de francs pour les investissements et 150 millions de francs pour l'exploitation et l'entretien.

L'état des installations reste «bon à suffisant».

La disponibilité de l'infrastructure s'est améliorée en 2018. Les dérangements aux installations ne se sont pas multipliés bien que le trafic ait augmenté. L'état des installations d'infrastructure – réseaux ferroviaire, énergétique et de télécommunications – reste stable par rapport à l'exercice précédent et est déclaré «bon à suffisant» selon le rapport sur l'état du réseau 2018. L'état de la voie ferrée est quant à lui toujours uniquement considéré comme «suffisant», celui des ouvrages d'art comme «bon». Les CFF ont renouvelé 226 kilomètres de voie ferrée, soit 14 kilomètres de plus qu'en 2017, et ont réalisé davantage de mesures d'entretien préventif: ils ont par exemple meulé les rails sur 216 kilomètres supplémentaires en 2018 (+10 %).

Augmenter les capacités grâce à l'innovation.

Le réseau ferroviaire suisse devra continuer à répondre aux besoins de la clientèle à l'avenir également, en proposant notamment des liaisons intéressantes, des trains ponctuels et des billets abordables. Pour accueillir toujours plus de voyageurs, de nouveaux aménagements sont nécessaires, tout comme de nouvelles solutions permettant de renforcer l'efficacité du système ferroviaire. Le défi qui nous attend consiste à assurer la faisabilité de l'aménagement de l'offre, à garantir des sillons réservés pour le trafic marchandises et à coordonner davantage de projets d'entretien et de construction tout en les réalisant simultanément. Dans le cadre de l'étape d'aménagement PRODES 2035, la Confédération et les CFF souhaitent donc moderniser l'offre et l'infrastructure de manière durable et orientée clientèle. Cette étape d'aménagement représente pour la Suisse un investissement de 11,9 milliards de francs dans le réseau ferroviaire. D'après les prévisions, les aménagements devraient être décidés par le Parlement en 2019, puis réalisés d'ici à 2035 — une infrastructure qui pourra alors être utilisée jusqu'au siècle prochain.

Même si nous comptons mieux exploiter le réseau à l'avenir grâce aux nouvelles technologies, nous devons élargir les capacités et éliminer les goulets d'étranglement. Avec le programme d'innovation smartrail 4.0, nous entendons augmenter les capacités du réseau ferroviaire jusqu'à 30 % et réduire les coûts de 450 millions de francs par an par rapport à la technologie traditionnelle.

Amélioration du confort.

Les trains IC 2000 transportent près de 180 000 voyageurs par jour et relient les principales villes de Suisse. La rénovation complète des 341 voitures a débuté l'été dernier. Les clients profiteront notamment d'un design intérieur revisité, de prises électriques intégrées aux nouvelles tables des compartiments et d'un espace pour recharger les smartphones. La réception sur le réseau mobile sera en outre améliorée grâce à des vitres laissant passer les ondes.



Un chemin de fer fort pour façonner la mobilité de demain.

Notre entreprise ferroviaire intégrée tire sa force de l'engagement quotidien de ses 32 300 collaboratrices et collaborateurs, qui travaillent pour maintenir et renforcer notre ponctualité et notre fiabilité dans l'intérêt de la clientèle. Ce service quotidien rendu au pays figure en tête de nos priorités. Il constitue un élément essentiel de la pérennité des CFF.

Cependant, les CFF ont aussi pour mission de réfléchir au futur de la mobilité. Pour nous, façonner la mobilité de demain signifie prendre en compte les changements sociaux, technologiques et réglementaires tout en préservant l'environnement.

Aujourd'hui, notre système ferroviaire est déjà efficace, de bonne qualité et estimé à l'étranger. Forts de ce constat, nous analysons les services de mobilité qui pourraient s'avérer utiles à l'avenir, et évaluons le potentiel de nouvelles technologies ou modèles d'affaires. Pour être en mesure de proposer à nos clients des offres de mobilité qui ne se limitent pas au rail, nous voulons faire preuve d'audace et oser la nouveauté, par exemple avec l'offre étendue de Green Class CFF et les nouvelles offres d'autopartage.

L'humain reste au cœur de notre activité.

Les personnes et leurs besoins de mobilité en constante évolution s'inscrivent au centre de nos activités. Il est important de tenir compte des changements d'habitudes en matière de travail et de temps libre, des avancées de l'automatisation, de ses répercussions sur le marché du travail ainsi que de l'évolution de la population et de l'urbanisme. Nous sommes sûrs d'une chose: le juste équilibre entre humain et machine, entre présence physique et service numérique, reste important.

Nous savons bien que le virage numérique comporte également des risques pour notre entreprise, nos emplois et nos collaborateurs. Comme nous figurons parmi les principaux employeurs du pays, nous avons initié avec les partenaires sociaux un fonds dédié à la réalisation du virage numérique pour concilier les intérêts de l'entreprise et des partenaires sociaux. Les CFF allouent dix millions de francs à ce fonds, qui va permettre de financer des études et des projets. Une première étude doit fournir des indications concrètes sur l'évolution des profils des métiers, sur les postes de travail qui voient le jour ou disparaissent, ainsi que sur les compétences qui seront nécessaires à l'avenir. Ce fonds a aussi été conçu pour accompagner le développement de toutes les catégories professionnelles fortement affectées par le virage numérique.

Nous préparons le monde du travail de demain à l'aide de programmes axés sur la conduite, les compétences, les environnements de travail, les formes d'organisation et l'utilisation efficace de nouveaux équipements de travail.

En tant que chemin de fer fort, nous avançons confiants vers l'avenir, aux côtés de nos collaborateurs et partenaires, pour nos clients, pour la Suisse – afin de rester, aujourd'hui comme demain, cette entreprise de service public qui fournit une contribution décisive à la compétitivité de notre pays et à la qualité de vie de ses habitants.

Le groupe CFF en chiffres.

Compte de résultat du groupe	2018	2017	+/-	+/- en %
En millions de francs				
Produits d'exploitation	9 645	9 442	203	2,2
Charges d'exploitation	-9 059	-8 941	-119	1,3
EBIT avant correction de valeur	586	501	84	16,9
Résultat d'exploitation/EBIT	586	313	273	87,4
Résultat financier	-105	-104	-2	1,8
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	107	207	-100	-48,4
Résultat avant impôts	587	416	171	41,1
Impôts et parts des minoritaires	-19	-17	-2	9,1
Résultat du groupe	568	399	169	42,5
Infrastructure Réseau ¹	53	53	0	0,1
Trafic régional ¹	48	14	34	249,2
Secteurs autofinancés	467	332	135	40,6
Flux de trésorerie disponible ²	-215	396	-611	-154,2
Endettement net porteur d'intérêts	8 619	8 406	213	2,5
Taux de couverture de la dette	5,62	5,97	-0,35	-5,9
Subventions des pouvoirs publics ³	2 720	2 666	54	2,0
Prestations pour l'infrastructure ferroviaire	2 058	2 030	28	1,4
Indemnités compensatoires Trafic régional	653	622	31	5,0
Indemnités compensatoires Trafic marchandises	8	13	-5	-41,3

¹ Conformément aux dispositions légales, les bénéfices sont affectés aux réserves spéciales.

² Après financement par les pouvoirs publics

³ Viennent s'y ajouter des prêts et des contributions à fonds perdu pour les investissements (2018: 746 millions de francs).

Résultats par segment	2018	2017	+/-	+/- en %
Comptes individuels en millions de francs				
Voyageurs	241	186	56	29,9
Trafic grandes lignes	176	178	-2	-1,3
Trafic régional	48	14	34	249,2
Autres domaines d'activité	17	-6	23	-369,5
Taux de couverture des coûts en trafic régional (%)	61,8	61,2	0,6	1,0
Immobilier¹				
avant paiements compensatoires	339	435	-96	-22,1
après paiements compensatoires	10	10	0	4,1
Trafic marchandises²	13	-239	252	-105,4
Cargo Suisse	8	-245	253	-103,5
Cargo International	6	8	-2	-26,6
Infrastructure³	78	100	-21	-21,5
Énergie	25	46	-22	-46,5
Réseau	53	53	0	0,1

¹ Paiements compensatoires (avec intérêts) de 150 millions de francs pour Infrastructure et de 178 millions de francs pour la Caisse de pensions

² Cargo Suisse: les chiffres 2017 incluent une correction de valeur de 189 millions de francs et des provisions pour restructurations de 19 millions de francs. Cargo International: les CFF détiennent 75 % des actions.

³ Y compris paiement compensatoire

Collaborateurs, quantités et prestations	2018	2017	+/-	+/- en %
Collaborateurs (ETP)	32 309	32 754	-446	-1,4
Voyageurs				
Voyageurs transportés par jour (en millions)	1,25	1,24	0,01	0,8
Voyageurs-kilomètres (en millions)	18 608	18 501	107	0,6
Taux d'occupation moyen (en %)	27,9	27,5	0,4	1,4
Ventes de billets (en millions)	107,4	98,9	8,5	8,6
Taux de libre service (en %)	87,9	84,8	3,2	3,7
dont part via canaux numériques (en %)	41,2	32,7	8,5	26,0
Immobilier				
Produits locatifs de tiers (en millions de francs)	502	480	22	4,6
Trafic marchandises				
Tonnes-kilomètres nettes (en millions) ¹	16 974	16 699	276	1,7
Wagons CFF Cargo SA (Suisse) chargés				
Trafic par wagons systématique	573 101	569 360	3 741	0,7
Trafic par wagons isolés	68 370	69 370	-1 000	-1,4
Trains complets	225 107	217 695	7 412	3,4
Infrastructure				
Sillons-kilomètres (en millions)	182,3	182,3	0,1	0,0
Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour)	77,7	78,4	-0,7	-0,8

¹ Donnée consolidée pour CFF Cargo SA et SBB Cargo International SA

reporting.cff.ch

Flux financiers aux CFF en 2018.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2017

Source des fonds

9341 (-0,1%)

Clients

63%**5876 (-1,7%)**Chiffre d'affaires clients
5732 (+2,5%)Produit du trafic voyageurs
3393 (+2,3%)Autres
144Produit du trafic marchandises
868 (+3,6%)Produits accessoires
841 (+1,7%)Produits locatifs
508 (+4,5%)Autres produits
122 (-3,2%)Vente de biens immobiliers
143 (-62,7%)Désinvest. immob. financières
2 (-41,9%)Confédération
31%**2927 (+3,8%)**Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (Convention sur les prestations)
1808 (+0,9%), dont prêt
-117 (-3,8%)Indemnités pour prestations commandées Aménagement (prêt)
637 (+11,5%)Indemnités pour prestations commandées TRV
312 (+5,5%)Autres contributions
170 (+6,0%)Cantons
6%**539 (-2,4%)**Indemnités compensatoires liées au TRV
341 (+4,6%)Prêts assortis d'un financement spécial
169 (-7,1%)Autres contributions
29 (-34,7%)

Les revenus des CFF proviennent essentiellement des clients (63%), 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 31 %, cantons 6 %).



CFF

Voyageurs
109 (-26,9%)Immobilier
-437 (<-100%)Trafic marchandises
26 (>100%)Infrastructure
-50 (<-100%)Unités centrales
138 (-55,1%)Flux de trésorerie disponible
-215 (<-100%)

Utilisation des fonds

9556 (+6,7%)

Collaborateurs

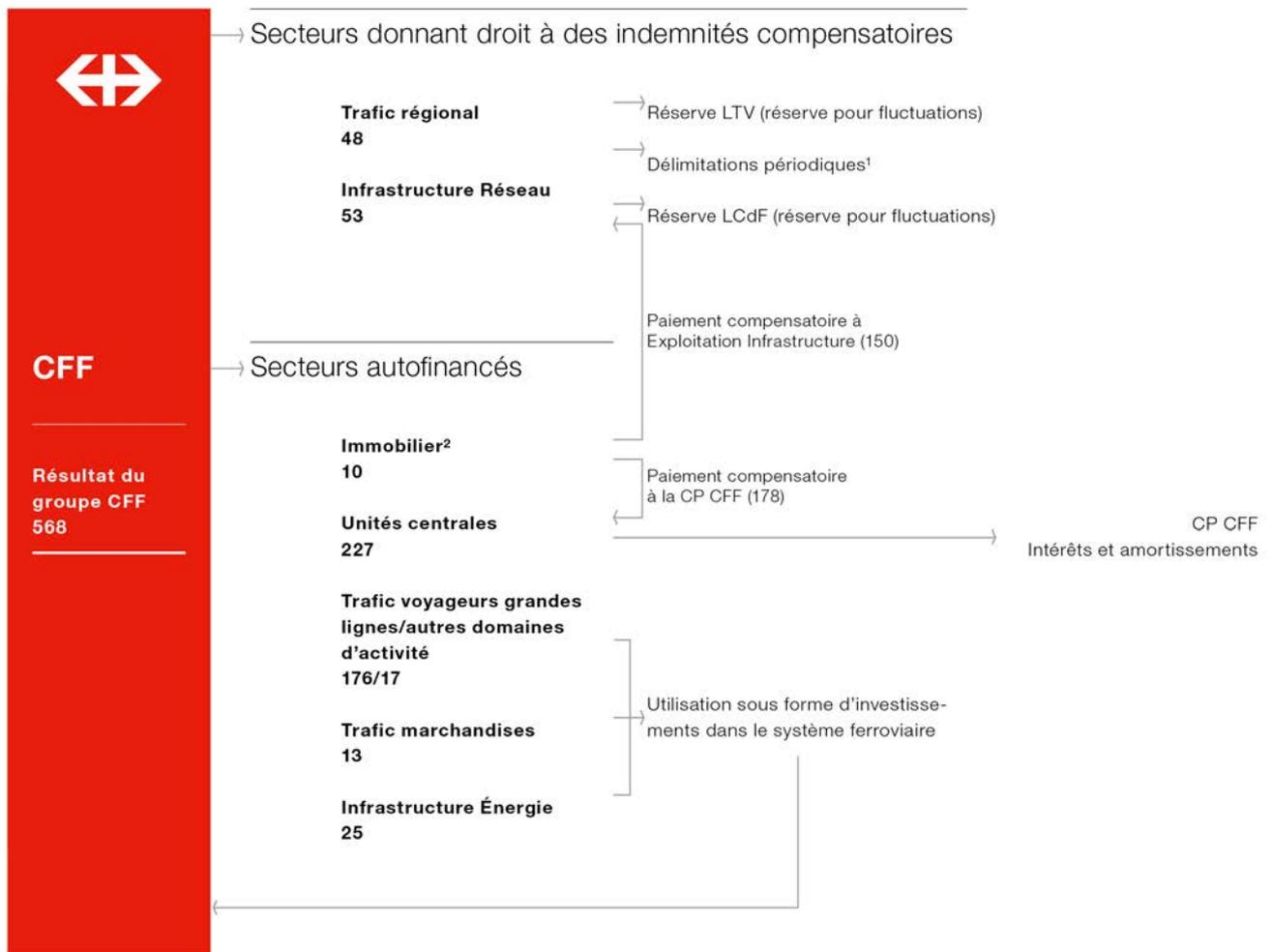
44%**4226 (+0,3%)**Salaires/prestations sociales
4226 (+0,3%)Fournisseurs et partenaires commerciaux
55%**5232 (+12,8%)**Investissements
2778 (+0,7%)Autres charges d'exploitation
1735 (+4,8%)Matières premières
345 (-4,2%)Autres flux
374 (>100%)Réduction de la TVA déductible
98 (-1,3%)**TVA 1%**

Les salaires et les prestations sociales du personnel représentent les charges les plus importantes (44%). S'y ajoutent les charges liées aux matières premières et prestations (55%), que les CFF achètent à leurs fournisseurs et partenaires commerciaux.

Les CFF ayant consommé en 2018 davantage de moyens qu'ils n'en ont produit, il en résulte un flux de trésorerie disponible négatif de -215 millions de francs.

Répartition des bénéfices des CFF.

En millions de francs



¹ Délimitations Swiss GAAP RPC à CO et COFI à COEX (se compensent au fil des années)

² Avant paiements compensatoires de 339 millions de francs

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, les compétences, la prestation et la rémunération.

Forme juridique et structure du groupe.

Les CFF entendent répondre aux attentes et aux besoins en matière d'information et de transparence en communiquant de manière ouverte. Bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse, la structure et l'organisation du présent rapport s'alignent autant que possible sur la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) émise par la SIX Swiss Exchange (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.

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, gérée comme une division jusqu'à fin 2018. À partir de 2019, CFF Cargo SA perd son statut de division et devient une société du groupe. Les divisions et les unités centrales ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

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

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

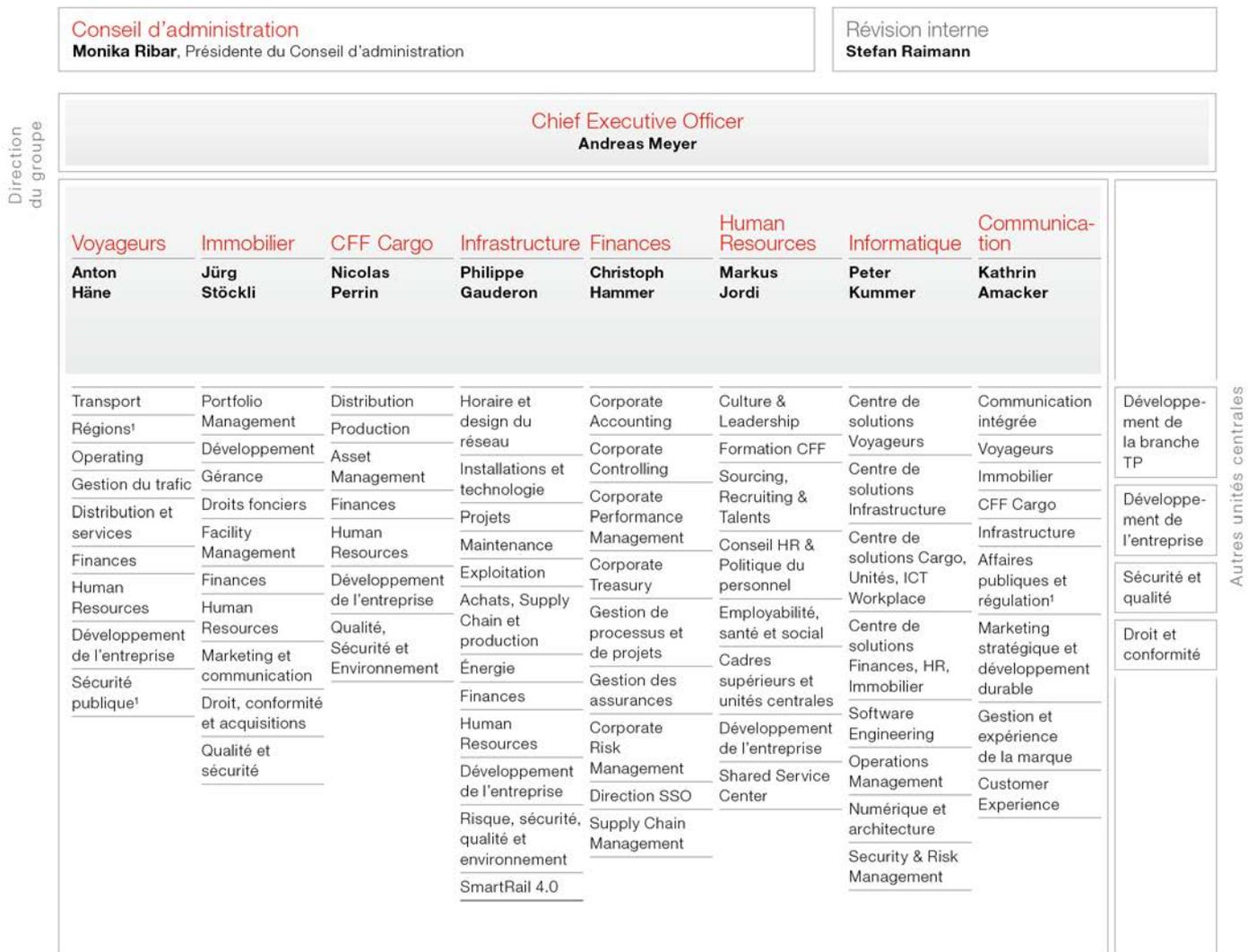
Participations croisées.

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 31.12.2018, le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. Les actions sont entièrement libérées. Il n'existe ni capital autorisé ou conditionnel, ni bons de participation ou bons de jouissance, ni emprunts convertibles ou options. Cette structure n'a connu aucune modification depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1^{er} janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'art. 7 al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Organigramme (31 décembre 2018).



Autres unités centrales

¹ Droit/obligation de rapporter au CEO

Conseil d'administration.

Composé de neuf membres au 31 décembre 2018, 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).

Sur la base des art. 626 s., 647 et 698 du Code des obligations suisse, l'Assemblée générale a révisé les statuts des CFF. 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. La Confédération exerce moins de droits en matière de rémunérations que ne le font les actionnaires d'entreprises cotées en bourse depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance contre les rémunérations abusives dans les sociétés anonymes cotées en bourse (ORAb). Pour cette raison, elle a défini des mesures visant à renforcer le pilotage des honoraires et des rémunérations, notamment dans les grandes sociétés anonymes de la Confédération. Les deux points suivants ont été inscrits dans les statuts: la part de salaire variable des membres de la Direction du groupe ne doit pas dépasser 50 % du salaire de base fixe et celle des prestations accessoires ne doit pas excéder 10 %. Le montant maximal des prestations accessoires est fixé dans le cadre de cette limite par le Conseil d'administration.



De gauche à droite: Pierre-Alain Urech, Erich Ammann, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Beat Schwab, Daniel Trolliet, Monika Ribar, Peter Siegenthaler, Fabio Pedrina

Membres du Conseil d'administration.

Le personnel doit être représenté de manière appropriée au sein du Conseil d'administration conformément à la LCFF. En 2018, cette tâche a été assumée d'une part par Daniel Trolliet, et de l'autre par Fabio Pedrina.

Le chapitre ci-après détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2018 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 du Conseil d'administration depuis le 15 juin 2016, membre depuis 2014, licenciée en sciences économiques, économiste HSG, membre du comité Contrôle, du comité Personnel et organisation, du comité Risques et compliance, du comité Dialogue politique ainsi que du comité ad hoc Cargo.

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 de surveillance de Lufthansa AG, Francfort (D) | Membre du Conseil de l'innovation d'Innosuisse – Agence suisse pour l'encouragement de l'innovation, Berne (jusqu'au 18.5.2018) | Membre du comité exécutif consultatif de WORLD MINDS Foundation, Zurich | Membre du conseil de Deloitte Advisory Council Schweiz (jusqu'au 21.9.2018).

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vice-président depuis le 15 juin 2016, membre depuis 2010, licencié en sciences politiques, président du comité Audit jusqu'à fin mars 2018 puis membre du comité Audit, du comité Dialogue politique et du comité ad hoc Cargo.

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

Erich Ammann (1957, CH)

Membre depuis le 15 juin 2016, économiste d'entreprise diplômé ESCEA, membre du comité Audit et du comité ad hoc Cargo.

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Schindler Holding SA, Hergiswil (depuis le 20.3.2018) | Président du conseil d'administration d'Ascenseurs Schindler SA, Ebikon.

Georg Kasperkovitz (1966, A)

Membre depuis le 15 juin 2016, docteur en sciences techniques, MBA, Executive, CEO de Consumer Packaging, Mondi Group. Membre du comité Risques et compliance ainsi que du comité ad hoc Cargo.

Pas de mandat principal.

Fabio Pedrina (1954, CH), représentant du personnel

Membre depuis le 2 mai 2017, licencié en sciences économiques de l'Université de Zurich et aménagiste EPFZ-NDS/FSU/REG-A, copropriétaire et membre du conseil d'administration de Studio Habitat.ch SA, Bellinzone, président du comité Dialogue politique.

Principaux mandats: membre et vice-président du conseil d'administration de Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno (depuis le 19.10.2018).

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membre depuis 2012, licenciée en sciences économiques, copropriétaire de la société de conseil en entreprise Crescendo Marketing (jusqu'au 31.12.2018), présidente du comité Personnel et organisation.

Principaux mandats: vice-présidente du conseil d'administration de HUG AG, Malters (depuis le 22.6.2018) | Membre du conseil d'administration de Schenk SA, Rolle | Membre du conseil d'administration de Landolt & Cie, Lausanne | Membre du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon (depuis le 19.1.2018) | Membre du conseil d'administration d'Emmi SA, Lucerne (depuis le 12.4.2018) | Membre du comité de SwissBoardForum, Berne.

Beat Schwab (1966, CH)

Membre depuis le 15 juin 2016, docteur en sciences politiques, président du conseil d'administration de Schwab & Kuster AG, membre puis, à partir d'avril 2018, président du comité Audit, membre du comité Personnel et organisation.

Principaux mandats: président du conseil d'administration de Zug Estates Holding AG, Zoug | Vice-président du conseil d'administration de pom+ consulting AG & pomGroup AG, Zurich | Membre du conseil d'administration de Raiffeisen Suisse société coopérative, Saint-Gall (depuis le 10.11.2018) | Membre du conseil d'administration de Varia US Properties SA, Zoug | Membre du conseil d'administration de Credit Suisse Asset Management (Suisse) SA, Zurich (depuis le 31.12.2018).

Daniel Trolliet (1954, CH), représentant du personnel

Membre depuis 2011, membre du Grand Conseil du canton de Vaud, membre du comité Personnel et organisation ainsi que du comité Risques et compliance.

Principaux mandats: membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan, Pully.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Membre depuis 2015, directeur général du groupe Romande Energie SA, Morges, président du comité Risques et compliance, membre du comité Dialogue politique.

Principaux mandats: président du conseil d'administration de cinq entreprises énergétiques en Suisse romande: Romande Energie Commerce SA, Morges | Romande Energie Services SA, Morges | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. [FMHL], Château-d'Œx | Forces Motrices de l'Avançon SA [FMA SA], Bex (jusqu'au 10.6.2018) | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA), Bourg-Saint-Pierre) | Président du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVG SA), Villars-sur-Ollon (depuis le 18.1.2018) | Président du conseil d'administration de DransEnergie SA, Orsières | Membre du comité de regioGrid (Association des distributeurs d'énergie cantonaux et régionaux), Aarau.

Autres activités.

Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe déclarent leurs intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Le comité Personnel et organisation veille à la bonne déclaration des intérêts, à l'identification précoce des éventuels conflits d'intérêts et au respect des règles de récusation. Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents. Fabio Pedrina travaille notamment en tant qu'urbaniste pour certaines communes du Tessin situées le long de lignes CFF. Romande Energie SA, dont le Directeur général est Pierre-Alain Urech, exploite et entretient un certain nombre

de lignes de distribution électrique que les CFF utilisent également. Ces deux cas ne présentent pas de conflits d'intérêts et, le cas échéant, les règles de récusation seront appliquées.

Les autres membres n'ont pas entretenu de relations commerciales à titre personnel avec les CFF (p. ex. comme fournisseur ou bailleur de fonds).

Élection et durée du mandat.

Le Conseil d'administration et le Président/la Présidente du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'assemblée générale élit la Présidente/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 2019.

Organisation interne.

Le Conseil d'administration élit le vice-président, les présidents des différents comités du Conseil d'administration ainsi que leurs membres. Il nomme un secrétaire, qui n'est pas nécessairement membre du Conseil d'administration. Conformément au règlement d'organisation, les comités du Conseil d'administration disposent des compétences décisionnelles pour certaines affaires n'impliquant pas de tâches inaliénables et intransmissibles.

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 2018, le Conseil d'administration a tenu sept séances ordinaires, deux réunions extraordinaires et deux séances spéciales.

Le Conseil d'administration comprend les comités consultatifs suivants: le comité Audit (quatre séances ordinaires et deux réunions extraordinaires en 2018), le comité Personnel et organisation (sept séances ordinaires et six réunions extraordinaires en 2018), le comité Risques et compliance (deux séances en 2018), le comité Dialogue politique (trois séances en 2018) et le comité ad hoc Cargo (six séances en 2018). 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, la trésorerie, les impôts, les assurances 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. 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 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. conventions collectives de travail), est responsable du bon déroulement de la

procédure de déclaration dans le cadre du code de conduite du Conseil d'administration des CFF et veille au respect des règles de récusation ainsi que du code de conduite. 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 Risques et compliance est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF tout en assurant la gestion du risque et son amélioration, et en gérant le rapport annuel sur les risques d'entreprise (y c. controlling des mesures), le rapport «Legal & Compliance», l'évaluation et le développement des principes et des activités du management du risque (politique de management du risque des CFF, Compliance Policy CFF et code de conduite CFF) des CFF ainsi que le reporting sur les investissements. Le responsable Révision interne, la responsable Droit et compliance ainsi que la responsable Corporate Risk Management assistent aux séances du comité Risques et compliance.

Le comité Dialogue politique se charge du positionnement politique et réglementaire des CFF, p. ex. dans le cadre de procédures de consultation, de prises de position ou d'autres affaires parlementaires importantes à l'échelon national ou cantonal, définit les priorités politiques et réglementaires, prépare les demandes de concession importantes pour le groupe, rend compte à la Confédération (en particulier avec le rapport du propriétaire) et élabore la position des CFF en vue du renouvellement des objectifs stratégiques de la Confédération/des CFF.

En 2018, le comité ad hoc Cargo s'est penché sur le plan d'assainissement et de développement, le programme de transformation ainsi que le développement de la gouvernance de CFF Cargo SA.

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

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

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

Conformément à l'art. 12, al. 1 de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Leurs attributions respectives sont définies dans le Règlement d'organisation et de gestion. 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. En 2017, le Conseil d'administration a remanié le règlement d'organisation et de gestion. Le nouveau Règlement d'organisation est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

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

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

- Performance Cockpit: rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration et dernières estimations mensuelles concernant la réalisation des objectifs budgétaires;
- budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP);
- perspectives de l'entreprise à long terme;
- système d'objectifs pour toutes les unités concernées, différenciant entre les domaines donnant droit à des indemnités compensatoires et les autres;
- directives de développement culturel comme base pour la conception de l'organisation;
- 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;
- approbation du controlling des mesures;
- prise de connaissance du rapport «Legal & Compliance»;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- approbation du rapport annuel sur les sociétés en participation des CFF;
- prise de connaissance du rapport annuel sur l'état du réseau;
- approbation du rapport annuel relatif à la Convention sur les prestations;
- approbation du rapport annuel sur la sécurité («Security» et «Safety»).

Révision interne.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Contrôle et la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Directement subordonné 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.

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. Dans le cadre du controlling, les mesures de gestion des risques sont analysées et, le cas échéant, adaptées. Au plus haut niveau, la Direction du groupe, le comité Risques et compliance et le Conseil d'administration débattent de ces risques et mesures. Les décisions adoptées à ce niveau sont prises en compte dans les processus de management des risques. Conformément à l'art. 961c CO, l'annexe aux comptes consolidés renseigne sur la réalisation d'une évaluation des risques.

Compliance.

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe revendiquent une culture d'entreprise conforme aux exigences légales et aux principes éthiques. Les CFF sont conscients de leur responsabilité de partenaire loyal et correct vis-à-vis de leur personnel, de leurs clients, de leurs partenaires commerciaux et de la population dans son ensemble. Pour cette raison, ils ont défini dans le code de conduite CFF («Code of Conduct») des principes, des valeurs et des règles de comportement que les collaborateurs, les clients et les fournisseurs sont tenus de respecter. Tout collaborateur des CFF peut signaler des violations présumées ou avérées de personnes internes ou externes au groupe, soit de manière confidentielle au service d'alerte de compliance, soit de manière anonyme via un système sécurisé basé sur Internet.

Le système de gestion de la compliance (SGC) des CFF comprend un ensemble complet de mesures. Ces dernières ont pour objectif de garantir que l'action des CFF est toujours conforme aux lois et aux réglementations applicables.

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. Représentée par le CEO, la Direction du groupe répond devant le Conseil d'administration de l'ensemble des résultats du groupe tout en étant impliquée dans le développement des CFF à long terme.



De gauche à droite: Philippe Gauderon, Jürg Stöckli, Nicolas Perrin, Kathrin Amacker, Markus Jordi, Peter Kummer, Andreas Meyer, Christoph Hammer, Anton Häne

La Direction du groupe compte neuf membres désignés par le Conseil d'administration. Chacun d'entre eux veille à la gestion opérationnelle de son domaine de responsabilité.

Le CEO assure la présidence de la Direction du groupe. Il répond de l'ensemble des résultats du groupe devant le Conseil d'administration et est également responsable envers ce dernier de toutes les activités de la Direction du groupe et de son efficacité. Il défend donc les propositions et les demandes de celle-ci devant le Conseil d'administration, généralement avec le membre de la Direction responsable.

Membres de la Direction du groupe.

Le présent chapitre détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2018 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 (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.

Andreas Meyer (1961, CH)

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

Principaux mandats: président du Conseil d'administration de Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | Membre du Comité et du Comité directeur de l'Union des transports publics (UTP) | Membre du comité du Service d'information pour les transports publics (LITRA) (jusqu'au 26.9.2018) | Membre de la Communauté européenne du rail (CER), Bruxelles | 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 pilotage de digitalswitzerland.

Anton Häne (1955, CH)

Directeur CFF Voyageurs depuis 2018, agent du mouvement, depuis 1971 aux CFF en tant que responsable Fonctionnement du système Distribution (1992-1999), responsable Controlling Voyageurs (1999-2001), responsable Distribution Suisse (2002-2007), responsable Gestion du trafic (2007-2014), responsable Grandes lignes (2014-2016) et responsable Transport (2014-2017).

Principaux mandats: président du conseil d'administration de zb Zentralbahn AG, Stansstad | Membre du conseil d'administration de Caisse suisse de voyage (Reka) société coopérative, Berne.

Jürg Stöckli (1969, CH)

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

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de smeyers Holding AG, Emmen | Vice-président de Grosse Schanze AG, Berne (jusqu'au 31.12.2018) | Vice-président du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich (jusqu'au 31.12.2018) | Membre de Mobilière Suisse Société Coopérative, Berne (depuis septembre 2018) | Membre de Verband der Immobilien-Investoren VII, Berne (jusqu'au 31.12.2018).

Nicolas Perrin (1959, CH)

Directeur Cargo depuis 2008, ingénieur civil diplômé EPFZ. Auparavant, responsable du secteur d'activité International et suppléant du responsable de la division Cargo (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, Hambourg | Membre du conseil d'administration de Xrail SA | Membre du conseil d'administration de HUPAC INTERMODAL SA, y c. Termini SA, Chiasso | Membre du conseil d'administration de HUPAC SA, Chiasso | Vice-président du conseil d'administration de RAlpin, Olten | Président du Conseil d'administration de SBB Cargo International, Olten | Membre du comité du LITRA, Berne (jusqu'au 26.9.2018).

Philippe Gauderon (1955, CH)

Directeur CFF 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 du Service d'information pour les transports publics (LITRA) | Membre du conseil de surveillance d'ÖBB-Infrastruktur AG, Vienne | Membre du comité du LITRA, Berne (jusqu'au 26.9.2018).

Christoph Hammer (1970, CH)

CFO depuis 2017, économiste d'entreprise diplômé ESCEA et formation continue à l'International Institute for Management Development IMD à Lausanne. Associé et directeur de PricewaterhouseCoopers (entreprise d'expertise comptable et de conseil), CFO et suppléant du directeur général de Starbucks Suisse/Autriche, CFO Hilti pour la région d'Europe du nord, Hilti Grande-Bretagne et Hilti Suisse.

Principaux mandats: membre du Conseil d'administration de Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten | Membre du conseil d'administration de FC St. Gallen Event AG et de FC St. Gallen AG, Saint-Gall | Vice-président du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich (depuis mai 2018).

Markus Jordi (1961, CH)

Directeur CFF HR depuis 2007, licencié en droit. Auparavant, responsable Ressources humaines Suisse à Bâloise Assurances, membre de la direction et responsable Ressources humaines Groupe de Bâloise Holding SA à partir de 2006.

Principaux mandats: membre du groupe des directeurs des ressources humaines et membre du comité directeur de dialogue social sectoriel européen de la CER (Communauté européenne du rail), Bruxelles | Membre du comité de l'Union patronale suisse, Zurich | Membre du conseil d'administration de Ti&m Holding AG, Zurich (depuis le 1.5.2018).

Peter Kummer (1965, CH)

Directeur CFF Informatique depuis 2010, licencié en sciences politiques. Aux CFF depuis 2007. Auparavant, responsable Architecture et stratégie informatiques chez Mobilière Suisse Société d'assurances SA.

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de SwissSign Group SA, Opfikon (depuis le 1.2.2018).

Kathrin Amacker (1962, CH)

Directrice CFF Communication depuis 2013, docteur ès lettres 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, Lucerne | Membre du comité du LITRA, Berne (depuis octobre 2018).

Contrats de management.

Au 31 décembre 2018, 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.

Pendant l'année sous revue, la Direction du groupe était composée d'un CEO, des directeurs des divisions Infrastructure, Voyageurs, Cargo et Immobilier, ainsi que des directions spécialisées Personnel, Finances, Informatique et Communication.

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

Rémunérations.

Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations et des prestations accessoires de ses membres dans le règlement sur les honoraires et le remboursement des frais. Ce règlement a été révisé au 1^{er} octobre 2018 par le Conseil d'administration et approuvé par l'Intendance des impôts du canton de Berne. 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, les membres reçoivent en outre des jetons de présence pour les travaux effectués au sein des comités. Les prestations accessoires englobent la remise à titre gratuit d'abonnements généraux aux membres du Conseil d'administration et à leur partenaire respectif, et ce désormais uniquement pour la durée de leur mandat au sein du Conseil d'administration (suppression de l'AG à vie pour le Président du Conseil d'administration et, pour les autres membres, de l'AG pour une durée de quatre ans à compter de leur départ du Conseil d'administration).

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. 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 (prestation supprimée au 31. 12. 2018).

Le Conseil d'administration fixe les objectifs et approuve l'atteinte des objectifs des membres de la Direction du groupe pour l'exercice précédent ainsi que 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.

En fixant 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 (Confédération). 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 au marché, adéquates et justes.

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 des entreprises liées à la Confédération de demander l'adaptation des statuts au plus tard en 2018 lors de leur assemblée générale ordinaire. Dans ce cadre, l'Assemblée générale 2018 a défini la 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 du groupe.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

Durant l'exercice sous revue, des honoraires d'un montant de 33 000 francs (exercice précédent: 0) ont été versés à Georg Radon, ancien membre de la Direction du groupe, pour ses activités au sein du conseil d'administration de sociétés du groupe CFF. 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).

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 ou de rémunération 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.

Conseil d'administration.

En francs	2018	2017
Ensemble des membres du Conseil d'administration		
Honoraires	805 000	810 834
Honoraires et indemnités supplémentaires	145 000	96 074
Indemnités forfaitaires pour frais	78 500	79 083
Abonnement général	49 329	80 560
Rémunération totale	1 077 829	1 066 551
Présidente du Conseil d'administration		
Honoraires	225 000	225 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	34 000	22 500
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	5 852	9 155
Rémunération totale	287 352	279 155
Vice-président		
Honoraires	90 000	90 000
Honoraires et indemnités supplémentaires	14 000	13 000
Indemnités forfaitaires pour frais	7 000	7 000
Abonnement général	5 852	9 155
Rémunération totale	116 852	119 115
Sept autres membres du Conseil d'administration		
Honoraires	490 000	495 834
Honoraires et indemnités supplémentaires	97 000	60 574
Indemnités forfaitaires pour frais	49 000	49 583
Abonnement général	37 625	62 250
Rémunération totale	673 625	668 241

Direction du groupe.

En francs	2018	2017
Ensemble des membres de la Direction du groupe		
Salaire de base (part fixe)	3 633 200	3 363 035
Prime liée à la prestation et aux résultats	1 420 038	1 500 486
Indemnités forfaitaires pour frais	178 800	177 327
Contribution annuelle à la Caisse de pensions	0	300 000
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général	75 608	70 551
Rémunération totale	5 327 151	5 430 904
CEO		
Salaire de base (part fixe)	664 300	600 000
Prime liée à la prestation et aux résultats	264 657	288 750
Indemnités forfaitaires pour frais	25 200	25 200
Contribution annuelle à la Caisse de pensions	0	60 000
Assurance-risque	19 505	19 505
Abonnement général	13 780	13 780
Rémunération totale	987 442	1 007 235

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable.

L'Assemblée générale désigne l'organe de révision du groupe pour une durée d'un an. Depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1^{er} janvier 1999, ce mandat est confié à Ernst & Young, Berne. En règle générale, Ernst & Young fait fonction d'organe de révision pour les filiales du groupe également. En 2018, un nouveau réviseur responsable a assumé cette fonction pour le compte des CFF.

Mandats et honoraires.

Le mandat de base comprend la vérification des comptes individuels et consolidés des CFF. Au cours de l'exercice 2018, les honoraires de l'organe de révision se sont élevés à 958 345 francs (2017: 923 000 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Ernst & Young a facturé des honoraires à hauteur de 0 franc pour des prestations additionnelles liées à la révision (2017: 270 000 francs).

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

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

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

Pilotage des CFF.

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

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

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

- fixation des objectifs à long terme dans la loi fédérale sur les chemins de fer;
- définition, par le Parlement, d'un plafond de dépenses quadriennal destiné au financement de l'exploitation, du maintien de la qualité du réseau et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;

- définition, par le Conseil fédéral, des objectifs stratégiques assignés aux CFF et dont le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre; approbation, par le Conseil fédéral, du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques;
- fixation, dans une convention de mise en œuvre, de l'affectation concrète des crédits d'engagements alloués aux CFF par le DETEC aux fins de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- définition des objectifs liés à l'exploitation et au maintien de la qualité du réseau de l'infrastructure ferroviaire dans une convention conclue entre l'Office fédéral des transports et les CFF;
- définition des statuts des CFF;
- définition de la limite supérieure pour la rémunération du conseil d'administration et de son président (séparément) et pour le montant total de la rémunération de la Direction du groupe;
- 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/DFP.

Annexes.

Sommaire.

P 44 Rapport financier

Groupe CFF

- P 44 Compte de résultat du groupe CFF
- P 45 Bilan du groupe CFF
- P 46 Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF
- P 47 Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF
- P 48 Annexe aux comptes consolidés 2018
- P 71 Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe

CFF SA

- P 73 Compte de résultat de CFF SA
- P 74 Bilan de CFF SA
- P 75 Annexe aux comptes annuels de CFF SA
- P 84 Proposition d'utilisation du résultat
- P 85 Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

P 87 Rapport de développement durable

- P 87 Le développement durable aux CFF
- P 92 Création d'une chaîne de valeur efficace et responsable
- P 97 Préservation de l'avantage environnemental du trafic voyageurs et marchandises face à la route
- P 104 Attitude d'employeur responsable
- P 110 Conception simple et durable de l'accès et de l'utilisation de la mobilité et de la logistique
- P 119 Contribution à une offre de transport et d'immobilier durable en Suisse
- P 123 Contribution des CFF à la réalisation des ODD
- P 125 Principes relatifs au reporting sur le développement durable

Compte de résultat du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2018	2017
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	4 382,4	4 279,5
Prestations des pouvoirs publics	2	2 719,6	2 665,8
Produits résultant de la location d'immeubles	3	508,5	486,5
Produits accessoires	4	840,7	826,8
Prestations propres	5	1 194,1	1 183,1
Total Produits d'exploitation		9 645,2	9 441,8
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables	6	-728,1	-747,1
Charges de personnel	7	-4 225,5	-4 213,1
Autres charges d'exploitation	8	-1 833,0	-1 754,5
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 20	-2 095,6	-2 065,5
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 21	-177,3	-160,4
Total Charges d'exploitation		-9 059,5	-8 940,5
Résultat d'exploitation/EBIT avant dépréciation d'actifs		585,7	501,2
Dépréciation d'actifs	10	0,0	-188,7
Résultat d'exploitation/EBIT		585,7	312,6
Résultat financier	11	-105,5	-103,6
Résultat ordinaire		480,2	208,9
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	12	107,0	207,3
Bénéfice avant impôts		587,2	416,2
Impôts sur les bénéfices	13	-12,7	-11,2
Parts des minoritaires	14	-6,2	-6,1
Bénéfice du groupe		568,4	399,0

Bilan du groupe CFF.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Actif circulant			
Liquidités	15	657,4	615,5
Créances résultant de livraisons et de prestations	16	576,2	598,3
Autres créances	17	118,6	122,6
Stocks et travaux en cours	18	328,3	317,2
Comptes de régularisation actif		382,7	309,0
Total Actif circulant		2 063,2	1 962,7
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	19	431,3	403,3
Immobilisations corporelles	20	33 671,1	33 234,3
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	9 421,2	8 604,4
Immobilisations incorporelles	21	978,3	969,2
Total Actif immobilisé		44 502,0	43 211,2
Total Actif		46 565,2	45 173,8

Passif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	22	828,4	871,0
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	0,7	0,8
Dettes résultant de livraisons et de prestations	24	785,8	848,1
Autres dettes à court terme	25	146,1	158,8
Comptes de régularisation passif	26	1 458,5	1 469,1
Provisions à court terme	27	275,1	288,0
Total Capitaux étrangers à court terme		3 494,7	3 635,8
Dettes financières à long terme	22	8 450,8	8 150,5
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	20 249,9	19 562,2
Autres dettes à long terme	25	824,2	879,8
Provisions à long terme	27	560,3	533,2
Total Capitaux étrangers à long terme		30 085,2	29 125,7
Total Capitaux étrangers		33 579,9	32 761,4
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices		1 243,2	845,4
Bénéfice du groupe		568,4	399,0
Fonds propres sans parts des minoritaires		12 880,7	12 313,4
Parts des minoritaires	14	104,5	98,9
Total Fonds propres		12 985,2	12 412,4
Total Passif		46 565,2	45 173,8

Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2018	2017
Bénéfice du groupe		568,4	399,0
Amortissements de l'actif immobilisé		2 253,8	2 224,6
Pertes sur dépréciations d'actifs		19,1	189,9
Augmentation de provisions		14,5	12,4
Autres produits sans incidence sur le fonds		-56,9	-56,7
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-114,1	-207,4
Bénéfices/pertes proportionnels résultant de l'utilisation de la méthode de la mise en équivalence		-1,3	0,5
Résultat des parts des minoritaires		6,2	6,1
Variation de l'actif circulant net	28	-147,3	366,2
Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		2 542,3	2 934,6
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 324,6	-1 319,1
Entrées de liquidités provenant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		1 217,7	1 615,5
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 375,6	-3 326,0
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		142,5	382,0
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-28,1	-47,8
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		1,6	2,8
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-185,1	-179,8
Sortie de liquidités provenant de l'activité d'investissement		-3 444,8	-3 168,8
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 324,6	1 319,1
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		687,7	630,5
Remboursements d'emprunts obligataires		-150,0	0,0
Remboursements d'engagements financiers à court terme		-78,3	-743,7
Augmentation d'engagements financiers à long terme		485,4	560,2
Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires		-0,4	-0,3
Entrée de liquidités provenant de l'activité de financement		2 269,0	1 765,8
Total Variations de liquidités		41,9	212,5
Liquidités au 1 ^{er} janvier		615,5	403,0
Liquidités au 31 décembre		657,4	615,5
Variation des liquidités		41,9	212,5

Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs		2018	2017
Variation de liquidités provenant de l'activité d'exploitation		1 217,7	1 615,5
Variation de liquidités provenant de l'activité d'investissement		-3 444,8	-3 168,8
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics		-2 227,1	-1 553,3
Variation de liquidités provenant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics		2 012,3	1 949,6
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics		-214,8	396,3
Variation de liquidités provenant du financement des investissements commerciaux		256,7	-183,8
Total Flux de trésorerie		41,9	212,5

Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

En millions de francs	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Écarts de conversion	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
Fonds propres au 1. 1. 2017	9 000,0	2 069,1	852,0	-8,6	11 912,5	92,8	12 005,3
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	399,0	0,0	399,0	6,1	405,1
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0	0,4	2,4
Fonds propres au 31. 12. 2017	9 000,0	2 069,1	1 250,9	-6,6	12 313,4	98,9	12 412,4
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	568,4	0,0	568,4	6,2	574,6
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,3
Fonds propres au 31. 12. 2018	9 000,0	2 069,1	1 819,3	-7,7	12 880,7	104,5	12 985,2

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 2018 s'élève à 2183,2 millions de francs (2017: 2143,3 millions).

Annexe aux comptes consolidés 2018.

Principes de consolidation.

Généralités.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et aux recommandations relatives à la présentation des comptes (Swiss GAAP RPC). Ils donnent une image fidèle 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.

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 ou option sur part au capital, ni droit de vote ou autres droits. Ces transactions sont inscrites au bilan en tant que leasing financier.

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

Méthode de consolidation.

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

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

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 % et dont elle contrôle la politique financière et commerciale. 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. CFF SA détient une participation supérieure à 50 % dans AlpTransit Gotthard SA, öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG et Lémanis SA. Ces sociétés ne font pas l'objet d'une intégration globale, mais sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, car le critère du contrôle n'est pas rempli en raison d'accords et de dispositions statutaires.

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. Elles sont comptabilisées à une valeur proportionnelle aux fonds propres au jour d'établissement du bilan. Leur réévaluation est inscrite au résultat financier.

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 2018	Cours moyen 2017	Cours du jour de clôture 31.12.2018	Cours du jour de clôture 31.12.2017
EUR	1,15	1,11	1,13	1,17

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**, 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. La détention de pièces de rechange stratégiques visant à garantir une exploitation ferroviaire optimale est prise en compte séparément. Tant que leur utilisation est prévisible, ces pièces sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition ou de fabrication sans faire l'objet d'une correction de valeur. Les **travaux en cours** sont comptabilisés au coût d'acquisition ou à la valeur d'aliénation réalisable si elle est plus basse (principe de la valeur la plus basse). La saisie de leur résultat ne se fait qu'après le passage du risque de livraison et de prestation du mandataire au mandant (méthode du Completed Contract).

Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les titres conservés en portefeuille à long terme, ainsi que 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 appropriées et économiquement 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. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation, déduction faite des amortissements cumulés et des corrections de valeur nécessaires lors de l'évaluation postérieure. 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	
– Ouvrages d'art	50
– Installations de la voie ferrée et de lignes de contact	25-50
– Installations de sécurité	15-20
– 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 commerciaux et bureaux	55-75
– Autres bâtiments	40-60

Les intérêts passifs échus durant la réalisation des actifs sont activés 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 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 directement du résultat consolidé 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). Elles sont amorties selon la méthode linéaire sur toute la durée d'utilisation. Les immobilisations incorporelles créées par CFF SA ne sont activées que si elles sont identifiables et génèrent un profit mesurable sur plusieurs années et si les coûts peuvent être définis de manière fiable.

Les durées d'utilisation des immobilisations incorporelles sont estimées comme suit (en années):

	Durée d'utilisation (en années)
Goodwill	5
Droits	selon le contrat
Logiciels	5-8

L'ensemble des 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 de **dépréciation d'actifs** (Impairment). On parle de dépréciation lorsque la valeur comptable de l'actif dépasse la valeur réalisable, à savoir la valeur la plus élevée entre la valeur du marché et la valeur d'usage. S'il y a dépréciation d'actifs, la valeur comptable doit être ramenée à la valeur réalisable et la dépréciation d'actifs doit être inscrite en diminution du résultat consolidé 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 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. 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.

Engagements de prévoyance.

La prévoyance professionnelle des employés de CFF SA, de CFF Cargo SA et de certaines filiales est assurée par la Caisse de pensions CFF, juridiquement autonome. La Caisse de pensions CFF a adopté le régime de primauté des cotisations. Son financement est assuré par les cotisations des employeurs et des employés. Les autres filiales sont rattachées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution.

Les incidences économiques sont définies chaque année sur la base des derniers comptes annuels publiés par les institutions de prévoyance. Elles sont ensuite calculées et portées au bilan conformément à la Swiss GAAP RPC 16. Un avantage économique est inscrit à l'actif uniquement lorsque l'excédent de couverture peut être utilisé par la société pour couvrir les charges de prévoyance futures. Un engagement économique est porté au passif lorsque les conditions de la constitution d'une provision sont remplies. Les variations de l'avantage ou de l'engagement économique par rapport à l'exercice précédent sont enregistrées comme frais de personnel dans le compte de résultat.

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs englobent également les dettes des CFF pour les prestations des collaborateurs à long terme.

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 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 produits résultant de la location d'immeubles.

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 en vertu des conventions passées avec les commanditaires.

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.

Les instruments de couverture des flux de trésorerie futurs sont indiqués dans l'annexe jusqu'à la réalisation du flux de trésorerie sous-jacent. À la réalisation du flux de trésorerie ou en cas de cession du produit dérivé, la valeur actuelle de l'instrument financier est portée au bilan et comptabilisée dans le résultat de la période de manière congruente par rapport au sous-jacent couvert.

Engagements conditionnels et créances éventuelles.

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

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

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

Remarques concernant les comptes consolidés.

0.1 Modification du périmètre comptable.

En 2018, le périmètre de consolidation a connu la modification suivante:

– vente d'une participation de 50 % dans SwissSign AG, Opfikon en lien avec l'acquisition d'une part de 17 % dans la société nouvellement créée SwissSign Group SA, Opfikon (février 2018).

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2018	2017
Trafic voyageurs	3 392,7	3 315,7
trafic grandes lignes	2 483,3	2 428,2
trafic régional	909,5	887,6
Trafic marchandises	867,8	837,9
Prestations d'exploitation	35,5	39,3
Infrastructure (produit des sillons)	86,4	86,6
Produits du trafic	4 382,4	4 279,5

Dans l'ensemble, les produits du trafic ont augmenté de 102,9 millions de francs (+2,4 %).

Le produit du trafic voyageurs a crû de 77,0 millions de francs (+2,3 %) grâce à la hausse du nombre d'abonnements généraux et demi-tarif en circulation ainsi qu'à l'augmentation des revenus liés aux billets dégriffés.

Le produit du trafic marchandises a augmenté de 29,9 millions de francs (+3,6 %) en raison de l'évolution favorable du volume de fret.

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2018	2017
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	312,1	295,8
Cantons	341,4	326,5
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	653,5	622,3
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 324,6	1 319,1
Parts d'investissements non activables	225,7	192,8
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	375,5	401,8
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations	1 925,9	1 913,7
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	124,6	108,7
Cantons	7,8	7,9
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	132,4	116,6
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	2 058,3	2 030,3
Indemnités compensatoires versées par la Confédération pour le trafic marchandises	7,8	13,2
Total Prestations liées au trafic marchandises	7,8	13,2
Prestations des pouvoirs publics	2 719,6	2 665,8

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic voyageurs régional compensent les coûts non couverts par les voyageurs. La hausse de 31,2 millions de francs (+5,0 %) est liée aux réaménagements de l'offre au Tessin, à Zurich/en Suisse orientale et à Genève.

À la faveur de l'interruption exceptionnelle de lignes, de vastes travaux de renouvellement de l'infrastructure ont pu être réalisés au cours de l'été, ce qui explique l'augmentation de 28,0 millions de francs (+1,4 %) des prestations versées par les pouvoirs publics au titre de l'infrastructure ferroviaire.

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 45,0 millions de francs (2017: 48,2 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.

La progression des loyers en fonction du chiffre d'affaires dans les gares et l'inauguration de nouveaux bâtiments à Zurich, p. ex. sur les sites de l'Europaallee, de WestLink et de l'Andreasturm ont généré une croissance des produits résultant de la location d'immeubles de 22,0 millions de francs (+4,5 %), à 508,5 millions.

4 Produits accessoires.

En millions de francs	2018	2017
Prestations de services	215,9	238,9
Travaux de maintenance et d'entretien	31,7	35,7
Produits résultant de la location	68,8	60,2
Produits résultant des ventes d'énergie	123,2	83,6
Opérations de change	36,7	37,7
Commissions	88,0	91,2
Matériel et imprimés	40,0	34,8
Participations financières	105,1	134,7
Prestations dans le cadre de projets de construction	18,6	21,9
Contributions au titre du trafic voyageurs régional transfrontalier	29,9	27,2
Autres produits accessoires	82,8	60,8
Produits accessoires	840,7	826,8

Les produits accessoires ont crû de 13,8 millions de francs (+1,7 %) par rapport à l'exercice précédent.

Les prestations de services ont baissé de 23,0 millions de francs (-9,6 %) en raison de la diminution des prestations fournies à AlpTransit Gotthard SA et de l'adaptation de la restauration ferroviaire pour mieux répondre aux besoins de la clientèle. Les participations financières ont reculé de 29,6 millions de francs (-22,0 %), car les prestations de réassurance ont diminué par rapport à l'exercice précédent.

Les CFF sont contraints d'acheter de l'énergie aux heures de pointe et peuvent revendre des kilowatts en cas de production excédentaire.

Les charges d'énergie ainsi que les produits résultant des ventes d'énergie ont crû en raison de l'augmentation générale des prix.

Les autres produits accessoires ont progressé de 21,9 millions de francs (+36,1 %) en raison, notamment, des bénéfices provenant de l'aliénation d'immobilisations corporelles d'exploitation et de l'augmentation des travaux en cours.

5 Prestations propres.

En millions de francs	2018	2017
Investissements	810,8	795,9
Établissement de stocks	383,3	387,2
Prestations propres	1 194,1	1 183,1

Les activités d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire justifient les prestations propres au titre des investissements. La préparation de stocks dans les ateliers de CFF Voyageurs a engendré un accroissement des prestations propres liées à l'établissement de stocks.

6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont diminué de 19,0 millions de francs (-2,6 %), à 728,1 millions en raison de la dissolution de la correction de valeur sur les pièces de rechange stratégiques (cf. remarque 18 Stocks).

7 Charges de personnel.

En millions de francs	2018	2017
Charges salariales	2 990,7	2 996,3
Location de personnel	491,5	456,1
Charges sociales	552,3	567,1
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	5,1	12,9
Autres charges de personnel	186,0	180,7
Charges de personnel	4 225,5	4 213,1

Les charges de personnel ont crû de 12,5 millions de francs (+0,3 %) par rapport à l'exercice précédent.

Les frais de location de personnel ont augmenté en raison du recours accru à du personnel externe dans le cadre de projets informatiques liés au virage numérique et de projets de maintenance et d'investissement dans le domaine de l'infrastructure. Le nombre de postes à temps plein a reculé de 446, à 32 309.

8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2018	2017
Prestations d'exploitation ferroviaire	344,0	317,1
Loyer pour immobilisations corporelles	61,0	57,8
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	457,8	465,8
Charges de véhicules	163,8	164,0
Charges d'énergie	191,4	139,7
Charges d'administration	97,3	93,1
Charges d'informatique	181,6	154,0
Dépenses publicitaires	68,5	58,7
Concessions, droits et taxes	80,2	88,2
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires et les prestations des pouvoirs publics	97,9	99,2
Charges d'exploitation diverses	89,6	116,9
Autres charges d'exploitation	1 833,0	1 754,5

Les autres charges d'exploitation ont progressé de 78,5 millions de francs (+4,5 %) par rapport à l'exercice précédent.

Les prestations d'exploitation ferroviaire ont crû de 26,9 millions de francs (+8,5 %) du fait de l'augmentation des transports de marchandises par des tiers.

Les charges d'informatique ont augmenté de 27,6 millions de francs (+17,9 %) en raison du recours accru à des prestations pour des projets informatiques dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire.

Après avoir fortement augmenté en 2017 en raison de la constitution de provisions au titre de sinistres, les autres charges d'exploitation ont reculé de 27,3 millions de francs (-23,4 %).

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires et les 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 corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2018	2017
Amortissements des immobilisations corporelles	2 047,2	2 000,7
Amortissements des immobilisations incorporelles	176,3	158,4
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles	48,3	64,8
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles	1,0	2,0
Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles	2 272,8	2 225,9

Les amortissements ont augmenté de 47,0 millions de francs (+2,1 %). Cette hausse s'explique par la mise en service d'ouvrages d'infrastructure et l'inauguration de bâtiments.

10 Dépréciation d'actifs.

En 2017, l'impairment test réalisé par Cargo Suisse a révélé une dépréciation d'actifs massive des véhicules, autres immobilisations corporelles et logiciels. Par conséquent, des amortissements exceptionnels ont été enregistrés dans les comptes consolidés à hauteur de 188,7 millions de francs.

11 Résultat financier.

En millions de francs	2018	2017
Produits de participation et produits financiers tiers	1,4	2,3
Charges financières tiers	-68,7	-75,6
Charges financières prêts de l'actionnaire	-48,6	-48,6
Part au résultat des sociétés associées	4,7	3,6
Produits de change	7,0	16,1
Autres produits financiers	-1,2	-1,5
Résultat financier	-105,5	-103,6

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 ont diminué de 6,9 millions de francs (-5,5 %) en raison, notamment, de refinancements toujours plus favorables.

12 Résultat issu de la vente de biens immobiliers.

En millions de francs	2018	2017
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	107,1	208,9
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,1	-1,6
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	107,0	207,3

Le résultat issu de la vente de biens immobiliers est exclusivement affecté à l'assainissement et à la stabilisation de la Caisse de pensions CFF.

13 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2018	2017
Impôts courants sur les bénéfices	11,3	11,1
Impôts différés sur les bénéfices	1,4	0,0
Impôts sur les bénéfices	12,7	11,2

La préention fiscale différée des sociétés du groupe imposables pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 41,6 millions de francs (2017: 30,3 millions). Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

CFF SA et les filiales fournissant des prestations en trafic régional paient des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire, elles sont exonérées 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.

14 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Situation au 1. 1.	98,9	92,8
Dividendes	-0,4	-0,3
Part au résultat	6,2	6,1
Écarts de conversion	-0,2	0,4
Situation au 31. 12.	104,5	98,9

15 Liquidités.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Caisse	72,4	75,7
Poste	293,0	207,8
Banques	129,0	146,1
Dépôts à terme	50,0	50,0
Comptes de transit	113,0	136,0
Liquidités	657,4	615,5

16 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	437,0	469,6
envers l'actionnaire (Confédération)	123,9	115,4
envers les sociétés associées	29,0	33,9
Corrections de valeur	-13,7	-20,6
Créances résultant de livraisons et de prestations	576,2	598,3

17 Autres créances.

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

18 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Stocks	507,5	504,5
Travaux en cours	141,2	24,7
Acomptes liés à des commandes clients	-128,9	-4,7
Corrections de valeur	-191,4	-207,3
Stocks et travaux en cours	328,3	317,2

Pour pouvoir garantir une exploitation ferroviaire optimale en tout temps, CFF Voyageurs et CFF Infrastructure conservent des pièces de rechange stratégiques. À compter de 2018 et tant que leur utilisation est prévisible, ces pièces sont portées au bilan à leur coût d'acquisition ou de fabrication sans faire l'objet d'une correction de valeur. Cette mesure entraîne la dissolution unique de corrections de valeur pour un montant de 29,8 millions de francs au titre de l'exercice sous revue.

Les travaux en cours ont augmenté de 116,5 millions de francs et les acomptes liés à des commandes client de 124,2 millions en raison de la construction de bâtiments à Genève Pont-Rouge et Berne-Wankdorf au nom de l'acquéreur.

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 1.1.2017	75,5	214,6	93,9	1,3	1,1	386,3
Valeurs d'acquisition						
Situation au 1.1.2017	85,0	214,6	94,8	1,3	2,0	397,6
Fluctuations de valeur	0,0	-0,5	3,5	0,0	0,0	3,0
Entrées	0,0	47,2	2,4	0,0	0,6	50,3
Sorties	-1,9	-0,1	-34,8	-0,1	-0,3	-37,1
Reclassifications	-1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Situation au 31.12.2017	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Corrections de valeur cumulées						
Situation au 1.1.2017	-9,5	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-11,3
Sorties	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Situation au 31.12.2017	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Valeurs comptables nettes au 31.12.2017	72,9	262,8	65,1	1,2	1,4	403,3
Valeurs d'acquisition						
Situation au 1.1.2018	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Fluctuations de valeur	-0,1	1,3	-1,7	0,0	0,0	-0,5
Entrées	7,7	0,0	22,3	0,0	0,2	30,3
Sorties	0,0	0,0	-1,5	-0,1	-1,2	-2,7
Reclassifications	1,2	-4,0	2,8	0,0	0,0	0,0
Situation au 31.12.2018	90,3	260,1	87,9	1,2	1,3	440,9
Corrections de valeur cumulées						
Situation au 1.1.2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Sorties	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9
Situation au 31.12.2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	0,0	-9,6
Valeurs comptables nettes au 31.12.2018	81,7	260,1	87,0	1,2	1,3	431,3

Les titres englobent les autres participations pour une valeur comptable nette de 44,7 millions de francs (2017: 36,0 millions).

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 0,2 million de francs (2017: 33,7 millions) dans les sorties et de 2,1 millions de francs dans les entrées (2017: aucune).

Évolution des participations dans les sociétés associées.

	Part de fonds propres
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2018	262,8
Sortie SwissSign AG	-4,0
Dividendes perçus	-3,3
Part au résultat	4,7
Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2018	260,1

20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

En millions de francs	Véhicules (y c. contrats de leasing)	Infrastruct./ super- struct./ technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Immobi- lisa- tions corporelles en cours de construc- tion et acomptes	Total
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2017	7 070,4	17 310,5	3 339,7	1 578,3	3 528,0	32 827,0	8 038,9	40 865,9
Valeurs d'acquisition								
Situation au 1. 1. 2017	16 792,3	27 815,6	7 954,3	1 586,4	5 953,8	60 102,3	8 039,2	68 141,5
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2
Entrées	3,3	0,0	1,5	33,4	0,1	38,2	3 321,2	3 359,4
Sorties	-155,9	-266,8	-145,3	-6,1	-268,5	-842,6	-1,4	-844,0
Reclassifications	513,6	1 258,7	574,1	18,7	375,1	2 740,2	-2 752,0	-11,8
Situation au 31. 12. 2017	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
Corrections de valeur cumulées								
Situation au 1. 1. 2017	-9 721,9	-10 505,0	-4 614,6	-8,1	-2 425,8	-27 275,3	-0,3	-27 275,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2
Amortissements planifiés	-573,7	-895,7	-393,0	0,0	-137,2	-1 999,6	0,0	-1 999,6
Dépréciations d'actifs	-140,0	1,6	-0,4	0,0	-0,7	-139,5	-2,2	-141,7
Sorties	150,8	221,7	133,9	0,0	96,8	603,2	0,0	603,2
Reclassifications	0,4	0,0	6,8	0,0	0,0	7,3	0,0	7,3
Situation au 31. 12. 2017	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2017								
	6 869,0	17 630,0	3 517,3	1 624,3	3 593,7	33 234,3	8 604,4	41 838,7
dont contrats de leasing	89,1					89,1		89,1
dont objets de rendement				98,2	789,0	887,2		887,2
dont terrains non bâtis				40,8		40,8		40,8
Valeurs d'acquisition								
Situation au 1. 1. 2018	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
Conversion monétaire	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Entrées	3,5	0,0	0,7	0,0	0,1	4,3	3 374,7	3 379,0
Sorties	-213,5	-301,0	-62,8	-8,6	-37,9	-623,8	-13,7	-637,5
Reclassifications	669,5	977,8	337,7	15,7	543,3	2 544,0	-2 546,8	-2,8
Situation au 31. 12. 2018	17 612,7	29 484,2	8 660,2	1 639,5	6 566,1	63 962,8	9 421,2	73 384,0
Corrections de valeur cumulées								
Situation au 1. 1. 2018	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Amortissements planifiés	-563,4	-912,9	-405,1	0,0	-150,3	-2 031,8	0,0	-2 031,8
Dépréciations d'actifs	-1,5	0,0	0,0	0,0	-0,2	-1,8	-13,7	-15,5
Sorties	203,6	263,4	56,9	0,6	22,4	547,0	13,7	560,7
Reclassifications	-2,0	-8,6	8,1	0,0	1,5	-1,0	2,5	1,5
Situation au 31. 12. 2018	-10 647,6	-11 835,5	-5 207,4	-7,5	-2 593,6	-30 291,7	0,0	-30 291,7
Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2018								
	6 965,1	17 648,7	3 452,8	1 632,0	3 972,5	33 671,1	9 421,2	43 092,3
dont contrats de leasing	82,6					82,6		82,6
dont objets de rendement				96,2	1 084,1	1 180,4		1 180,4
dont terrains non bâtis				39,6		39,6		39,6

Les acomptes s'élèvent à 1112,8 millions de francs (2017: 1136,2 millions).

Les investissements comprennent à hauteur de 58,3 millions de francs (2017: 74,4 millions) des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Les investissements englobent des transactions n'ayant aucune répercussion sur les liquidités pour un montant de 3,3 millions de francs (2017: 33,4 millions). Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunt ont été activés à hauteur de 22,7 millions de francs (2017: 25,6 millions).

Les dépréciations d'actifs portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 48,3 millions de francs (2017: 64,8 millions). Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

L'accroissement des immobilisations corporelles est principalement dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, par exemple pour la liaison Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA), la construction du tunnel de l'Eppenbergr sur le tronçon Olten–Aarau et l'aménagement du corridor d'une hauteur de 4 mètres aux angles. L'agrandissement du parc de véhicules en trafic régional comme en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Bâle, Genève et Zurich expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans les gares de Bâle, Lausanne et Zurich.

21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeurs comptables nettes au 1. 1. 2017	0,0	128,9	475,4	389,0	993,3
Valeurs d'acquisition					
Situation au 1. 1. 2017	9,9	297,4	1 280,5	389,0	1 976,8
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Entrées	0,0	0,7	2,5	176,5	179,8
Sorties	0,0	0,0	-34,0	0,0	-34,0
Reclassifications	0,0	18,9	239,5	-247,2	11,2
Situation au 31. 12. 2017	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Corrections de valeur cumulées					
Situation au 1. 1. 2017	-9,9	-168,5	-805,1	0,0	-983,5
Amortissements planifiés	0,0	-6,3	-151,9	0,0	-158,2
Dépréciations d'actifs	0,0	-0,1	-26,2	-21,9	-48,2
Sorties	0,0	0,0	32,0	0,0	32,0
Reclassifications	0,0	0,0	-6,7	0,0	-6,7
Situation au 31. 12. 2017	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2017	0,0	142,1	530,6	296,5	969,2
Valeurs d'acquisition					
Situation au 1. 1. 2018	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Entrées	0,0	0,1	2,5	182,6	185,1
Sorties	0,0	0,0	-21,8	0,0	-21,8
Reclassifications	0,0	9,7	165,0	-171,9	2,8
Situation au 31. 12. 2018	9,9	326,8	1 634,2	329,0	2 299,9
Corrections de valeur cumulées					
Situation au 1. 1. 2018	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Amortissements planifiés	0,0	-6,5	-166,2	0,0	-172,7
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Sorties	0,0	0,0	20,9	0,0	20,9
Reclassifications	0,0	-1,5	-12,0	12,0	-1,5
Situation au 31. 12. 2018	-9,9	-182,9	-1 118,9	-9,8	-1 321,6
Valeurs comptables nettes au 31. 12. 2018	0,0	143,8	515,3	319,2	978,3

Les acomptes s'élèvent à 73,0 millions de francs (2017: 70,8 millions).

Les dépréciations d'actifs portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 1,0 million de francs (2017: 2,0 millions). Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

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	31.12.2018	31.12.2017
Dettes financières à court terme		
Dettes bancaires	642,3	651,0
Emprunts obligataires	0,0	150,0
Dettes financières envers des sociétés associées	0,4	0,0
Prêts de tiers	7,0	0,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	100,0	70,0
Prêts d'institutions de prévoyance	78,7	0,0
Total Dettes financières à court terme	828,4	871,0
Dettes financières à long terme		
Dettes bancaires	2 255,2	2 149,5
Dettes résultant de contrats de leasing	102,5	107,6
Caisse du personnel	865,5	906,9
Prêts de tiers	105,5	112,5
Prêts de la Confédération (commerciaux)	3 950,0	3 500,0
Prêts d'institutions de prévoyance	1 172,1	1 374,0
Total Dettes financières à long terme	8 450,8	8 150,5
Dettes financières	9 279,2	9 021,5

En raison de l'échéance, un montant de 185,7 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2017: 470,0 millions).

Les corrections de valeur sur les dettes financières à long terme s'élèvent à 0,6 million de francs (2017: 2,4 millions) 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 257,7 millions de francs, à 9279,2 millions.

Les dettes auprès de la Caisse du personnel ont baissé de 41,4 millions de francs. Par ailleurs, les mensualités de leasing échues ont été payées.

En revanche, les prêts de la Confédération et les dettes bancaires ont augmenté de 577,0 millions de francs en raison des investissements opérés, en particulier dans le matériel roulant et les biens immobiliers.

Les prêts d'institutions de prévoyance ont diminué de 123,2 millions de francs (2017: 25,3 millions).

Les emprunts obligataires de la centrale électrique d'Amsteg ont été remboursés au cours de l'exercice sous revue.

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

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Prêts à court terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,4
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,4	0,4
Total Prêts à court terme	0,7	0,8
Prêts à long terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	18 309,7	17 790,6
Prêts des cantons (sans intérêts)	1 934,2	1 765,6
Prêts des cantons (avec intérêts)	6,0	6,0
Total Prêts à long terme	20 249,9	19 562,2
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	20 250,6	19 563,0

L'augmentation des prêts s'explique principalement par l'aménagement du corridor d'une hauteur de 4 mètres aux angles et des 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.

Détails des prêts envers l'actionnaire (Confédération).

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	3 748,0	3 865,4
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	12 935,1	12 322,8
Prêts du Fonds d'infrastructure	1 440,3	1 418,5
Prêts issus d'autres conventions	186,7	184,3
Prêts commerciaux (cf. remarque 22)	4 050,0	3 570,0
Prêts envers l'actionnaire (Confédération)	22 360,1	21 361,0

À l'exception du prêt commercial, tous les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions.

24 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	753,0	813,7
envers l'actionnaire (Confédération)	29,2	32,1
envers des sociétés associées	3,6	2,3
Dettes résultant de livraisons et de prestations	785,8	848,1

25 Autres dettes.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Autres dettes à court terme		
Dettes envers des institutions publiques	84,4	98,6
Autres dettes	61,7	60,1
Total Autres dettes à court terme	146,1	158,8
Autres dettes à long terme		
Recettes imputées	79,8	80,6
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs	744,4	799,2
Total Autres dettes à long terme	824,2	879,8
Autres dettes	970,3	1 038,6

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs englobent également les dettes des CFF pour les prestations des collaborateurs à long terme.

26 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Titres de transport	683,5	674,6
Charges financières	41,8	74,0
Charges fiscales courantes	8,2	6,3
Autres	725,0	714,2
Comptes de régularisation passif	1 458,5	1 469,1

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 des passifs sur les recettes réalisées dans les points de vente CFF 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	31.12.2018	31.12.2017
Provisions à court terme	275,1	288,0
Provisions à long terme	560,3	533,2
Provisions	835,4	821,1

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 1.1.2017	0,5	34,1	434,0	129,4	51,1	3,4	155,7	808,3
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,4
Constitution	0,1	6,6	0,0	15,0	40,4	0,2	88,2	150,5
Utilisation	-0,4	-1,4	-22,8	-2,5	-17,1	-0,2	-57,1	-101,4
Dissolution	0,0	0,0	0,0	-0,5	-5,0	0,0	-31,2	-36,7
Valeur comptable au 31.12.2017	0,2	39,3	411,2	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
dont provisions à court terme	0,0	1,6	11,8	120,0	25,0	0,0	129,6	288,0
dont provisions à long terme	0,2	37,7	399,4	21,6	44,4	3,5	26,3	533,2
Valeur comptable au 1.1.2018	0,2	39,3	411,2	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Constitution	0,1	0,0	0,0	27,8	22,4	1,5	62,4	114,1
Utilisation	0,0	-0,8	-11,8	-4,1	-9,8	-0,1	-41,6	-68,3
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,6	0,0	-27,8	-31,3
Valeur comptable au 31.12.2018	0,3	38,5	399,4	165,2	78,5	4,9	148,8	835,4
dont provisions à court terme	0,0	0,7	10,0	131,6	16,4	0,0	116,4	275,1
dont provisions à long terme	0,3	37,8	389,4	33,6	62,0	4,9	32,4	560,3

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 2018, 0,8 million de francs a été prélevé sur la provision pour les travaux de dépollution.

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. Le modèle de durée de la vie active (modèle Flexa) offre aux collaborateurs la possibilité de constituer une épargne (temps ou argent) sur un compte de temps individuel et d'utiliser ultérieurement cette épargne sous forme de temps. Il a été introduit lors de l'entrée en vigueur de la dernière convention collective de travail. Avec effet rétroactif au 1.1.2017, les dettes envers les collaborateurs enregistrées dans les autres dettes à long terme pour un montant de 10,9 millions de francs ont été reclassées dans les provisions vacances/heures supplémentaires pour regrouper les deux comptes similaires dans le même poste. En 2018, un montant de 2,4 millions de francs a été prélevé dans la provision par les collaborateurs. Avec les épargnes temps réalisées par les collaborateurs, l'engagement a crû de 14,3 millions de francs, à 33,6 millions.

Des provisions pour restructurations ont été constituées à hauteur de 22,4 millions de francs pour honorer les engagements liés aux programmes de renforcement de l'efficacité, lancés notamment chez CFF Infrastructure et CFF Voyageurs. Un montant de 9,8 millions de francs a été prélevé pour financer les mesures RailFit adoptées en 2018, notamment chez CFF Infrastructure et CFF Cargo.

Les autres provisions contiennent des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Des provisions pour de nouveaux sinistres ont été constituées à hauteur de 45,7 millions de francs. Un montant de 28,8 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres. En 2018, une provision pour le fonds de numérisation a été constituée à hauteur de 10,0 millions de francs dans les autres provisions.

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

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Augmentation des titres et des créances financières à court terme	-2,6	-0,4
Diminution des créances résultant de livraisons et de prestations	21,8	59,8
Augmentation/diminution des stocks et travaux en cours	-11,1	7,6
Augmentation des autres créances	-71,6	-8,8
Diminution/augmentation des dettes résultant de livraisons et de prestations	-62,0	139,0
Diminution/augmentation des autres dettes à court terme	-21,8	169,0
Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités	-147,3	366,2

Données sur les institutions de prévoyance.

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renoncia-tion à l'utilisation	Bilan	Constitution	Bilan	Résultat RCE dans frais de personnel	Résultat RCE dans frais de personnel
En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2018	2018	31. 12. 2017	2018	2017
Institutions de prévoyance	1,1	0,0	1,1	0,2	1,1	0,2	0,2
Total	1,1	0,0	1,1	0,2	1,1	0,2	0,2

Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise	Part économique de l'entreprise	Variation par rapport à l'exercice précédent avec effet sur le résultat	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans frais de personnel	Charges de prévoyance dans frais de personnel
En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2017			2018	2017
Fonds patronaux	0,2	0,2	0,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-553,4	-608,2	54,8	-335,7	-280,9	-298,2
Total	0,2	-553,2	-607,9	54,8	-335,7	-280,9	-298,3

Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 1250,8 millions de francs (2017: 1374,0 millions) vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF.

Afin de garantir durablement le niveau des rentes actuelles et futures, la Caisse de pensions CFF a décidé, dans le cadre du train de mesures 2016, de baisser le taux d'intérêt technique, d'introduire une table de génération et consécutivement de réduire le taux de conversion de manière échelonnée. Le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a augmenté à 101,1 % au 31 décembre 2018 (2017: 107,1 %).

Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Engagements financiers	22	9 279,2	9 021,5
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	20 250,6	19 563,0
Total Engagements financiers		29 529,9	28 584,5
./. Liquidités et créances financières à court terme		-660,4	-615,9
Endettement net		28 869,5	27 968,6
Variation par rapport à l'exercice précédent		900,9	240,6

L'endettement net porteur d'intérêts a atteint 8618,8 millions de francs (2017: 8405,6 millions).

L'endettement net a crû de 900,9 millions de francs au cours de l'exercice sous revue (+3,2%).

L'endettement porteur d'intérêts destiné au financement des investissements commerciaux ainsi que les prêts de la Confédération et des cantons pour financer les commandes de projets d'infrastructure ont enregistré une augmentation.

Autres données.

Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Cautionnements, obligations de garantie	34,3	50,8
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 840,0	1 865,6
Autres engagements à caractère conditionnel	394,5	310,8
Engagements conditionnels et actifs mis en gage	2 268,8	2 227,2

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.

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

CFF SA détient des participations dans plusieurs centrales électriques (appelées centrales en participation). En vertu des contrats de partenariat, les coûts de gestion et de désaffectation ultérieure sont réimputés proportionnellement aux actionnaires (partenaires) via leur consommation d'électricité. Si les coûts de gestion, de désaffectation et d'évacuation des déchets venaient à être supérieurs aux valeurs budgétées et ne pouvaient pas être couverts par le fonds de désaffectation et le fonds d'évacuation des déchets, les partenaires seraient dans l'obligation de fournir des versements complémentaires conformément à leur engagement de principe.

Créances éventuelles.

Les contrats mixtes d'entreprise et de vente pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Le montant de la pénalité due en cas de retard dans la livraison des trains duplex pour le trafic grandes lignes ne peut être définitivement fixé qu'après réception des véhicules.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Engagements d'investissement	6 317,8	7 228,1
Obligations dans le secteur de l'énergie	1 214,2	1 474,5
Autres	2 263,2	1 684,2
Autres engagements ne devant pas être portés au bilan	9 795,2	10 386,9

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	1,1	1,0
Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan	1,1	1,0

Transactions avec des parties liées.

Transactions avec l'actionnaire.

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

Aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé au groupe CFF des prestations compensatoires à hauteur de 2926,7 millions de francs (2017: 2818,5 millions) pour les prestations commandées en trafic voyageurs régional, pour les prestations fournies en trafic marchandises en vue de la réalisation de l'objectif du transfert de la route au rail, ainsi que pour les investissements effectués au titre du réseau ferroviaire, y compris l'entretien et l'exploitation. Ce montant est ventilé comme suit:

En millions de francs	2018	2017
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	312,1	295,8
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements	1 324,6	1 319,1
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables	225,7	192,8
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	375,5	401,8
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	124,6	108,7
Indemnités compensatoires de la Confédération versées pour le trafic marchandises	7,8	13,2
Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat	2 370,4	2 331,5
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	519,0	448,9
Contributions à fonds perdu pour les investissements	37,3	38,1
Total Prestations de la Confédération	2 926,7	2 818,5

En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:

Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	341,4	326,5
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial	7,8	7,9
Total Prestations des cantons influant sur le résultat	349,2	334,4
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	168,6	181,6
Contributions à fonds perdu pour les investissements	21,0	36,3
Total Prestations des cantons	538,9	552,3
Total Prestations des pouvoirs publics	3 465,5	3 370,7

Concernant la contribution versée en faveur de la Communauté de transport zurichoise (ZVV), nous renvoyons le lecteur à la remarque 2 «Prestations des pouvoirs publics».

Transactions avec des sociétés associées.

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Produits d'exploitation	251,1	240,2
Charges d'exploitation	-30,3	-39,3
Transactions avec sociétés associées	220,8	200,9

Les créances et les dettes envers les sociétés associées sont présentées séparément aux remarques 16 et 24.

Les produits d'exploitation englobent des travaux à hauteur de 14,1 millions de francs (2017: 35,7 millions) pour le compte d'AlpTransit Gotthard SA. Les CFF ont effectué ces travaux dans le cadre de la construction des voies de raccordement aux ouvrages du Saint-Gothard et du Ceneri conformément aux conditions fixées par l'Office fédéral des transports.

Les travaux de maintenance effectués par AlpTransit Gotthard SA sur les installations appartenant aux CFF et facturés à ces derniers à hauteur de 0,2 million de francs (2017: 5,9 millions) sont enregistrés dans les charges d'exploitation. Ils ont également été réalisés aux conditions fixées.

Transactions avec des institutions de prévoyance professionnelle.

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Dettes à court terme	80,1	2,6
Dettes à long terme	1 172,1	1 374,0
Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle	1 252,3	1 376,6

Les dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle sont liées à la souscription d'un prêt en vue d'honorer les engagements au titre des volets d'assainissement décidés en 2007 et 2010. Toutes les créances résultant de contrats de location actuels ou futurs concernant des grandes gares CFF dûment choisies ont été cédées, avec tous les droits de préférence et autres droits accessoires qui s'y rapportent, à la Caisse de pensions CFF afin de garantir ce prêt.

Un amortissement de 123,2 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2017: 25,3 millions). La charge d'intérêts s'est élevée à 53,1 millions de francs (2017: 56,0 millions).

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.

Les risques de marché sont couverts individuellement 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	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs		31.12.2018	31.12.2018	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2017	31.12.2017
Monnaies	Couverture	632,6	23,5	0,1	696,5	42,1	12,2
Taux d'intérêt	Couverture	1 582,1	11,8	212,6	1 207,1	16,4	235,5
Autres sous-jacents	Couverture	102,5	10,1	17,7	77,7	3,7	9,4
Instruments financiers		2 317,1	45,3	230,4	1 981,3	62,2	257,1

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

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

La valeur négative a diminué pendant l'exercice sous revue en raison de la cession anticipée d'un instrument de couverture de taux d'intérêt ainsi que de la légère augmentation du loyer de l'argent, qui est favorable à la hausse des instruments de couverture sur le marché. Les taux à long terme demeurent très bas, voire négatifs en Suisse, ce qui explique la valeur négative des instruments de couverture.

Couverture des risques de change à l'échelle du groupe (risques de transaction).

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	2018	2017
Voyageurs	0,8	3,3
Immobilier	0,0	0,0
Cargo	-0,4	-3,2
Infrastructure	3,4	-0,6

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

Management du risque.

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

L'attribution systématique d'un risque précis à un propriétaire des risques permet de définir clairement les responsabilités. Le management des risques est perçu comme une tâche de conduite. 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 des groupes de risques.

Le 12 et le 14 décembre 2018, le comité Risque et compliance et le Conseil d'administration ont approuvé le rapport sur les risques d'entreprise relatif à l'année 2018 après une analyse scrupuleuse. Cela constitue la base des processus de risques en aval.

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.

Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, à des risques de marché (risques de fluctuation des taux d'intérêt, risques de change et risques de variation des prix de l'énergie), à des risques de trésorerie et de crédit (contreparties financières).

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 nets 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 banques dûment choisies. 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 limité par des opérations à terme (notamment Forwards, Futures, Swaps, Länderspreads), et dans une moindre mesure par des options sur le prix de l'énergie.

Risques de trésorerie.

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 leurs propriétaires. 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 les objectifs stratégiques que le Conseil fédéral a assignés aux CFF ainsi que dans une convention passée avec l'Administration fédérale des finances.

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

Risques de crédit (risques de contrepartie).

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 crédits par contrepartie permettent en outre de réduire davantage les risques.

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 21 février 2019, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes consolidés.

Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

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

Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (117,6 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.

Paiements compensatoires d'Immobilier au titre de l'assainissement et de la stabilisation 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 2016, les CFF ont effectué un autre versement de 690,0 millions de francs à la Caisse de pensions CFF à des fins de stabilisation de la situation financière, lequel a également été financé par Immobilier. Immobilier a versé une indemnité compensatoire aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts. L'indemnité s'est élevée à 178,1 millions de francs en 2017 (2017: 274,6 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 70 sont intégrées dans les segments.

Le poste «Autres résultats» comprend le résultat financier, le résultat issu de la vente de biens immobiliers, ainsi que les impôts sur les bénéfices et les parts des minoritaires.

Information sur les segments: groupe CFF.

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

En millions de francs	Voyageurs		Immobilier		Cargo	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Données sur le compte de résultat						
Produits d'exploitation	5 091,2	5 019,9	818,5	794,1	987,6	959,7
dont						
– Produits du trafic	3 482,8	3 409,2	0,0	0,0	918,5	888,1
– Prestations des pouvoirs publics	700,4	669,5	0,0	0,0	7,8	13,2
– Produits résultant de la location d'immeubles	7,8	7,6	648,7	629,6	0,9	0,9
Charges d'exploitation	-4 808,7	-4 791,1	-565,7	-545,5	-971,2	-1 012,5
dont						
– Charges de personnel	-1 763,6	-1 771,2	-123,8	-123,9	-388,5	-418,5
– Amortissements	-650,6	-610,1	-190,8	-178,6	-27,7	-44,2
– Charges liées aux prestations d'exploitation ferroviaire	-1 139,3	-1 156,3	-1,1	-0,7	-323,1	-302,5
Dépréciation d'actifs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
Résultat d'exploitation/EBIT	282,5	228,8	252,9	248,6	16,4	-241,5
Autres résultats	-41,1	-43,1	53,3	153,6	-3,6	2,8
Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	-295,8 ¹	-392,2 ¹	0,0	0,0
Résultat de la division/du groupe	241,4	185,8	10,4	10,0	12,9	-238,7

¹ Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (32,4 millions de francs, 2017: 32,4 millions) s'élèvent à 328,1 millions de francs (2017: 424,6 millions).

Données sur le flux de trésorerie						
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	811,5	848,5	49,9	130,9	51,4	15,8
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-753,7	-718,2	-487,3	-274,7	-25,5	-27,9
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	57,8	130,2	-437,5	-143,8	25,9	-12,1
Financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	50,9	18,6	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	108,7	148,8	-437,5	-143,8	25,8	-12,2
	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Données sur le bilan						
Actif	11 242,7	11 097,7	5 969,8	5 572,0	685,6	666,9
Actif circulant	2 746,0	2 704,9	40,1	46,1	240,1	229,0
Actif immobilisé	8 496,7	8 392,8	5 929,7	5 525,8	445,5	438,0
dont						
– Véhicules	6 151,6	6 070,7	5,8	5,8	351,9	345,9
– Infrastructure/superstructure/technique ferroviaire	535,1	510,5	4,2	4,3	5,8	4,7
– Terrains et bâtiments	93,4	82,8	3 814,7	3 461,9	13,2	13,6
– Immobilisations corporelles en cours de construction	1 105,4	1 130,6	1 562,6	1 558,2	22,1	36,0
Passif	11 242,7	11 097,7	5 969,8	5 572,0	685,6	666,9
Capitaux étrangers	5 640,0	5 738,9	5 153,1	4 765,7	602,4	597,2
dont						
– Dettes financières	3 829,1	3 924,4	4 900,5	4 462,8	389,8	386,4
– Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	515,2	494,1	0,0	0,0	1,0	1,1

Infrastructure 2018	2017	Unités centrales 2018	2017	Éliminations 2018	2017	Total CFF 2018	2017
4 421,0	4 353,3	1 050,8	1 029,1	-2 723,9	-2 714,3	9 645,2	9 441,8
1 221,9	1 232,4	0,0	0,0	-1 240,8	-1 250,2	4 382,4	4 279,5
2 011,4	1 983,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 719,6	2 665,8
0,5	0,9	0,0	0,0	-149,5	-152,5	508,5	486,5
-4 486,9	-4 394,8	-974,9	-953,6	2 747,9	2 757,1	-9 059,5	-8 940,5
-1 548,4	-1 539,1	-590,3	-551,6	189,0	191,2	-4 225,5	-4 213,1
-1 363,7	-1 357,0	-40,1	-36,9	0,0	0,9	-2 272,8	-2 225,9
-75,3	-53,4	-3,4	-2,5	1 198,2	1 198,3	-344,0	-317,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
-65,9	-41,6	75,9	75,4	23,9	42,7	585,7	312,6
-6,0	-8,9	5,8	7,3	-25,8	-25,4	-17,3	86,4
150,0	150,0	145,8	242,2	0,0	0,0	0,0	0,0
78,2	99,6	227,5	325,0	-1,9	17,3	568,4	399,0

116,7	280,6	188,2	339,8	0,0	0,0	1 217,7	1 615,5
-2 128,4	-2 116,0	-49,9	-32,0	0,0	0,0	-3 444,8	-3 168,8
-2 011,7	-1 835,5	138,3	307,8	0,0	0,0	-2 227,1	-1 553,3
1 961,5	1 931,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 012,3	1 949,6
-50,2	95,6	138,3	307,8	0,0	0,0	-214,8	396,3

31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
30 013,2	29 117,6	11 190,6	10 586,2	-12 536,8	-11 866,5	46 565,2	45 173,8
641,0	510,5	1 454,7	1 257,0	-3 058,8	-2 784,8	2 063,2	1 962,7
29 372,2	28 607,1	9 735,9	9 329,2	-9 478,1	-9 081,7	44 502,0	43 211,2
455,2	445,6	0,6	0,9	0,0	0,0	6 965,1	6 869,0
17 103,6	17 110,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17 648,7	17 630,0
1 660,2	1 640,0	23,0	19,6	0,0	0,0	5 604,5	5 218,0
6 729,4	5 872,0	1,7	7,7	0,0	0,0	9 421,2	8 604,4
30 013,2	29 117,6	11 190,6	10 586,2	-12 536,8	-11 866,5	46 565,2	45 173,8
21 905,1	21 088,8	12 424,8	12 047,9	-12 145,5	-11 477,0	33 579,9	32 761,4
944,3	793,3	11 262,1	10 809,9	-12 046,5	-11 355,3	9 279,2	9 021,5
19 734,5	19 067,7	0,0	0,0	0,0	0,0	20 250,6	19 563,0

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. 2018	31. 12. 2017		
Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne	CHF 9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00	V	P
SBB GmbH, Constance	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00	V	P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00	V	P
RailAway SA, Lucerne	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00	V	P
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF 1,00	0,75	75,49	75,49	E	P
Regionalps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00	V	P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00	V	P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF 2,89	1,89	65,47	65,47	V	P
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00	V	P
Lémanis SA, Genève	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00	E	P
TILO SA, Bellinzzone	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00	Q	P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E	P
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00	E	P
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR 1,18	0,49	41,47	41,47	E	P
BOS Management AG, Altstätten	CHF 0,10	0,03	30,60	30,60	E	P
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00	E	P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01	E	P
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Bâle	CHF 1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo Internationale SA, Olten	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milan	EUR 13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR 1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisbourg	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF 0,10	0,05	51,00	51,00	V	G
RAIpin SA, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00	V	I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	90,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Berne	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Sillon Suisse SA, Berne	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formation professionnelle SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB
SwissSign AG, Opfikon (vendue)	CHF 0,45	0,00	0,00	50,00	E	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 21 février 2019

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

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes du groupe de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, comprenant le compte de résultat du groupe, le bilan du groupe, le tableau des flux de trésorerie du groupe, le tableau de variation des fonds propres du groupe et l'annexe aux comptes consolidés (pages 44 à 70) pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2018.



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 2018 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.



Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'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

Olivier Mange
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

Florian Baumgartner
Expert-réviseur agréé

Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2018	2017
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 538,1	3 477,5
Prestations des pouvoirs publics	2	2 516,2	2 456,0
Produits résultant de la location d'immeubles		514,6	492,6
Produits accessoires	3	954,4	921,2
Prestations propres		1 173,8	1 162,7
Total Produits d'exploitation		8 697,2	8 510,1
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables		-704,6	-719,0
Charges de personnel	4	-3 667,3	-3 618,8
Autres charges d'exploitation	5	-1 678,4	-1 591,1
Ajustements de valeur sur participations		6,0	-247,0
Amortissements des immobilisations corporelles		-1 962,6	-1 928,0
Amortissements des immobilisations incorporelles		-173,6	-149,3
Total Charges d'exploitation		-8 180,5	-8 253,2
Résultat d'exploitation/EBIT		516,7	257,0
Produits financiers		31,5	38,4
Charges financières		-115,8	-119,6
Résultat ordinaire		432,4	175,7
Résultat issu de la vente de biens immobiliers		107,0	204,6
Bénéfice avant impôts		539,4	380,3
Impôts sur les bénéfices		-7,3	-10,2
Bénéfice de l'exercice	6	532,1	370,2

Bilan de CFF SA.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Actif circulant			
Liquidités		558,5	502,7
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	472,4	496,5
Créances à court terme portant intérêt		97,4	109,3
Autres créances à court terme		89,9	89,9
Stocks et travaux en cours		314,9	305,5
Compte de régularisation actif		373,5	272,7
Total Actif circulant		1 906,6	1 776,5
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	8	1 235,3	1 036,2
Participations		586,6	584,5
Immobilisations corporelles		31 683,6	31 242,0
Immobilisations corporelles en cours de construction		9 314,7	8 515,7
Immobilisations incorporelles		942,7	946,1
Total Actif immobilisé		43 762,8	42 324,5
Total Actif		45 669,4	44 101,0

Passif.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Capitaux étrangers			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	757,9	818,4
Dettes à court terme portant intérêt	10	1 064,8	869,8
Autres dettes à court terme	12	119,9	132,8
Comptes de régularisation passif		1 325,9	1 357,9
Provisions à court terme	13	221,5	311,8
Total Capitaux étrangers à court terme		3 489,9	3 490,7
Dettes à long terme portant intérêt	10	8 420,3	8 113,0
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	19 754,5	19 092,7
Autres dettes à long terme	12	823,9	879,6
Provisions à long terme	13	623,3	499,7
Total Capitaux étrangers à long terme		29 622,1	28 585,0
Total Capitaux étrangers		33 112,0	32 075,7
Fonds propres			
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)		67,2	14,6
Réserves LTV 36 (Trafic voyageurs régional)		-25,7	-1,4
Bénéfices cumulés			
Bénéfice reporté		983,8	642,0
Bénéfice de l'exercice		532,1	370,2
Total Fonds propres		12 557,4	12 025,3
Total Passif		45 669,4	44 101,0

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 d'au moins 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 2018, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 101,1 % (2017: 107,1 %). Les passifs résultant d'institutions de prévoyance se sont montés à 541,4 millions de francs (2017: 596,2 millions).

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 45,0 millions de francs (2017: 48,2 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 au titre du secteur de l'énergie.

Un besoin de 1,2 milliard de francs avait été identifié en 2001 pour l'assainissement du secteur de l'énergie. La provision constituée pour assainir le secteur de l'énergie est utilisée pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales et de participations ainsi que les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. Les pertes liées aux participations qui sont enregistrées depuis 2001 sont couvertes par la provision liée aux contrats énergétiques déficitaires.

0.5 Provision pour les sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de renoncer à une provision intégrale dans le bilan d'ouverture, et de prévoir plutôt une réserve de 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2018 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 0,8 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 38,4 millions de francs.

0.6 Provision 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. En vertu de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, la provision est augmentée ou diminuée de cette différence.

0.7 Impôts sur les bénéfices.

CFF SA paie des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Elle 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 pour l'activité de transport concessionnaire.

Données détaillées sur les postes du bilan et du compte de résultat.

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2018	2017
Trafic voyageurs	3 235,1	3 165,7
Prestations d'exploitation	45,7	48,1
Infrastructure (produit des sillons)	257,3	263,7
Produits du trafic	3 538,1	3 477,5

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2018	2017
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	237,7	221,5
Cantons	267,0	251,4
Total Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	504,8	472,9
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la Convention sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 294,8	1 287,3
Parts d'investissement non activables	222,2	191,6
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	362,3	388,5
Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations	1 879,3	1 867,5
Prestations liées aux parts non activées aux investissements assortis d'un financement spécial		
Confédération	124,3	107,7
Cantons	7,8	7,9
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	132,1	115,6
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	2 011,4	1 983,1
Prestations des pouvoirs publics	2 516,2	2 456,0

3 Produits accessoires.

En millions de francs	2018	2017
Prestations	185,3	192,1
Travaux de maintenance et d'entretien	128,0	118,9
Produits résultant de la location	69,2	59,0
Produits résultant des ventes d'énergie	123,7	81,2
Opérations de change	36,6	37,7
Commissions	83,5	84,1
Matériel et imprimés	71,8	72,7
Participations financières	119,5	129,0
Autres produits accessoires	137,0	146,5
Produits accessoires	954,4	921,2

4 Charges de personnel.

En millions de francs	2018	2017
Charges salariales	2 472,7	2 472,0
Location de personnel	596,5	544,3
Charges sociales	446,7	462,1
Charges de personnel Centre du marché du travail (AMC)	3,3	10,2
Autres charges de personnel	148,1	130,2
Charges de personnel	3 667,3	3 618,8

5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2018	2017
Prestations d'exploitation ferroviaire	174,3	177,8
Loyer pour immobilisations corporelles	57,8	54,6
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	454,0	455,4
Charges de véhicules	142,1	139,2
Charges d'énergie	252,7	202,3
Charges d'administration	112,1	105,7
Charges d'informatique	176,3	147,0
Dépenses publicitaires	61,6	44,0
Concessions, droits et taxes	66,7	74,6
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations des pouvoirs publics	90,1	91,1
Charges d'exploitation diverses	90,8	99,5
Autres charges d'exploitation	1 678,4	1 591,1

6 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2018	2017
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV	5,7	-24,3
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	52,7	53,0
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	473,7	341,5
Bénéfice de l'exercice	532,1	370,2

7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	312,6	347,9
envers les détenteurs de participations	130,3	118,3
envers les participations	36,9	46,4
Corrections de valeur	-7,5	-16,1
Créances résultant de livraisons et de prestations	472,4	496,5

8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Titres à long terme	80,9	72,0
Prêts à des tiers	86,8	64,9
Prêts aux sociétés du groupe	1 066,4	898,1
Prêts aux sociétés associées	1,2	1,2
Immobilisations financières	1 235,3	1 036,2

En 2017, CFF SA a signé une convention de postposition sur les prêts accordés à CFF Cargo SA à hauteur de 300,0 millions de francs. Cette convention est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société débitrice. Les amortissements y afférents sont suspendus pour toute la durée de ladite convention. CFF SA a en outre remis une promesse de garantie de liquidités limitée à 45,0 millions de francs.

9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	690,3	753,4
envers les détenteurs de participations	43,2	43,3
envers les participations	24,4	21,7
Dettes résultant de livraisons et de prestations	757,9	818,4

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

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Dettes bancaires	2 947,5	2 850,5
Dettes résultant de contrats de leasing	102,5	107,6
Caisse du personnel	865,5	906,9
Dettes portant intérêt envers les sociétés du groupe	268,8	173,8
Prêts de la Confédération (commerciaux)	4 050,0	3 570,0
Prêts de l'institution de prévoyance	1 250,8	1 374,0
Dettes portant intérêt à court terme et à long terme	9 485,1	8 982,8

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

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	3 427,4	3 570,6
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	12 934,0	12 322,8
Prêts du Fonds d'infrastructure (Confédération)	1 363,3	1 341,4
Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération	181,6	178,8
Prêts des cantons	1 848,1	1 679,1
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	19 754,5	19 092,7

Les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Ils comprennent les avoirs en comptes courants envers la Confédération en relation avec des projets en phase de construction, pour un montant de 31,1 millions de francs (2017: 27,3 millions).

12 Autres dettes à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Dettes à court terme envers des institutions publiques	65,5	74,8
Autres dettes à court terme	54,4	58,0
Recettes imputées à long terme	79,6	80,3
Dettes envers des institutions de prévoyance et des collaborateurs	744,4	799,2
Autres dettes à court terme et à long terme	943,8	1 012,4

13 Provisions à court terme et à long terme.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Sites contaminés	38,4	39,2
Contrats énergétiques déficitaires	358,4	358,4
Assainissement du secteur de l'énergie	41,0	52,8
Vacances/heures supplémentaires	130,6	111,0
Restructurations	47,4	31,6
Maintenance des véhicules du trafic voyageurs régional	152,6	139,8
Autres provisions	76,4	78,7
Provisions	844,8	811,5

La provision liée aux contrats énergétiques déficitaires couvre les pertes attendues pour la centrale de Nant de Drance et liées aux prévisions de prix actuelles. Se reporter à la remarque 0.4 pour de plus amples informations sur les provisions au titre du secteur de l'énergie.

Un montant de 58,2 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules, afin de financer les travaux effectués (2017: 56,1 millions). Parallèlement, 71,0 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules ne nécessitant pas de travaux de maintenance considérables (2017: 71,6 millions).

14 Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Dettes portant intérêt	10	9 485,1	8 982,8
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	19 754,5	19 092,7
Total Engagements financiers		29 239,6	28 075,6
./. Liquidités et créances portant intérêt à court terme		-655,9	-611,9
Endettement net		28 583,7	27 463,6
Variation par rapport à l'exercice précédent		1 120,0	259,2

Autres données.

Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'inscrit à 24 592 en 2018 (2017: 24 833).

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. 2018	31. 12. 2017
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	0,0	0,2
Total	0,0	0,2

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	7 630,5	8 635,0
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	1 770,8	1 585,1
Total	9 401,3	10 220,0

Les autres engagements non inscrits au bilan englobent entre autres les engagements d'investissement, les engagements dans le secteur de l'énergie et les locations durables de biens immobiliers et d'autres installations.

Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Cautionnements et garanties	160,5	177,2
Total	160,5	177,2

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

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Leasings	82,6	89,1
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 656,0	1 665,0
Total	1 738,5	1 754,0

Dettes éventuelles.

En millions de francs	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Clauses de responsabilité statutaires	372,6	380,0
Autres	196,3	121,8
Total	716,1	649,0

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

CFF SA détient des participations dans plusieurs centrales électriques (appelées centrales en participation). En vertu des contrats de partenariat, les coûts de gestion et de désaffectation ultérieure sont réimputés proportionnellement aux actionnaires (partenaires) via leur consommation d'électricité. Si les coûts de gestion, de désaffectation et d'évacuation des déchets venaient à être supérieurs aux valeurs budgétées et ne pouvaient pas être couverts par le fonds de désaffectation et le fonds d'évacuation des déchets, les partenaires seraient dans l'obligation de fournir des versements complémentaires conformément à leur engagement de principe.

Créances éventuelles.

Les contrats mixtes d'entreprise et de vente pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Le montant de la pénalité due en cas de retard dans la livraison des trains duplex pour le trafic grandes lignes ne peut être définitivement fixé qu'après réception des véhicules.

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 nets 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 21 février 2019, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2018.

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 (2017: 400,0 millions).

Immobilisations du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

En millions de francs	Valeur comptable nette	Entrées	Reclassifications liées aux immobilisations en cours de construction	Amortissements	Sorties	Valeur comptable nette
	1. 1. 2018					31. 12. 2018
Bâtiments et terrains	1 300,4	3,9	33,0	-20,5	-2,3	1 314,5
Ouvrages d'art	8 617,6	0,0	79,5	-240,1	-6,5	8 450,6
Ponts	1 211,2	0,0	40,5	-31,1	-0,5	1 220,2
Tunnels	4 143,8	0,0	7,8	-99,4	-4,3	4 047,9
Autres ouvrages d'art	3 262,6	0,0	31,3	-109,6	-1,7	3 182,5
Installations de la voie ferrée	4 420,4	0,0	433,7	-314,2	-15,6	4 524,3
Voies	2 817,3	0,0	219,4	-186,1	-6,8	2 843,7
Aiguilles	1 478,8	0,0	153,5	-122,0	-8,5	1 501,9
Autres installations de la voie ferrée	124,4	0,0	60,8	-6,1	-0,4	178,7
Installations de courant de traction	1 669,6	12,1	156,4	-100,2	-2,1	1 735,8
Installations de lignes de contact	901,6	0,0	98,7	-71,2	-1,1	928,0
Autres installations de courant de traction	768,0	12,1	57,7	-29,0	-1,1	807,8
Installations de sécurité	2 192,5	0,0	216,5	-219,5	-12,6	2 176,9
Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	1 611,1	0,0	184,9	-166,1	-10,5	1 619,4
Autres installations de sécurité	581,4	0,0	31,6	-53,4	-2,1	557,5
Installations à basse tension et installations de télécommunication	1 523,4	0,1	117,6	-192,1	-1,0	1 447,9
Consommateurs à basse tension	1 081,7	0,1	84,9	-117,9	-0,8	1 047,9
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	441,7	0,0	32,7	-74,3	-0,2	400,0
Installations d'accueil	609,7	0,0	50,5	-32,9	-0,9	626,4
Quais et accès	565,4	0,0	46,0	-30,2	-0,7	580,5
Autres installations d'accueil	44,2	0,0	4,6	-2,8	-0,2	45,9
Véhicules Infrastructure	429,1	0,1	61,4	-45,4	-4,3	440,8
Véhicules ferroviaires	381,1	0,0	55,0	-37,8	-2,8	395,5
Autres véhicules Infrastructure	48,0	0,1	6,4	-7,6	-1,5	45,4
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	383,4	0,0	51,6	-80,9	-0,8	353,4
Installations en cours de construction	5 781,7	2 026,9	-1 200,2	0,0	0,0	6 608,4
Total	26 927,9	2 043,1	0,0	-1 245,9	-46,1	27 679,1
Total Valeurs d'acquisition	40 920,5					42 605,7
Total Corrections de valeur cumulées	-13 992,6					-14 926,7
Total Valeur comptable nette	26 927,9					27 679,1

Les entrées englobent un transfert d'installations du secteur de l'énergie à hauteur de 12,1 millions de francs ainsi que la reprise d'un prêt de la Confédération.

Cette entrée ne grève pas le compte d'investissement.

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

En millions de francs	2018	2017
Amortissements des immobilisations corporelles	1 176,3	1 153,8
Amortissements des immobilisations incorporelles	69,5	72,6
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	39,2	51,0
Total	1 285,1	1 277,5

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

Groupe d'installations	Total Investissements	dont au débit du compte de résultat	
		dont au débit du compte de résultat	dont entrées d'installations
En millions de francs	2018	2018	2018
Bâtiments et terrains	40,2	4,6	35,5
Ouvrages d'art	391,3	53,8	337,4
Ponts	116,8	16,9	99,9
Tunnels	178,8	24,9	153,9
Autres ouvrages d'art	95,6	12,1	83,6
Installations de la voie ferrée	745,7	96,9	648,8
Voies	429,3	56,1	373,2
Aiguilles	303,9	39,2	264,7
Autres installations de la voie ferrée	12,5	1,6	10,9
Installations de courant de traction	212,1	27,5	184,7
Installations de lignes de contact	123,6	16,2	107,4
Autres installations de courant de traction	88,5	11,2	77,3
Installations de sécurité	356,0	62,8	293,2
Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	259,0	50,4	208,7
Autres installations de sécurité	97,0	12,5	84,5
Installations à basse tension et installations de télécommunication	198,8	29,5	169,3
Consommateurs à basse tension	95,0	12,9	82,1
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	103,8	16,6	87,2
Installations d'accueil	204,5	25,9	178,6
Quais et accès	203,7	25,8	177,9
Autres installations d'accueil	0,8	0,1	0,7
Véhicules Infrastructure	94,2	1,2	93,0
Véhicules ferroviaires	85,9	1,1	84,7
Autres véhicules Infrastructure	8,4	0,1	8,3
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	125,0	34,5	90,5
Total	2 367,8	336,8	2 031,0

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1417,2 millions de francs) et les aménagements (892,3 millions) ainsi qu'à partir de fonds propres (58,3 millions).

Participations.

Raison sociale	Capital social en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31. 12. 2018	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31. 12. 2017
Transport et tourisme				
Elvetino SA, Zurich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerne	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne	CHF 1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF 2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Genève	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzzone	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR 1,18	0,49	41,47	41,47
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01
Transporteurs et transitaires				
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo Internationale SA, Olten (indirecte)	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
Centrales électriques				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 350,00	126,00	36,00	36,00
Immeubles et parkings				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00
Divers				
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Berne	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
login formation professionnelle SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42
SwissSign AG, Opfikon (vendue)	CHF 0,45	0,00	0,00	50,00

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 21 février 2019, il n'a trouvé aucun état de fait dont il pourrait déduire que les comptes annuels 2018 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 2018:

En millions de francs	31.12.2018	31.12.2017
Bénéfice reporté de l'exercice précédent	1 036,5	695,0
Affectation à la réserve du secteur Infrastructure selon l'art. 67 LCdF au titre de l'exercice 2018	-52,7	-53,0
Bénéfice reporté	983,8	642,0
Bénéfice de l'exercice	532,1	370,2
Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale	1 515,9	1 012,2
Utilisation du bénéfice résiduel résultant du bilan		
Affectation à la réserve Trafic voyageurs régional selon l'art. 36 LTV au titre de l'exercice 2018	-5,7	24,3
Affectation à la réserve facultative provenant des bénéfices	-1 400,0	0,0
Report à compte nouveau	110,2	1 036,5

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 21 février 2019

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 (page 73 à 84) pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2018.



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 le 31 décembre 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 2018 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.



Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'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

Olivier Mange
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

Florian Baumgartner
Expert-réviseur agréé

Rapport de développement durable. Le développement durable aux CFF.

«Nous vivons une transformation numérique qui présente à la fois des opportunités et des risques pour les CFF, leurs postes de travail et leurs collaborateurs. Le virage numérique et les nouvelles technologies requièrent de nouvelles connaissances, modifient les profils métiers et les emplois, et créent de nouveaux environnements professionnels. Avec nos partenaires sociaux, nous nous efforçons de trouver des solutions durables. C'est pourquoi nous avons lancé en 2018 le premier fonds de numérisation de Suisse, doté d'une enveloppe de dix millions de francs. Ce fonds permettra d'initier des études et des projets destinés à analyser les opportunités et les défis pour l'environnement professionnel et l'emploi au sein du groupe CFF. Il a par ailleurs vocation à promouvoir la conception de programmes de développement pour les catégories professionnelles actuelles et futures, qui subissent de profondes mutations en raison du passage au numérique. Ainsi, nous assumons notre responsabilité sociale d'employeur et contribuons au développement durable de la Suisse.»

Andreas Meyer, CEO

Notre conception du développement durable.

Les CFF revendiquent une gestion d'entreprise durable. Toutes leurs décisions sont prises en considération de leur responsabilité économique, sociale et écologique vis-à-vis de leur clientèle, de leur personnel et du pays. Par leur offre et leur engagement, ils améliorent la qualité de vie et la compétitivité de la Suisse, et la font progresser sur la voie du développement durable. Concrètement, cela signifie que les CFF:

- proposent à leur clientèle des solutions de transport simples, sûres et respectueuses de l'environnement, ainsi qu'une mobilité de porte à porte à un bon rapport prix-prestation;
- conçoivent une offre accessible à tous;
- acquièrent et utilisent leurs ressources de manière efficace, responsable et écologique, et s'efforcent de favoriser une économie circulaire;
- offrent à leurs collaborateurs des conditions de travail intéressantes, accompagnent leur évolution professionnelle et personnelle, et veillent à leur santé.

Orientations stratégiques et champs d'action.

102-46

Afin de préserver leur avantage en matière de développement durable et de devenir le premier choix pour les solutions de transport et de mobilité de porte à porte, 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:

- garantissent une chaîne de valeur responsable et efficace;
- préservent leur avantage environnemental par rapport à la route dans le domaine du trafic voyageurs et marchandises;
- sont un employeur responsable;
- conçoivent de façon simple et durable l'accès à la mobilité et à la logistique ainsi que leur utilisation;
- contribuent à la durabilité de l'offre de transport et d'immobilier en Suisse.

102-46

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 dont ils disposent. C'est pourquoi ils ont ajouté un champ d'action, intitulé «Prise en compte du cycle de vie», lors de la révision de leur stratégie de développement durable à la fin de l'année 2016. Tous les autres aspects importants d'un point de vue financier sont couverts par la stratégie financière.

Les cinq orientations stratégiques de la stratégie de développement durable se divisent en différents champs d'action, lesquels sont non seulement déterminants pour la clientèle des CFF, mais contribuent également de manière décisive à préserver l'avantage du groupe en matière de développement durable.

102-46

Les champs d'action concrétisent les orientations stratégiques.

Responsabilité Économie circulaire	Responsabilité Environnement	Responsabilité Employeur	Responsabilité Clientèle	Responsabilité Société
Création d'une chaîne de valeur efficace et responsable	Préservation de l'avantage environnemental du trafic voyageurs et marchandises face à la route	Attitude d'employeur responsable	Conception simple et durable de l'accès et de l'utilisation de la mobilité et de la logistique	Contribution à une offre de transport et d'immobilier durable en Suisse
Approvisionnement durable	Protection du climat	Conditions de travail attrayantes	Mobilité combinée	Planification durable du trafic et de l'offre, développement urbain
Gestion des déchets et des matériaux valorisables	Énergie	Santé du personnel	Innovations vertes	Optimisation des flux de voyageurs
Prise en compte du cycle de vie	Protection de la nature	Sécurité au travail	Accessibilité	
	Protection contre le bruit		Sécurité de l'exploitation	
			Sécurité de l'accès au chemin de fer	

Le présent rapport suit la structure des cinq orientations stratégiques et de leurs champs d'action respectifs.

Résumé: réalisation des objectifs stratégiques.

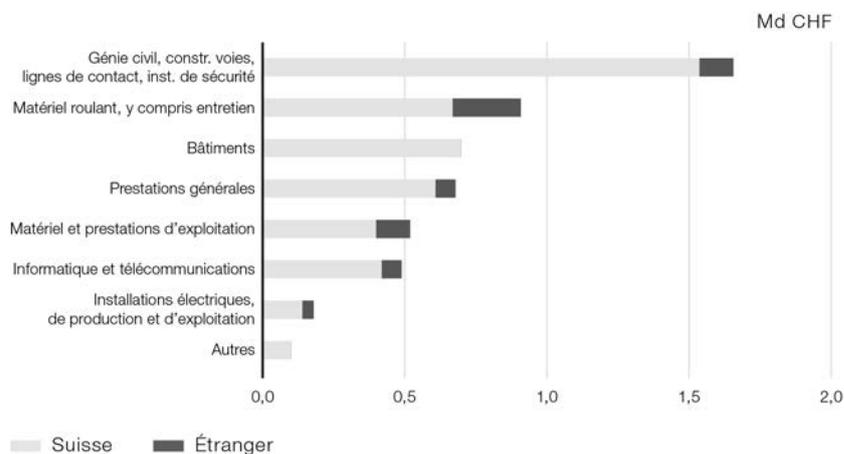
Orientation	Objectifs stratégiques	Progres- sion de la mise en œuvre de la stratégie 2018
Approvisionnement durable	D'ici à 2020, les CFF entendent intégrer des aspects sociaux et environnementaux à toutes les stratégies de groupes de marchandises. Ils prévoient par ailleurs d'évaluer les plus gros fournisseurs et les fournisseurs à risque sur la base de critères écologiques et sociaux, et de former systématiquement les acheteurs aux questions écologiques et sociales.	→
Gestion des déchets et des matériaux valorisables	D'ici à 2020, les CFF entendent assurer la transparence du circuit de certains matériaux valorisables issus de projets d'entretien et de construction, puis les trier et les revendre tout en tirant un profit maximal. Enfin, ils prévoient d'accroître la part de recyclage des déchets sans déblais de voies.	↗
Prise en compte du cycle de vie	D'ici à 2020, les CFF vont analyser l'état et le potentiel de la prise en compte du cycle de vie au sein de l'entreprise, et étendre ce concept à d'autres unités.	↗
Protection du climat	Les CFF contribuent activement à la protection du climat et, à l'horizon 2025, réduiront de moitié leurs émissions de CO ₂ par rapport à 1990. D'ici à 2020, ils réduiront leurs émissions de CO ₂ de 46 % et économiseront ainsi près de 71 200 tonnes de dioxyde de carbone.	↑
Énergie	Les CFF entendent réduire de 20 %, soit 600 gigawattheures (GWh), leur consommation d'énergie annuelle prévue pour 2025. De plus, le courant 50 Hz sera entièrement produit à partir de sources renouvelables dès 2019, suivi, à compter de 2025, par le courant de traction. Ils prévoient de produire, à l'horizon 2030, 30 GWh de courant domestique à l'aide de panneaux solaires, ainsi que 86 GWh de chaleur à partir d'énergies renouvelables.	↑
Protection de la nature	Outre l'entretien régulier et les mesures de compensation, les CFF vont réaliser avec les cantons deux nouveaux projets de protection de la nature d'ici à 2020. La mise en œuvre du premier de ces projets était prévue pour 2018.	↗
Protection contre le bruit	De concert avec l'OFT, les CFF vont élaborer les objectifs et planifier les mesures de la deuxième étape du programme FTP. Les résultats de cette étude constituent le fondement de la mise en œuvre concrète au cours des années à venir.	→
Conditions de travail attrayantes	D'ici à 2020, les CFF maintiendront leur place dans le classement du sondage d'Universum sur l'attractivité en tant qu'employeur, accroîtront l'identification de leur personnel à l'entreprise, augmenteront la part des femmes dans le groupe et encourageront la diversité en matière de répartition des langues nationales, notamment au niveau du management.	→
Santé du personnel	D'ici à 2020, les indicateurs relatifs aux critères pertinents (nombre de jours d'absence par poste à temps plein, épuisement, santé au travail et résilience organisationnelle) resteront stables.	→
Sécurité au travail	D'ici à 2020, les CFF réduiront d'environ 5 % le nombre d'accidents professionnels.	↗
Mobilité combinée	Grâce à des offres innovantes et attrayantes en matière de mobilité de porte à porte, les CFF veulent augmenter leur produit du trafic induit à 103 millions de francs par an minimum, et le produit du trafic issu de la mobilité combinée à 380 millions de francs.	↑
Innovations vertes	D'ici à 2020, les CFF entendent lancer chaque année la phase pilote d'un nouveau projet d'innovation ou d'un nouveau produit vert.	→
Accessibilité	D'ici à 2020, les personnes aux capacités physiques et sensorielles réduites qui se déplacent seules dans les espaces publics devront pouvoir utiliser l'ensemble des prestations des CFF de manière autonome et sans discrimination. L'accessibilité des points de contact numériques importants pour la clientèle, placés tout au long de la chaîne de service, est garantie.	↘
Sécurité de l'exploitation	D'ici à 2020, les CFF entendent améliorer de 13 % l'indice de sécurité du groupe, qui englobe les accidents professionnels, de manœuvre et de train.	→
Sécurité de l'accès au chemin de fer	Les CFF exploitent toutes les possibilités pour garantir à leur clientèle un accès aux trains et un voyage sûrs, et donc améliorer le sentiment de sécurité. Les effectifs des forces d'intervention seront adaptés à la situation en matière de sécurité.	↗
Planification durable du transport et de l'offre, aménagement du territoire	Les CFF assurent une planification durable de leur offre et tiennent compte des coûts du cycle de vie, des effets sur les flux de transport, de la préservation de l'environnement, de la consommation d'énergie et de matériaux, de l'utilisation de l'espace, ainsi que des aspects sociaux. Ils entendent évaluer de manière anticipée les concepts stratégiques à l'aune de critères fondés sur la stratégie de développement durable.	↗
Optimisation des flux de pendulaires	D'ici à 2020, la croissance annuelle de la demande sera plus importante aux heures creuses qu'aux heures de grande affluence.	↘

- ↑ Objectif annuel dépassé
- ↗ Objectif annuel réalisé
- Progrès mineurs/nuls
- ↘ Régression

Création d'une chaîne de valeur efficace et responsable.

Approvisionnement durable.

Les CFF comptent parmi les principaux commanditaires de Suisse et sont à ce titre un moteur pour l'économie nationale. Pour preuve, ils ont confié en 2018 des mandats à quelque 14 808 fournisseurs tiers, pour un montant total de 5,22 milliards de francs (2017: 4,91 milliards de francs).



Les CFF doivent respecter les prescriptions relatives aux procédures de passation de 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 un rôle moteur 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. À compter de 2019, une cellule de coordination supplémentaire sera créée au sein du service centralisé des achats.

Objectif stratégique.

Dans le cadre de leur approvisionnement, les CFF tiennent compte de critères non seulement économiques, mais aussi sociaux et écologiques, et ce, de manière systématique. D'ici à 2020, ils entendent intégrer des aspects sociaux et environnementaux à toutes les stratégies de groupes de marchandises. Ils prévoient en outre d'évaluer les plus gros fournisseurs et les fournisseurs à risque sur la base de critères écologiques

et sociaux, et de former systématiquement les acheteurs aux questions écologiques et sociales.

Évolution en 2018.

En 2018, les CFF ont convaincu 21 nouveaux fournisseurs de se connecter à la plateforme EcoVadis, qui évalue les fournisseurs sur la base d'un questionnaire de durabilité et met les résultats à la disposition de tous les commanditaires participants. À la fin de l'année 2018, 44 fournisseurs au total avaient rempli le questionnaire. Les résultats se sont avérés supérieurs à la moyenne, seuls deux fournisseurs n'atteignant pas la valeur limite. Des discussions sur les mesures d'amélioration possibles ont été engagées. Les CFF inviteront davantage de fournisseurs à participer à cette initiative en 2019. Le travail de promotion de la plate-forme EcoVadis s'étant révélé plus difficile que prévu, le groupe s'efforcera, grâce à une communication personnalisée par les acheteurs compétents, de vaincre les réticences des fournisseurs et de les sensibiliser à l'importance de la thématique du développement durable.

Les CFF appliquent, depuis déjà dix ans, le code de conduite amfori pour certains groupes de marchandises (informations complémentaires disponibles dans le rapport conforme aux normes GRI cff.ch/gri) et souhaitent étendre son utilisation au cours des années à venir. Aussi ont-ils décidé, à la fin de l'année 2018, d'être la première entreprise soumise au droit des marchés publics à rejoindre le réseau amfori, qui encourage des chaînes de valeur durables. Tous les responsables des achats du groupe ont donc la possibilité de lancer sur les sites de production un audit social des biens et des services commandés. Cet audit vise à examiner les conditions de travail sur place et, au besoin, à définir des mesures d'amélioration.

Les grands projets d'acquisition faisant intervenir plusieurs sous-traitants sont complexes, et la gestion de toutes les conséquences écologiques et sociales constitue un défi de taille. Le droit des marchés publics impose de traiter tous les soumissionnaires du monde de la même façon, et interdit toute discrimination. Chaque collaborateur du service des achats doit avoir cette disposition à l'esprit lorsqu'il formule les critères de l'appel d'offres. Dans ce contexte, la licéité des différents critères de développement durable est toujours source de discussions, en interne comme lors de conférences publiques. Les CFF ont donc lancé en 2018 un catalogue de critères de qualification et d'adjudication dans le domaine du développement durable. Les responsables des appels d'offres y trouveront les critères à reprendre dans les documents d'appel d'offres. Ce catalogue devrait s'étoffer au cours des années à venir.

Gestion des déchets et des matériaux valorisables.

En 2018, les CFF ont produit 400 229 tonnes de déchets spéciaux, déchets d'exploitation et déchets des voyageurs, dont 231 518 tonnes de déblais de voies. L'élimination ou le recyclage des matériaux utilisés sont des aspects essentiels de la responsabilité écologique des CFF. La gestion durable des matériaux consiste, dans la mesure du possible, à lutter contre la production de 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 de la mise au point, de l'application et de la surveillance d'une gestion uniforme des déchets à l'échelle du groupe.

Objectif stratégique.

Les CFF évitent avant tout de produire des déchets d'exploitation en privilégiant l'utilisation de matériaux revalorisables. Ils procèdent au recyclage des matériaux valorisables, éliminent les déchets spéciaux dans le respect de la législation et réduisent les répercussions sur l'environnement en optimisant le transport. D'ici à 2020, les CFF entendent assurer la transparence du circuit de certains groupes de matériaux. Ils souhaitent, à l'échelle du groupe, mutualiser certains matériaux valorisables issus de projets d'entretien et de construction, puis les trier selon leur qualité et les revendre tout en tirant un profit maximal. Enfin, ils prévoient d'accroître la part de recyclage des déchets, à l'exception des déblais de voies.

Évolution en 2018.

Au début de l'année 2018, le centre de recyclage des matériaux valorisables a déménagé de Dulliken à Trimbach. Ce nouveau site est plus spacieux et permet de professionnaliser davantage la gestion des matériaux. Tous les mouvements de matériaux, de l'entrée à la sortie en passant par le tri et la vente, sont à présent identifiés de manière centralisée par le personnel sur place, ce qui assure une traçabilité complète. Cela permet d'augmenter la transparence du cycle de certains groupes de matériaux et d'optimiser la mutualisation, le tri et la revente de matériaux valorisables. La proximité par rapport au magasin central et à Anyway CFF est un élément essentiel qui a mené à l'intensification de la collaboration en 2018.

Le centre de recyclage a de nouveau augmenté son bénéfice en 2018 grâce, en premier lieu, aux prix favorables des matières premières, à la vente de matériaux valorisables par l'intermédiaire d'enchères en ligne, à la séparation systématique des niveaux de qualité et à la mutualisation de volumes plus importants. Pour l'heure, le centre recycle avant tout des matériaux issus de la division Infrastructure, mais il est en mesure de recevoir des matériaux provenant d'autres divisions. Dans le courant de l'année 2019, les responsables étudieront avec les divisions les solutions envisageables.

Dans le cadre du projet de portail du recyclage et des matériaux valorisables, les CFF ont commencé à vendre certains matériaux sur une plate-forme d'enchères. Ces matériaux se sont vendus à des prix nettement supérieurs (près de 15 %) et la transparence du processus dans son ensemble s'en est trouvée accrue. En outre, les CFF continuent à étudier le projet de portail du recyclage et des matériaux valorisables. Ils ont ainsi conclu un partenariat avec l'Association suisse de recyclage du fer, du métal et du papier (VSMR) et travaillent à la mise en place d'un organisme responsable pour leur projet.

Ces derniers temps, le public a été davantage sensibilisé à l'utilisation importante de plastique par les consommateurs finaux. Dans les grandes gares, cela fait plusieurs années déjà que les CFF collectent le papier et l'aluminium, mais aussi les bouteilles PET, séparément des autres déchets. Au sein du groupe, plusieurs collaborateurs engagés, les responsables des restaurants du personnel et les partenaires de restauration des CFF ont pris plusieurs mesures pour réduire les déchets de plastique. En 2019, les CFF mettront en œuvre de nouvelles mesures pour réduire la consommation de plastique par les consommateurs finaux dans les gares, mais aussi par leurs collaborateurs.

Réduction des distances de transport grâce à des critères d'appels d'offres ciblés.

Le nouvel appel d'offres concernant l'élimination des déchets du groupe à compter de 2019 a constitué une étape majeure en 2018. Il limitait notamment l'imputation des distances de transport à 25 kilomètres par enlèvement de matériaux valorisables. Par conséquent, les entreprises d'élimination concernées ont recherché des partenaires de transport régionaux afin de réduire ces distances. Cette disposition de l'appel d'offres abaissera les coûts de 30 à 40 % et devrait conduire à une baisse significative des émissions de CO₂ le long de la chaîne logistique.

Prise en compte du cycle de vie.

Pour rester concurrentiel par rapport à la route, le rail doit réduire ses coûts globaux et garantir son avantage environnemental. Les décisions d'acquisition et d'investissement jouent un rôle déterminant à cet effet. Tenir compte du cycle de vie permet de réduire les coûts à long terme et de soutenir la durabilité de l'exploitation ferroviaire. Cette prise en compte est particulièrement importante lors de l'acquisition de matériel roulant, d'infrastructure ferroviaire ou encore de bâtiments, car leur durée de vie est longue, leurs coûts élevés, et leurs répercussions sur l'environnement non négligeables.

L'unité Finances CFF assure la direction spécialisée en matière de prise en compte du cycle de vie. Sur le plan stratégique, il incombe à l'équipe Développement durable du groupe et aux services des divisions chargés de cette thématique d'ancrer la prise en compte globale du cycle de vie au sein de l'entreprise. En d'autres termes, il faut intégrer les critères de développement durable dans la prise en compte du cycle de vie. La mise en œuvre dans les unités spécialisées et les genres d'installations concernés est du ressort de la hiérarchie.

Objectif stratégique.

Les CFF optimisent l'utilisation de leurs ressources humaines, financières et matérielles en assurant une prise en compte durable du cycle de vie dans leurs décisions d'acquisition et d'investissement. Ils analysent l'état et le potentiel de cette prise en compte à l'échelle de l'entreprise, et étendent la démarche à d'autres unités.

Évolution en 2018.

L'unité Finances CFF a pris conscience de l'importance des coûts du cycle de vie et, en 2018, a mis sur pied une direction spécialisée chargée d'appliquer le calcul de ces coûts (Life Cycle Costing, LCC) dans toutes les divisions. L'objectif consiste ici à impliquer plus en amont les unités opérationnelles aux décisions d'investissement afin de réduire les coûts globaux.

La fin du cycle de vie sera davantage prise en compte à l'avenir. En maintenant les ressources importantes à l'intérieur de leur cycle, les CFF réduisent leur consommation, et donc les quantités de déchets produits. Ainsi, lors de l'acquisition de nouvelles batteries de train, les CFF ont tenu compte des coûts du cycle de vie et de la réutilisation ou du recyclage au terme de ce cycle, afin d'opter pour la meilleure solution sur le

plan économique, mais aussi écologique. En outre, ils analysent si, et comment, les installations de stockage de l'énergie peuvent être combinées en un système global de stockage d'énergie, et ainsi être optimisées du point de vue du cycle de vie.

Les questions de coûts du cycle de vie suscitent un vif intérêt, en interne mais aussi en externe. Les CFF ont ainsi eu l'occasion en 2018 de partager leur expérience sur les LCC lors de plusieurs ateliers et formations rassemblant des entreprises fédérales et liées à la Confédération. Le groupe a ainsi pris conscience des domaines où il pouvait encore s'améliorer. En effet, s'il utilise déjà des check-lists de développement durable en complément du calcul de rentabilité, les coûts du cycle de vie n'intègrent pas suffisamment les questions écologiques. C'est pourquoi les CFF vont étudier, au cours des mois à venir, si, et de quelle manière, ils peuvent intégrer davantage la dimension écologique et la prendre en compte directement dans le calcul des coûts.

Des quais en asphalte recyclé.

Les voyageurs descendant du train à la gare de Hauptwil ou de Kradolf, en Suisse orientale, marchent sur un quai en asphalte recyclé. Les CFF ont testé dans ces deux gares le taux de matériaux recyclés dans l'asphalte afin que les exigences en matière de qualité, d'apparence, de résistance et de durée de vie puissent continuer à être respectées. Ils ont également étudié si l'épaisseur de l'asphalte des quais pouvait être réduite. Ces tests ont été accompagnés par l'Empa.

En l'état actuel des connaissances, la couche porteuse de l'asphalte peut contenir jusqu'à 80 % de matériaux recyclés. Les résultats des tests permettront aux CFF de décider, au cours des mois à venir, si l'utilisation de l'asphalte recyclé peut être étendue à d'autres applications.

À moyen terme, l'objectif consiste à recycler l'asphalte existant pour le réutiliser en interne. Le recyclage de l'asphalte préserve les ressources naturelles en sable et en gravier, matières premières utilisées pour sa fabrication, et réduit les répercussions de la production et du transport d'asphalte frais sur l'environnement. L'utilisation d'asphalte recyclé pourra ainsi réduire de près d'un quart l'empreinte environnementale sur l'ensemble du cycle de vie.

Préservation de l'avantage environnemental du trafic voyageurs et marchandises face à la route.

Protection du climat.

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 trafic de la route vers le rail, les CFF contribuent largement à la protection du climat en Suisse. Le pays réduit chaque année ses émissions de CO₂ de cinq millions de tonnes, 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 CO₂ fait partie intégrante de l'objectif «Viabilité écologique» du groupe, auquel elle contribue à hauteur de 35 %.

Objectif stratégique.

Les CFF contribuent activement à la protection du climat et réduiront de moitié leurs émissions de CO₂ par rapport à 1990 à l'horizon 2025. D'ici à 2020, ils réduiront leurs émissions de CO₂ de 46 % et économiseront ainsi près de 71 200 tonnes de dioxyde de carbone.

Évolution en 2018.

En 2018, les CFF ont économisé 62 803 tonnes de CO₂ par rapport aux émissions de 2010, dépassant ainsi l'objectif fixé pour l'exercice. Une part importante de cette réduction a été permise par le remplacement de chauffages obsolètes. En effet, les CFF renoncent systématiquement aux chauffages à combustibles fossiles lors de leurs projets de rénovation et de construction. À ce jour, ils ont procédé à la rénovation énergétique de plus de 50 gares et bâtiments de service, et remplacé les chauffages à mazout par des installations à pellets, des pompes à chaleur et des systèmes de chauffage à distance. Ces mesures seront par la suite appliquées à d'autres bâtiments, conformément à une directive édictée par les CFF pour les constructions nouvelles et les rénovations.

De même, l'utilisation de locomotives modernes, hybrides et bi-mode, pour la manœuvre et les travaux d'entretien contribue à préserver le climat. En 2018, les trois premières locomotives hybrides Prima H3 ont fait leurs preuves au service de la manœuvre. Douze autres machines sont appelées à leur emboîter le pas (cf. encadré p. 98).

L'accroissement de l'efficacité énergétique permet de limiter les répercussions sur le climat. Aussi les CFF mettent-ils en œuvre un programme ambitieux d'économies d'énergie (cf. chapitre «Énergie» p. 99). Toutes les mesures limitant la consommation de mazout, de gazole ou d'essence contribuent de façon importante à la réduction des émissions de CO₂: il peut s'agir par exemple de l'achat de véhicules routiers à faible consommation, de la formation des conducteurs fréquents ou encore de l'automatisation et du remplacement des chauffages d'aiguilles.

En 2018, la part de l'énergie hydraulique dans le courant de traction s'est de nouveau élevée à près de 90 %. Outre le courant de traction, les CFF ont besoin de courant 50 Hz pour leurs gares, leurs ateliers et leurs bureaux ainsi que leurs installations. En 2018, la part d'énergies renouvelables utilisées pour la production de courant 50 Hz est passée de 80 à 90 %. À partir de 2019, le courant 50 Hz utilisé par les CFF proviendra uniquement de sources renouvelables.

Énergie et climat.

Consommation d'énergie



- Courant de traction
- Consommation propre due à la mise à disposition de courant de traction
- Diesel pour la traction

Émissions de gaz à effet de serre



- Carburant (sauf traction)
- Énergie électrique pour les bâtiments et installations
- Énergie thermique pour les bâtiments et installations

Au-delà de la réduction de leurs émissions directes, les CFF misent aussi sur la diminution des émissions de CO₂ en amont et dans leur offre de produits. Le groupe poursuit cet objectif dans le cadre de la stratégie d'approvisionnement durable et du développement d'«innovations vertes» (cf. chapitres correspondants p. 92 et 112).

Des locomotives de manœuvre hybrides pour réduire la consommation de carburant chez CFF Cargo.

CFF Cargo utilise trois locomotives de manœuvre de type Prima H3 depuis la mi-2017. En octobre 2018, compte tenu des bonnes expériences réalisées, la division a commandé douze autres exemplaires de ce modèle. Son système de propulsion hybride permet à la locomotive Prima H3 d'économiser jusqu'à 990 000 litres de carburant chaque année. Par rapport aux locomotives de manœuvre classiques, ce système réduit de près de moitié les émissions de CO₂, soit une économie annuelle d'environ 3960 tonnes. Les autres émissions polluantes peuvent même être réduites de 70 %. En outre, comme les locomotives hybrides réalisent, selon leur utilisation, de 50 à 75 % de leurs trajets sur batterie, le bruit qu'elles émettent est nettement réduit, un point positif pour le sommeil des riverains. Les nouveaux véhicules entreront en service à partir du mois d'octobre 2020.

Énergie.

Aux CFF, l'énergie joue un rôle-clé dans la création d'une mobilité durable, qu'il s'agisse du courant de traction 16,7 Hz qui alimente les trains, du courant domestique 50 Hz utilisé dans les gares, les bureaux et l'infrastructure ferroviaire ou de l'énergie thermique qui chauffe les bâtiments. Au cours des années à venir, la poursuite de l'élargissement de l'offre va générer un accroissement des besoins énergétiques en dépit des efforts considérables déployés dans le domaine de l'efficacité.

La stratégie énergétique des CFF prévoit l'optimisation de l'efficacité, ainsi qu'un recours accru aux énergies renouvelables. L'unité d'affaires «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 économies potentielles, 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 montrer l'exemple dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération. Ils entendent réduire de 20 %, soit 600 gigawattheures (GWh), leur consommation d'énergie annuelle prévue pour 2025. Leur courant 50 Hz sera entièrement produit à partir de sources renouvelables dès 2019 et le courant de traction à compter de 2025. À l'horizon 2030, les CFF prévoient de produire 30 GWh de courant domestique à l'aide de panneaux solaires, ainsi que 86 GWh de chaleur à partir d'énergies renouvelables.

Évolution en 2018.

Un vaste train de mesures a permis aux CFF d'économiser un total de 382 GWh d'énergie en 2018 (+83 GWh par rapport à 2017), dépassant par là leur objectif annuel. De nouvelles mesures ont été prises au cours de l'exercice, notamment des optimisations de l'offre en trafic voyageurs, ou encore la mise en service des premières locomotives hybrides H3, affectées à la manœuvre dans les ports de Bâle. Par rapport aux locomotives de manœuvre classiques, ces locomotives consomment jusqu'à 50 % de diesel de moins pour la traction, et leurs émissions polluantes sont nettement moins élevées (cf. encadré p. 98).

En 2018, les CFF ont mis au point de nombreuses mesures d'économie d'énergie, et accru leur efficacité. Dans le cadre de la révision des locomotives Re 460, ils ont ainsi remplacé les convertisseurs GTO par des convertisseurs IGBT, moins énergivores. Cela permet de réduire les coûts de l'énergie et présente des avantages supplémentaires en matière de gestion de l'obsolescence et de fiabilité. De même, la modernisation des trains navettes à deux niveaux (DPZ) du RER de Zurich a été achevée.

Compte tenu de l'objectif ambitieux d'économies d'énergie fixé pour 2025, les CFF ont, au cours de l'exercice, accru de 57 GWh leurs mesures d'économies d'énergie. Ainsi, à partir de 2019, la température ambiante dans certaines rames du RER de Zurich passera de 22 à 20 degrés en hiver (cf. encadré p. 100). Le projet «eco2.0» apportera en outre une contribution significative aux économies d'énergie. Ce projet s'inscrit dans la lignée d'ADL EcoDrive et comporte de nouvelles optimisations inno-

vantes portant sur les interactions entre l'horaire, la répartition/l'exploitation et la conduite des trains.

Baisse de la température dans le RER zurichois.

En hiver, les trains du RER ne seront plus chauffés à 22 degrés, mais à 20 degrés. Cette baisse sera mise en œuvre progressivement par les CFF et la communauté de transports publics zurichoise (ZVV) à partir de janvier 2019. Cette décision fait suite à un essai pilote des CFF réalisé en janvier 2018. Une large majorité des plus de 6000 voyageurs interrogés s'était montrée favorable à la baisse de la température, dans la mesure où, lorsque le trajet est court, les pendulaires gardent leur veste et leur manteau dans le train. Le changement sera mis en œuvre dans tous les RER à l'été 2019; la mesure ne prendra pleinement effet qu'à l'hiver 2019/2020. Les CFF et la ZVV estiment que cela permettra d'économiser chaque année 1,6 GWh d'électricité.

Protection de la nature.

Pour des raisons de sécurité, les CFF gèrent une coulée verte de 3000 km située le long des voies. Ils entretiennent une bande de sécurité avec des remblais de voie, des lisières de forêts et des forêts protectrices, et prennent des mesures de compensation dans le cadre de projets de construction. Dans ce contexte, ils créent de vastes habitats précieux pour de nombreuses espèces animales et végétales, parfois menacées, et contribuent ainsi à la protection de la nature et à la préservation de la biodiversité en Suisse. L'entretien des forêts et des espaces verts est planifié par CFF Infrastructure et mené à bien par des entreprises externes, avec le soutien de la division.

Objectif stratégique.

Outre l'entretien régulier et les mesures de compensation, les CFF vont réaliser avec les cantons deux nouveaux projets de protection de la nature d'ici à 2020. La mise en œuvre du premier d'entre eux était prévue pour l'année 2018.

Évolution en 2018.

Les années passées, de nombreuses surfaces n'ont bénéficié que d'un entretien simple, malgré leur potentiel en matière de mesures de valorisation biologique; à présent, de plus en plus de projets de valorisation sont lancés. En 2018, les CFF ont ainsi réalisé, outre les mesures de substitution lors de projets de construction, un projet supplémentaire de protection de la nature, et lancé un autre projet. L'objectif annuel a donc été dépassé. D'une part, les CFF entretiennent depuis l'été 2018, en coopération avec le canton de Vaud, près de trois hectares de surfaces écologiquement importantes selon des normes strictes, principalement en tonte manuelle. Ils créent donc de petites structures, au profit des insectes et des reptiles. Ces surfaces servent de refuge à de nombreuses espèces menacées, mais aussi, dans la région densément peuplée du Léman, de corridor écologique essentiel.

D'autre part, les CFF ont entamé en 2018 une collaboration prometteuse avec le canton du Jura. Dans le cadre de la valorisation de la prairie sèche «Les Paquilles», située près de Saint-Ursanne et protégée à l'échelle nationale, les CFF et le canton du Jura ont décidé d'entretenir les surfaces adjacentes, qui présentent un intérêt écologique tout à fait remarquable, selon un concept élaboré conjointement. Ces surfaces abritent des espèces rares, telles que l'ophrys araignée, une orchidée indigène, ainsi que de nombreux reptiles. D'importantes mesures d'entretien, telles qu'un débroussaillage ciblé, ont été planifiées en étroite collaboration avec le canton et le Centre de coordination pour les amphibiens et les reptiles de Suisse, et seront mises en œuvre en 2019.

Afin d'optimiser l'efficacité de l'entretien de leurs espaces verts, les CFF ont lancé en 2018 un projet de détection automatique des plantes néophytes, en collaboration avec l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage et l'EPF de Zurich. À partir de prises de vues réalisées par des drones, des applications logicielles permettront de détecter, grâce à l'intelligence artificielle, les sumacs vinaigriers et les ailantes.

De même, le numérique est au cœur du système Information Végétation (IVEG), mis en place pour les surfaces boisées en 2018. Les responsables des installations Nature consignent depuis peu les résultats de la surveillance sous forme numérique et demandent les mesures et les financements correspondants par l'intermédiaire de ce nouveau système. Les entreprises réalisant les travaux pour les CFF effectuent les opérations d'entretien à l'aide d'une application B2P développée à cet effet, puis consignent leur charge de travail. Le système IVEG intègre également les mesures de substitution écologique. La saisie numérique des surfaces de mulchage et de tonte ainsi que des plantes néophytes dans les zones protégées à l'échelon national a commencé, et devrait être terminée à la fin de l'année 2019. Les CFF pourront ainsi lutter avec précision contre les néophytes et préserver les zones nationales protégées.

Par ailleurs, les CFF ont lancé en interne un programme de mesures relatives aux castors, et ont précisé les rôles et tâches correspondants. Ce programme a pour objectif de préserver les espaces de vie du castor, une espèce protégée, tout en garantissant la sécurité et la disponibilité de l'exploitation ferroviaire. Le premier dispositif destiné à éloigner les castors («Biber Deceiver») sera installé à Oberstammheim en 2019, afin que l'aqueduc ne soit plus bloqué par ces animaux. Les CFF soutiennent ainsi l'habitat du castor tout en garantissant le respect de leurs propres exigences de sécurité.

Un nouvel habitat pour des espèces menacées au pied du mont San Salvatore.

Sur les rives du lac de Lugano, au-dessous de la ligne de chemin de fer reliant Paradiso et Melide, les CFF ont stabilisé le remblai sur une centaine de mètres. Cette zone abrite plusieurs espèces menacées d'extinction, telles que le martin-pêcheur, le chevalier guignette ou encore la couleuvre tesselée, une couleuvre d'eau. À l'issue des travaux de stabilisation, les CFF ont reboisé la forêt et planté des essences typiques de la région, notamment le charme-houblon et le frêne à fleurs. Des tas de pierres ont été disposés afin de servir de refuges aux reptiles. De plus, les CFF ont élargi la rive du lac, installé un brise-lames composé de pieux de châtaignier et d'osier tressé, et ainsi créé de nouveaux habitats pour les poissons, qui trouveront dans cet ouvrage un refuge et de la nourriture. Les CFF rétablissent donc ainsi des habitats naturels perdus.

Protection contre le bruit.

Au-delà des avantages considérables qu'elle génère pour l'être humain et l'environnement, l'exploitation ferroviaire présente aussi quelques inconvénients, à commencer par 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, élabore le rapport sur l'état du réseau et conseille les responsables d'installations et de projets au niveau interdivisionnel.

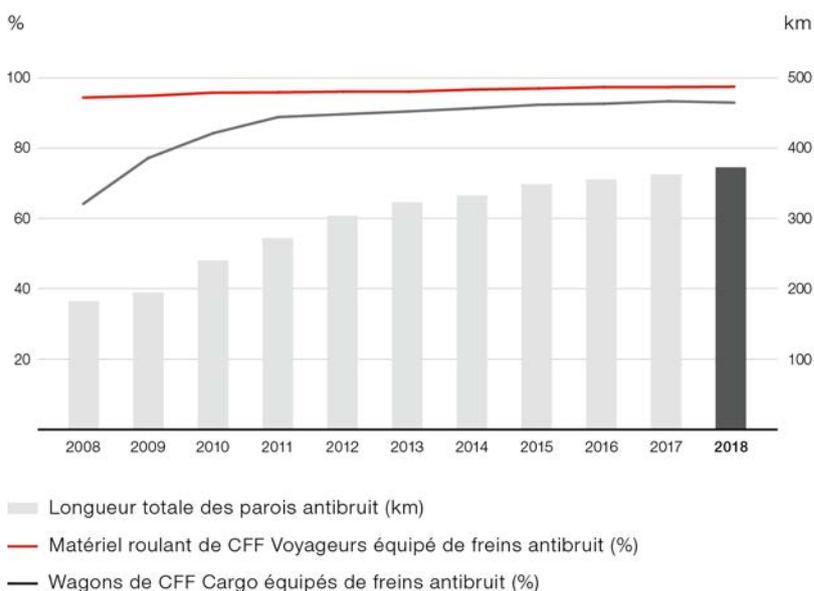
Objectif stratégique.

Les CFF protègent les riverains des nuisances sonores excessives: ils achètent du matériel roulant peu bruyant, rénovent les vieux ponts métalliques et, au besoin, construisent des écrans antibruit. De concert avec l'OFT, ils élaborent les objectifs et planifient les mesures de la deuxième étape du programme FTP, constituant ainsi la base de la mise en œuvre pour les années à venir.

Évolution en 2018.

En 2018, dans le cadre des mesures de réduction du bruit sur l'ensemble du réseau mises en œuvre au cours de la première étape du programme FTP, les CFF ont terminé cinq projets de construction et ainsi protégé de nouveaux riverains des nuisances sonores excessives. Ils achèveront le dernier projet de cette étape, qui a été retardé en raison de la planification des intervalles, d'ici à 2020.

Protection contre le bruit.



Ces dernières années, les CFF ont concrétisé de grands programmes de mise en œuvre dans le cadre des mesures de réduction du bruit sur l'ensemble du réseau, assurant ainsi une bonne protection contre le bruit à la population résidant le long des voies ferrées. En 2018, après l'entrée en vigueur de la deuxième étape de la loi fédérale et de l'ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, les CFF, en étroite collaboration avec l'OFT, ont continué à faire avancer, à approfondir et à discuter les travaux préparatoires des mesures susceptibles d'être appliquées. La difficulté consiste pour le moment à trouver des mesures permettant de rendre le réseau actuel plus silencieux. Les analyses correspondantes nécessitent beaucoup de temps. Par exemple, les responsables ont tout d'abord dû mieux comprendre la dynamique de la superstructure afin d'approfondir leurs connaissances dans les domaines du bruit, des vibrations et des coûts du cycle de vie.

Au-delà de leurs activités nationales, les CFF s'engagent en faveur de la protection contre le bruit à l'international. Grâce à leurs bonnes relations avec les autres entreprises ferroviaires, avec les autorités des pays voisins ainsi qu'avec l'Union européenne, les CFF soutiennent les efforts déployés à l'échelle européenne pour réduire le bruit des wagons. C'est grâce à cela que de plus en plus de wagons étrangers circulent sans bruit excessif sur le réseau suisse. Le groupe entretient également des échanges intensifs à l'international sur les possibilités techniques de réduction du bruit des voies.

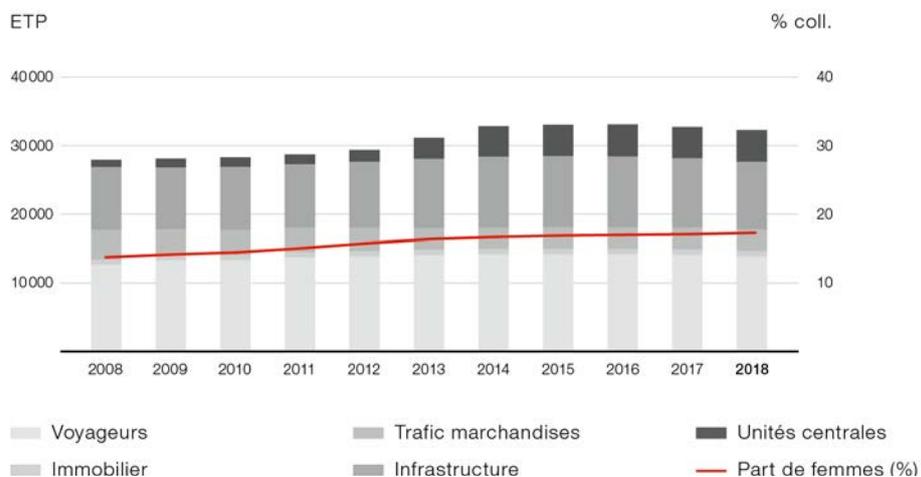
Attitude d'employeur responsable.

Conditions de travail attrayantes.

En 2018, les CFF employaient 32 309 personnes, constituant ainsi l'un des principaux employeurs en Suisse. À ce titre, ils doivent relever des défis très divers. La population vieillit et gagne en diversité, et les valeurs des anciennes générations font place à de nouvelles. La concurrence se fait plus intense et la demande de flexibilité et de solutions individuelles s'accroît. Enfin, le monde des «anciennes» technologies coexiste avec l'univers des «nouvelles», et il faut apprendre à gérer les innovations et les évolutions numériques inhérentes à ce dernier.

La stratégie HR 2020 constitue la base du positionnement des CFF comme employeur attrayant. Les unités centrales HR, cinq centres de solutions pour le conseil professionnel aux cadres et le Shared Service Center, qui joue le rôle d'interlocuteur auprès du personnel, contribuent à la mise en œuvre de cette stratégie. Le nouveau modèle d'affaires est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Moyenne annuelle des employés à temps plein.



Objectif stratégique.

Les CFF sont l'un des employeurs les plus populaires de Suisse et proposent des conditions d'emploi compétitives qui augmentent encore leur attractivité. Ils encouragent l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle, et exploitent toutes les possibilités offertes par la diversité au sein de leurs équipes. D'ici à 2020, les CFF maintiendront leur classement dans le sondage d'Universum sur l'attractivité en tant qu'employeur, accroîtront la motivation du personnel, augmenteront la part des femmes dans le groupe et encourageront la diversité en matière de répartition des langues nationales, notamment au niveau du management.

Évolution en 2018.

En 2018, les CFF ont maintenu leur classement dans le sondage d'Universum sur l'attractivité en tant qu'employeur, réalisé auprès des étudiants: selon les catégories, ils occupent les places 1 à 19. Quant à la motivation du personnel, elle reste à un bon niveau mais s'inscrit en léger recul, avec 73 points. La confiance envers la Direction du groupe reste un point sensible (47 points, en baisse de 3 points par rapport à la dernière enquête en 2016). Ces résultats donnent à croire que la phase de changements ambitieux mise en place par les CFF est une source d'inquiétude pour les collaborateurs. Pour ce qui est de la diversité, la part des femmes au sein du personnel des CFF a légèrement augmenté par rapport à l'année précédente, et s'établit à 17,3 %. Quant à la répartition des langues nationales, la proportion de collaborateurs utilisant le français comme langue de communication a connu une légère hausse, avec 18,9 %, tandis que la part de ceux parlant l'italien est restée stable à 7,5 %.

À l'issue de négociations difficiles avec les partenaires sociaux, les CFF ont élaboré en 2018 une nouvelle CCT, qui entrera en vigueur en 2019. Cette dernière continue à proposer des conditions de travail intéressantes, tout en accordant aux CFF la marge de manœuvre nécessaire pour se maintenir dans un environnement en mutation rapide. Les CFF ont par exemple augmenté la durée du congé de paternité à 20 jours, et le droit à la déconnexion pendant le temps libre est à présent inscrit dans la CCT. Les CFF ont notamment dû agir dans le domaine de la flexibilité: la CCT reprend les modifications issues de la révision de la loi sur la durée du travail, qui permet d'accroître la flexibilité dans l'organisation du travail et de mieux axer les plans de travail sur les besoins de la clientèle. En outre, grâce à la réduction de trois ans de la durée de la CCT, les CFF pourront mieux tenir compte des mutations toujours plus rapides dans ce domaine.

En matière de formation, le numérique constitue un sujet crucial pour les CFF. Le programme «fit4future» vise notamment à identifier en amont les changements liés au virage numérique et à doter le personnel des compétences requises. En 2018, les CFF ont analysé 30 secteurs professionnels afin d'identifier de manière anticipée les changements à venir, puis de définir des plans de développement. Grâce au «DigiCheck», les collaborateurs peuvent également évaluer leur maîtrise du numérique dans 5 domaines de compétences: traitement des données, communication, élaboration de contenus, sécurité et résolution de problèmes. À la fin du DigiCheck, une recommandation de formation individualisée indique aux collaborateurs comment acquérir de manière ciblée les compétences générales qui leur manquent dans ce domaine.

«10 millions pour les métiers de demain»

«Les CFF lancent un fonds de numérisation: «dix millions de francs pour les métiers de demain». Le groupe a débloqué dix millions de francs, une somme conséquente dévolue au premier fonds suisse de numérisation. Ce fonds est issu d'un projet commun des CFF, des syndicats et des associations du personnel. L'argent bénéficiera aux collaborateurs du groupe. «Nous vivons une transformation numérique», a expliqué Andreas Meyer, 57 ans, CEO des CFF.

Celle-ci «présente à la fois des opportunités et des risques pour les CFF, leurs postes de travail et leurs collaborateurs.» Giorgio Tuti, 54 ans, président du SEV, estime que les collaborateurs doivent être davantage responsabilisés: «Les nouvelles formes de travail décentralisées et flexibles suscitent des craintes.» La protection sociale reste donc essentielle. Le fonds devra ainsi déterminer précisément, à l'aide d'études et de projets, les opportunités et les risques du virage numérique.»

Article du journal Blick, 28.11.2018

Santé du personnel.

Les évolutions internes et externes au groupe, comme RailFit20/30, la numérisation, le changement démographique ou encore l'évolution des valeurs dans la société, peuvent avoir une incidence sur la santé et la performance des collaborateurs. Depuis 2010, le groupe met en œuvre un management global de la santé qui accorde autant d'importance au comportement du personnel qu'aux conditions et aux processus de travail dans l'entreprise. Les mesures de management de la santé permettent à l'entreprise de réduire ses frais de personnel de quelque 60 millions de francs par an. Pour obtenir ce résultat, une étroite collaboration entre toutes les parties impliquées, à savoir les cadres, les spécialistes des unités Human Resources, Sécurité et Informatique, ainsi que le prestataire externe «Health & Medical Service AG» et les assurances sociales, est impérative.

Objectif stratégique.

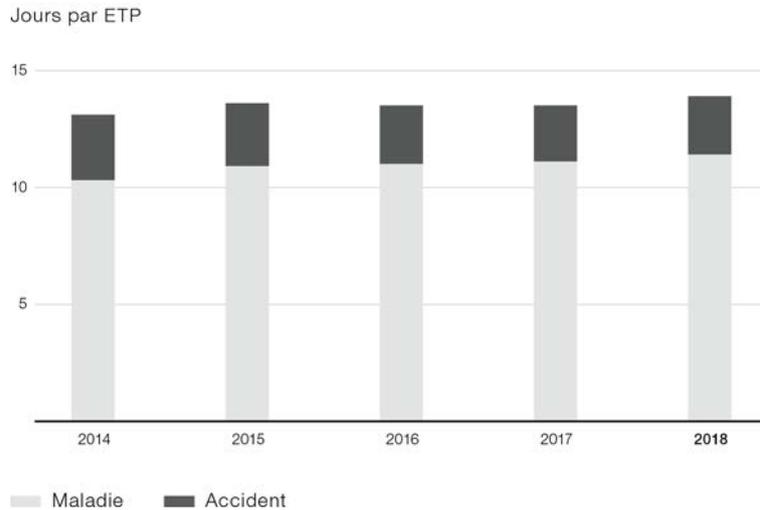
Les CFF renforcent et soutiennent les connaissances de leurs collaborateurs en matière de santé et créent des conditions de travail favorables à une bonne santé. Ce faisant, ils préservent, développent et exploitent de façon ciblée la capacité de travail, notamment, des collaborateurs plus âgés ou présentant des problèmes de santé, ce qui leur permet de réduire les coûts. D'ici à 2020, les valeurs cibles relatives aux critères pertinents (nombre de jours d'absence par poste à temps plein, épuisement, santé au travail et «résilience organisationnelle») resteront stables.

Évolution en 2018.

Le nombre de jours d'absence par équivalent temps plein (ETP) s'est élevé à 13,9 jours civils en 2018, ce qui représente une hausse de 0,4 jour par rapport à l'année précé-

dente. La grippe 2017/2018, particulièrement forte, est responsable à hauteur de 0,3 jour de cette augmentation. La valeur cible n'a donc pas été atteinte.

Absences.



Lancée en 2017, l'initiative «Âge et travail» révèle la nécessité, à l'ère du virage numérique et du changement démographique, de bilans réguliers pour le développement personnel et le perfectionnement professionnel. Les CFF ont mis au point l'offre «Arrêt au stand» avec les partenaires sociaux au cours des négociations sur la CCT: les collaborateurs auront la possibilité de procéder à un bilan volontaire périodique ou mis en route à la suite d'événements de la vie (p.ex. naissance, prise en charge de proches). Ce bilan permettra de mettre en lumière les chances sur le marché du travail, la santé et la situation personnelle, et fournit aux collaborateurs concernés un plan d'action concret pour l'avenir. L'offre «Arrêt au stand» est une innovation des partenaires sociaux unique au sein des entreprises suisses. Elle sera mise en place en 2019 dans le cadre d'un essai pilote de grande envergure.

Le virage numérique engendre des opportunités mais aussi des risques pour la santé. Pour que ces opportunités soient exploitées au mieux et que les risques soient limités, les projets dans ce domaine doivent, dès le départ, tenir compte du comportement humain. Autrement dit, conception et développement doivent se faire en harmonie avec les personnes, la technique et l'organisation. Compte tenu de l'orientation fondamentale technique des CFF, il est important que les personnes ne soient pas oubliées ou incluses trop tardivement dans la réflexion. Les CFF ont fondé le réseau «Human Factors» afin d'exploiter au mieux le potentiel de la transformation numérique et d'éviter toute défaillance du personnel pour des raisons de santé. Ce réseau réunit d'une part le domaine Informatique, avec les unités Sécurité du groupe et User Experience, et d'autre part le domaine Human Resources, avec Employabilité, santé et social.

Par ailleurs, les mutations du monde du travail ont de plus en plus de répercussions sur la santé mentale. Les CFF sont très attachés au bien-être psychologique de leurs collaborateurs. C'est pourquoi ils ont lancé en 2018 une campagne de promotion de la santé mentale qui vise à sensibiliser le personnel à cette question et à contribuer à lever les tabous qui entourent la souffrance psychique (cf. encadré p. 108).

Les CFF sont très attachés à la santé mentale de leurs collaborateurs.

La souffrance psychique n'épargne personne. Dans une telle situation, demander de l'aide n'est pas un aveu de faiblesse, mais une démonstration de force: tel est le message d'une campagne lancée en 2018, qui vise à inciter les collaborateurs et les cadres à prendre conscience de la souffrance psychique, à en parler et, le cas échéant, à rechercher l'aide de spécialistes.

Les chiffres suivants montrent que la question de la santé mentale préoccupe le personnel et que le besoin d'information est important:

- Le point de contact «Consultation sociale/santé mentale» est sollicité près de 400 fois chaque année.
- Quelques jours à peine après sa publication, l'article de CFF News «Améliorez votre santé psychique» avait été consulté 12 000 fois; plus d'un collaborateur sur trois avait ainsi cliqué sur le lien.
- Les 170 places disponibles pour la table ronde «Lorsque l'appareil psychique dysfonctionne» ont été réservées en très peu de temps.
- 450 personnes se sont inscrites en 4 jours aux rendez-vous de midi correspondants destinés aux cadres. Près de 20 % des cadres ont déjà participé à une formation sur ce thème.

Les CFF maintiendront leur offre complète d'information, de soutien et de formations à l'issue de la campagne.

Sécurité au travail.

Pour les CFF, la sécurité au travail ne consiste pas simplement à s'acquitter d'obligations légales: il s'agit d'un état d'esprit et d'une véritable tâche de conduite à tous les niveaux. Un cadre sûr au travail contribue de façon non négligeable à réduire le nombre de jours d'absence, et donc les coûts, ainsi que les souffrances personnelles. Conscients de leur responsabilité d'employeur, les CFF aident leurs collaborateurs et leurs cadres à mettre ces mesures en pratique.

Objectif stratégique.

Les CFF entendent réduire encore les risques d'accident de leur personnel. Pour ce faire, ils poursuivent le développement de leur excellente culture de la sécurité et de la qualité, assurent le respect des règles de sécurité en axant davantage leur action sur les processus et exploitent le potentiel de la technique et de l'innovation pour renforcer la sécurité. D'ici à 2020, les CFF veulent réduire d'environ 5 % par an le nombre d'accidents professionnels.

Évolution en 2018.

En 2018, cinq collaborateurs (deux externes et trois internes) ont malheureusement trouvé la mort dans le cadre d'accidents professionnels. Cela montre que des risques subsistent, en dépit des avancées du numérique et de la technologie. Une analyse

détaillée des incidents est en cours afin que tous les enseignements possibles puissent en être tirés. Le principe suivant est toujours d'actualité: des collaborateurs en sécurité et en bonne santé sont la ressource la plus précieuse pour les CFF, et des efforts intensifs continuent à être déployés dans ce sens à tous les niveaux de l'entreprise.

Les CFF accordent également de l'attention aux accidents légers. Les chutes et les trébuchements ont ainsi constitué en 2018 plus de 40 % des accidents déclarés. Les CFF entendent réduire en continu ce taux au cours des années à venir. La page intranet «Stay upright», qui présente des informations d'ordre général, et la plate-forme de communication de l'ensemble du groupe fournissent au personnel de nombreux renseignements utiles ainsi que des exemples de meilleures pratiques sur la prévention des accidents liés aux chutes et aux trébuchements.

Afin d'accroître encore la sécurité au travail, les CFF ont mis sur pied un module de formation des cadres dans les unités avant tout opérationnelles. Ce module aborde la responsabilité des cadres pour eux-mêmes et pour les autres, et renforce le rôle de modèle de ces derniers dans leurs équipes. Disponible à partir de 2019, il aide les cadres à contribuer au quotidien à l'amélioration de la culture de la sécurité et de la qualité.

En dépit des accidents graves et des domaines d'amélioration identifiés, la tendance à long terme reste positive, et contribue également au résultat financier des CFF. Après une légère hausse en 2017, les CFF ont réduit de 5 % le nombre d'accidents professionnels en 2018, atteignant ainsi leur objectif en la matière. Grâce à ce bon résultat, les primes d'assurance contre les accidents professionnels restent stables. Cela montre que l'engagement continu en faveur de la sécurité au travail porte ses fruits et permet d'améliorer la situation.

Conception simple et durable de l'accès et de l'utilisation de la mobilité et de la logistique.

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 à nos clients une mobilité intermodale aussi simple, intégrée et efficace que possible. Au-delà du cœur de métier des CFF, des questions telles que l'information, la réservation, les liaisons physiques et numériques ou encore les services le long de la chaîne de voyage de porte à porte gagnent continuellement en importance et nécessitent des innovations ciblées. Une coopération étroite, sous le signe de la confiance, entre les CFF et des partenaires compétents est ici essentielle. Cela fait plus de dix ans maintenant que les divisions Voyageurs et Immobilier ont commencé à proposer à la clientèle une mobilité combinée du premier au dernier kilomètre. L'objectif consiste ici à fournir des solutions adaptées à ses besoins, et à générer un produit du trafic induit. L'orientation stratégique sur la mobilité de porte à porte et le positionnement des CFF comme intégrateur de mobilité permettent au groupe de contribuer encore plus efficacement aux nouveaux développements et de façonner la mobilité de demain.

Objectif stratégique.

Les CFF permettent une mobilité de porte à porte respectueuse de l'environnement. Dans cette optique, ils fournissent des offres et des informations ciblées, visant à assurer une connexion simple entre le train et d'autres modes de transport. Grâce à des offres attrayantes en matière de mobilité de porte à porte, les CFF entendent augmenter leur produit du trafic induit à au moins 103 millions de francs par an et le produit du trafic issu de la mobilité combinée à 380 millions de francs.

Évolution en 2018.

En 2018, le produit du trafic induit par la mobilité combinée a enregistré une hausse de 4,5 % par rapport à l'exercice précédent. Les CFF ont ainsi pratiquement atteint leur objectif annuel de +3 %. Le produit du trafic issu de la mobilité combinée s'est élevé à 360 millions de francs en 2018.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont élargi leur offre de mobilité et testé de nouvelles options. En collaboration avec PubliBike, ils ont lancé des réseaux de vélos en libre-service à Zurich et à Berne, et modernisé les réseaux de Lausanne, La Côte, Lugano, Fribourg et Sion. Ils ont ainsi développé l'offre de vélos en libre-service permettant d'assurer les trajets en provenance et à destination de la gare, soit sur le premier et le dernier kilomètre, tout en tenant compte des besoins de simplicité et de flexibilité exprimés par la clientèle. Les problèmes liés aux cadenas et au vandalisme, qui avaient provoqué la fermeture des réseaux de Berne, Zurich et Fribourg pendant quelques semaines à l'automne dernier, ont été résolus par les partenaires des CFF

concernés. Le nombre d'inscriptions et d'utilisations est reparti à la hausse après la réouverture des réseaux au mois d'octobre.

Dans le domaine de la mobilité partagée, les CFF ont réalisé des essais pilotes de plusieurs offres, qui leur ont permis d'acquérir de premières expériences: navette «Kolibri» à la demande à Brugg, scooters électriques en libre-service avec Mobility à Zurich, offre combinée de covoiturage et de loisirs avec Mobility, covoiturage avec IDOSH pour partager des trajets au départ ou à destination de la gare, trottinettes électriques en libre-service avec IBION à Bâle (cf. encadré) ou encore partage de vélos entre particuliers (Match My Bike) dans plusieurs gares de Suisse romande.

Afin de poursuivre le développement numérique de la chaîne de mobilité intermodale, les CFF ont intégré les premières vélostations au SwissPass: depuis cet été, huit vélostations de la Fondation des Parkings à Genève sont accessibles directement avec le SwissPass. Le groupe a également franchi une nouvelle étape vers une mobilité numérique et connectée au mois de mai, avec le lancement de la nouvelle application P+Rail, qui rend le stationnement quotidien à la gare encore plus simple et plus flexible. Plus de 35 000 clients se sont déjà inscrits et bénéficient d'une navigation optimisée ainsi que de nouvelles fonctionnalités.

Pour 2019, les CFF entendent poursuivre leurs efforts en matière de mobilité partagée et de mobilité intermodale de porte à porte. Ils souhaitent également développer des offres combinées concrètes et mettre à l'essai l'intégration de nouvelles options de mobilité. En outre, le SwissPass s'imposera encore davantage comme la clé de la mobilité intermodale, les abonnements P+Rail et les vélos loués par Rent a Bike venant compléter la gamme de services qu'il propose. Les CFF vont procéder à une réorganisation à partir de 2019 afin d'accorder encore plus d'importance aux nouveaux services de mobilité. Une nouvelle unité aura ainsi pour mission d'analyser le potentiel de développement de la mobilité personnelle non ferroviaire le long de la chaîne de mobilité, d'identifier les domaines à étudier et de tester ainsi que de mettre en œuvre des offres concrètes.

Micromobilité: passez à la trottinette électrique!

Les CFF étudient, avec plusieurs partenaires et jeunes entreprises, de nouvelles idées innovantes pour accroître la mobilité intermodale de porte à porte. Un exemple: l'essai pilote d'un service de trottinettes électriques en libre-service, lancé à l'été 2018 dans la région de Bâle. En partenariat avec l'exploitant IBION, les CFF ont contribué au raccordement des stations de location aux gares de Bâle CFF, Pratteln, Muttenz et Basel Badischer Bahnhof. La trottinette électrique peut désormais y être utilisée pour effectuer le premier et le dernier kilomètres. Cette offre a suscité un vif intérêt auprès du grand public et a été bien accueillie par les utilisateurs. Les conséquences de cette toute nouvelle forme de mobilité ne peuvent pas encore être évaluées au bout de ces premiers mois d'exploitation. Les CFF devraient pouvoir tirer les premiers enseignements concrets de ce projet dans le courant de l'année 2019.

Innovations vertes.

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 «Innovations vertes» est soutenu par l'unité Développement durable et mis en œuvre dans les divisions.

Objectif stratégique.

Les innovations vertes des CFF limitent la dégradation de l'environnement, et sont donc commercialisées comme produits verts. Les clients peuvent en bénéficier et les identifier directement comme des produits présentant une plus-value écologique étayée par des faits. D'ici à 2020, les CFF entendent mettre en œuvre chaque année la phase pilote d'un projet d'innovation ou d'un produit vert.

Évolution en 2018.

Au printemps 2018, les CFF ont lancé le produit Green Class CFF pour les particuliers, après une phase de test. Cette solution de mobilité associe pour la première fois, dans un même abonnement, diverses prestations telles que l'abonnement général, une voiture électrique (assurance et entretien compris) et une place de stationnement en gare. Le groupe développe en continu le produit en collaboration avec les clients et les partenaires. À l'automne 2018, trois nouveaux modèles de voiture électrique ont ainsi été proposés, et de nouvelles solutions pour la clientèle privée et commerciale sont à l'étude.

L'information et la sensibilisation de la clientèle favorisent l'adoption de comportements de mobilité durables et écologiques. C'est pourquoi les CFF ont mis au point un écocomparateur pour leur horaire en ligne, qui compare les effets de plusieurs modes de transports sur l'environnement pour les trajets consultés. Il n'a malheureusement pas été possible de l'intégrer à l'horaire sous la forme souhaitée en 2018, mais cette intégration devrait être entièrement réalisée en 2019. L'application MyWay, disponible sur smartphone, dispose pour sa part d'un calculateur d'émissions de CO₂ depuis la fin de l'année 2018 (cf. encadré p. 113).

Les CFF sont en train de remanier leur stratégie en matière d'innovation verte afin d'intégrer d'autres sujets en 2019, mais aussi d'identifier et de mettre en œuvre systématiquement de nouveaux projets pilotes.

Connaître ses propres émissions de CO₂ grâce à l'application MyWay CFF.

Les CFF ont lancé l'application MyWay CFF pour smartphones en 2018. Avec l'accord de l'utilisateur, cette application de suivi montre les trajets réalisés et les modes de transports empruntés, et crée un journal de voyage. Elle présente également le nombre de trajets effectués aux heures creuses et aux heures de pointe. Les trajets parcourus permettent aux clients des CFF d'accumuler des kilomètres virtuels sur l'application; les voyages effectués avec certains moyens de transport ainsi que ceux effectués aux heures creuses donnent droit à davantage de kilomètres. Des concours sont régulièrement organisés, auxquels participent automatiquement les clients qui, par exemple, voyagent davantage en dehors des heures de pointe. En outre, l'application affiche dorénavant les émissions de CO₂ entraînées par les voyages effectués. Le client peut ainsi consulter ses émissions personnelles par mode de transport sur la page de statistiques, ce qui lui permet de se sensibiliser davantage à cette thématique et de mieux comprendre quels modes de transport sont respectueux du climat. Dans le même temps, les statistiques comparent les émissions de CO₂ de l'utilisateur avec celles de la moyenne des utilisateurs de l'application.

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, Installations et technologie chez Infrastructure et Expérience utilisateur chez CFF Informatique.

Objectif stratégique.

D'ici à 2020, les personnes aux capacités physiques et sensorielles réduites qui se déplacent seules dans les espaces publics devront pouvoir utiliser l'ensemble des prestations des CFF de manière autonome et sans discrimination. L'accessibilité des points de contact numériques importants pour la clientèle, placés tout au long de la chaîne de service, sera garantie à partir de 2020.

Évolution en 2018.

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) stipule que d'ici à 2023, les voyageurs transitant par les gares doivent pouvoir accéder sans obstacles aux quais, et pouvoir monter à bord et descendre des trains de façon autonome. C'est actuellement le cas dans 352 des 747 gares CFF. Les CFF procèdent à d'importantes transformations qui vont durer jusqu'à la fin 2023. Ils estiment qu'à l'issue de ces travaux, 93 % des voyageurs pourront monter à bord et descendre des trains en toute autonomie, et bénéficieront de quais accessibles. Le nombre de gares adaptées passera ainsi à 565 à

l'horizon 2023. Dans 75 gares, les CFF ne devraient pas être en mesure de respecter cette échéance, et les travaux seront réalisés ultérieurement.

En 2018, les CFF ont achevé les travaux de mise aux normes d'accessibilité dans les 14 gares suivantes: Benken, Chavornay, Felben-Wellhausen, Fischenthal, Hauptwil, La Conversion, Lugano-Paradiso, Magadino-Vira, Mies, Pully Nord, Schänis, Uster, Wohlen et Zurich Wollishofen. À la fin de l'année 2018, les CFF garantissaient ainsi une pleine accessibilité à leur offre à 61 % des voyageurs. Le recul par rapport au chiffre relevé pour 2017 (84,5 %) s'explique par la centaine de gares comportant des quais en courbe: ces gares présentent parfois un intervalle important entre le marchepied du train et la bordure du quai, ce qui complique la montée et la descente autonomes des voyageurs à mobilité réduite. Les directives relatives à la taille maximale de cet intervalle ont été modifiées. Par conséquent, certaines gares, auparavant conformes à la LHand, ne remplissent plus les critères exigés. Les CFF procéderont immédiatement aux aménagements requis afin que la plupart des gares concernées soient à nouveau conformes d'ici à 2023. En 2018, ces travaux de rectification ont été menés dans trois gares, Gibswil, Saint-Léonard et Zurich Oerlikon.

Concernant l'accessibilité numérique de leur offre, les CFF ont défini en 2018 une valeur cible de 80 % des points de contact numériques placés tout au long de la chaîne de service. Les résultats dans ce domaine se sont révélés décevants: à la fin de l'année 2018, 61 % des points de contact numériques le long de la chaîne de service étaient accessibles, ce qui correspond à une hausse de 10 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Les efforts d'accessibilité déployés en 2018 ont mis l'accent sur le site cff.ch, notamment sur l'horaire en ligne et le Ticket Shop, qui ont mobilisé une large part des ressources prévues dans ce domaine. En collaboration avec la fondation «Accès pour tous», qui œuvre en faveur de l'accessibilité de la technologie pour les personnes handicapées, les CFF continuent à travailler à la certification AA de leurs sites Internet selon les directives WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines). La tâche s'est révélée très complexe. Une fois les dernières adaptations apportées, la certification devrait être possible au début de l'année 2019. Outre l'accessibilité des sites Internet, les CFF ont accru la sensibilisation à la question de l'accessibilité numérique au sein du groupe. Cette question constitue désormais une exigence standard pour tous les nouveaux produits numériques le long de la chaîne de service.

Nouveau train duplex: décision de justice concernant l'accessibilité.

En janvier 2018, Inclusion Handicap a déposé un recours contre le nouveau train duplex pour le trafic grandes lignes auprès du Tribunal administratif fédéral. Les CFF et l'association sont tombés d'accord sur quatre des quinze points litigieux soulevés: le groupe procède ainsi à un traitement antireflets supplémentaire des écrans d'information à la clientèle à bord et installe un système de guidage tactile continu. Toutes les intercirculations sont en outre dotées d'un marquage permettant de réduire le risque de trébuchement. Enfin, les places réservées aux personnes à mobilité réduite sont mieux signalisées qu'auparavant.

Le Tribunal administratif fédéral a statué en novembre 2018 sur les onze points restants et a confirmé que le nouveau train était conforme aux exigences légales d'égalité des personnes handicapées. Les CFF doivent uniquement apporter la preuve, et ce pour chaque véhicule, que l'accès aux voitures comprenant un compartiment pour fauteuils roulants et à l'espace de restauration de la voiture-restaurant présente une déclivité maximale de 15 %. Le Tribunal administratif fédéral a rejeté les dix autres requêtes déposées par Inclusion Handicap, qui va faire appel de cet arrêt devant le Tribunal fédéral.

Les CFF attachent toujours une grande importance à un partenariat actif avec tous les groupes d'intérêt pour toutes les questions relatives à l'accessibilité des transports publics.

Sécurité de l'exploitation.

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.

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.

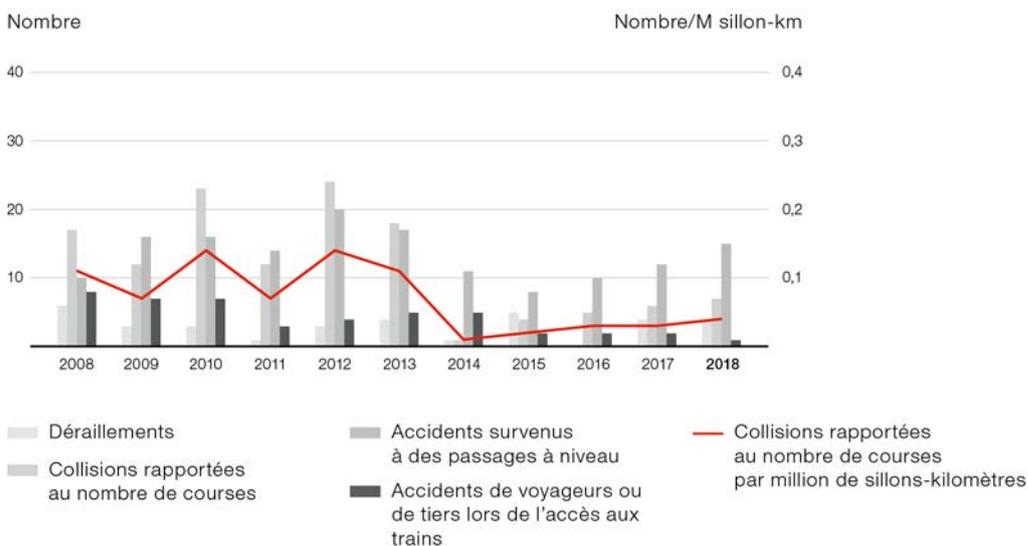
Objectif stratégique.

Les CFF maintiennent un excellent niveau de sécurité pour l'exploitation ferroviaire. Pour ce faire, ils poursuivent le développement de leur culture intégrale de la sécurité et de la qualité, garantissent le respect de toutes les règles de sécurité et renforcent la sécurité en exploitant le potentiel de la technique et de l'innovation. D'ici à 2020, les CFF entendent améliorer de 13 % l'indice de sécurité du groupe, qui englobe les accidents professionnels, de manœuvre et de train.

Évolution en 2018.

Les mesures du niveau de sécurité montrent que les efforts constants déployés dans ce domaine ont porté leurs fruits. En 2018, onze accidents ferroviaires présentant un risque moyen ou important (déraillements et collisions) ont été recensés. Les CFF comptent donc un accident de plus que l'année précédente, mais ce chiffre est similaire à la moyenne relevée sur le long terme et confirme une tendance durable: le nombre d'accidents sur le réseau des CFF diminue constamment, et ce, bien que l'entreprise ait fourni des prestations supplémentaires de haut niveau. Trois de ces onze accidents doivent être relevés: à Schinznach, la flèche d'une grue est tombée sur un RER en circulation et a traversé le pare-brise, heureusement sans faire de blessés. De même, le déraillement d'un train de marchandises en gare de Winterthour n'a provoqué aucune victime, mais les dégâts causés à l'infrastructure du côté est de la gare ont nécessité l'interruption du trafic pendant plusieurs jours. Enfin, une rupture de rail a fait dérailler cinq wagons d'un convoi de marchandises dans la gare de triage de Bâle; là encore, les dégâts n'ont été que matériels. Ces accidents montrent bien que, en dépit d'une évolution positive, la sécurité doit continuer à être l'une des grandes priorités du groupe.

Accidents d'exploitation ferroviaire.



Les causes des accidents ferroviaires sont très diverses. Les CFF analysent systématiquement chaque incident et prennent de nombreuses mesures. Afin d'accroître la sécurité en général, mais aussi la fiabilité, ils vont même plus loin: dans la mesure où, au-delà de la technique, le comportement de chaque collaborateur est essentiel à la fiabilité de l'exploitation ferroviaire, le groupe a lancé en 2018 une campagne intitulée

«Petite cause, grands effets». Cette campagne vise à accroître la sensibilisation aux écarts, aux comportements et aux situations à risques, ainsi qu'à encourager une approche proactive. Elle permet également d'analyser les risques et les opportunités relatifs à la sécurité et à la qualité, et ce, à tous les niveaux.

Sécurité de l'accès au chemin de fer.

La sécurité est une priorité absolue. La clientèle doit se sentir en sécurité dans les gares et à bord des trains pour apprécier les services proposés par les CFF. Son sentiment de sécurité dans l'environnement ferroviaire doit donc être au moins égal au sentiment éprouvé dans les autres espaces publics.

L'unité Sécurité publique des CFF observe en permanence l'évolution de la situation en matière de sécurité et prend les mesures adaptées dans le cadre de sa stratégie de sûreté «prévenir, dissuader et réprimer». Elle entend ainsi tirer parti des évolutions de la technologie pour optimiser la performance de son dispositif de sécurité et soutenir les interventions de ses forces de sécurité.

Objectif stratégique.

Les CFF exploitent toutes les possibilités pour garantir à leur clientèle un accès aux trains et un voyage sûrs, et donc améliorer le sentiment de sécurité. Les effectifs des forces d'intervention seront adaptés à la situation en matière de sécurité.

Évolution en 2018.

La sécurité au sein de l'environnement ferroviaire reste stable, à un niveau élevé. Les enquêtes réalisées sur le sentiment de sécurité montrent que, à l'instar de l'année précédente, la grande majorité des clientes et des clients se sentent davantage en sécurité dans les gares et à bord des trains que dans les autres espaces publics.

Sentiment de sécurité des clients.



Un autre sondage des CFF, l'enquête sur la satisfaction de la clientèle, révèle lui aussi une évolution positive: le sentiment de sécurité dans les gares obtient 79,5 points (contre 78,9 l'année précédente), tandis que le sentiment de sécurité à bord des trains passe de 80,8 à 81,3 points, les plus hautes valeurs enregistrées depuis le début des mesures.

Malheureusement, les CFF ont relevé une nette hausse des actes de vandalisme en 2018. Par rapport à l'année précédente, le nombre d'incidents concernant des

graffitis sur le matériel roulant de CFF Voyageurs a ainsi bondi de 29 %. Les dégâts causés, en augmentation de 43 %, ont représenté des coûts de près de trois millions de francs.

Sur la base des constatations réalisées en collaboration avec les forces de police locales, le nombre d'infractions dénoncées aux autorités de poursuite pénale dans l'environnement ferroviaire a connu une évolution similaire à celle de l'année précédente. Ces informations reposent sur les chiffres de l'Office fédéral de la statistique. La statistique policière de la criminalité pour l'année 2018 sera publiée le 25 mars 2019.

À moyen et à long terme, quatre domaines ont une incidence sur le niveau de sécurité aux CFF: la délinquance dans l'environnement ferroviaire, les phénomènes de migrations et leurs conséquences, les formes d'extrémisme ou de terrorisme, et les risques de cybercriminalité dans le domaine des applications industrielles et commerciales. L'unité Sécurité publique des CFF assure, en collaboration avec les responsables hiérarchiques pour le trafic voyageurs et les gares, un suivi permanent de l'évolution de la situation, à l'aide d'outils et d'analyses ad hoc. Des mesures ciblées en matière de personnel, de construction, de technique et d'organisation sont prises pour remédier aux insuffisances constatées.

Contribution à une offre de transport et d'immobilier durable en Suisse.

Planification durable du trafic et de l'offre, développement urbain.

Les CFF fournissent une contribution importante à l'offre de transport et d'immobilier en Suisse. Ils aménagent les gares et les espaces qui les entourent de façon à en faire des centres de mobilité et des quartiers urbains divers répondant à une large palette de besoins, notamment en matière de travail, de formation, de santé, de commerces, d'espaces publics, et surtout de logements. Les CFF s'engagent pour la réalisation de logements à loyers modérés. Sur le long terme, un tiers des logements créés sur les sites des CFF devra être proposé à des prix modérés, d'une part dans le cadre de contrats de superficie conclus avec des coopératives de construction et d'habitation, d'autre part dans le portefeuille du groupe. Les CFF ont conscience de l'importante responsabilité qui leur incombe du fait de leurs zones de développement situées autour des grandes gares. En étroite collaboration avec des représentants des autorités communales et de la population, ainsi qu'au moyen de procédures de concours à plusieurs niveaux, ils s'assurent que tous les quartiers fassent l'objet d'un développement satisfaisant aux exigences d'urbanisme et architecturales.

La planification de l'offre de transport nécessite de relever des défis du même ordre: les projets d'aménagement ont une incidence importante sur l'aménagement du territoire, et les coûts de construction et d'entretien de l'infrastructure sont également considérables. Aussi les CFF entendent-ils tenir compte de toutes les évolutions technologiques et sociales, et élargir leur offre avec une efficacité maximale.

Objectif stratégique.

Les CFF assurent une planification durable de leur offre. Ils prennent en compte les coûts du cycle de vie, les conséquences sur les flux de circulation, les questions environnementales, la consommation d'énergie, d'espace et de matériaux ainsi que des critères d'ordre social. Ils entendent ainsi évaluer en amont les concepts stratégiques à l'aune de critères fondés sur la stratégie de développement durable.

Évolution en 2018.

Le Conseil fédéral a adopté en octobre 2018 le message relatif à l'étape d'aménagement 2035 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035). Il propose des investissements à hauteur de 11,9 milliards de francs, pour une réalisation à l'horizon 2035. La consultation parlementaire sur le projet commencera en janvier 2019. Les CFF soutiennent le projet du Conseil fédéral. Il est à leurs yeux essentiel de poursuivre l'optimisation prévue du concept d'offre dans le cadre de l'étape d'aménagement. En effet, seule une offre bien équilibrée permettra d'apporter une réponse adaptée aux demandes et aux besoins de la clientèle, tout en garantissant

une stabilité optimale des coûts pour les clients comme pour les commanditaires. De plus, les CFF suggèrent que les mesures d'aménagement soient régulièrement réévaluées du point de vue de la rentabilité des aménagements et des possibilités de financement de l'offre, et ce jusqu'au lancement des travaux. Les transports publics pourront ainsi réagir en toute flexibilité aux évolutions de la technologie, mais aussi de la société, tout en limitant le plus possible les risques de mauvais investissements.

En 2017, un groupe de travail composé de spécialistes des unités Planification de l'offre, Finances et Développement durable a réalisé, avec le soutien d'Infrastructure, une évaluation sommaire d'une mesure d'aménagement avec un catalogue de critères de développement durable. Par la suite, des entretiens et un premier atelier avec les responsables du projet ont été organisés en 2018 afin de mettre sur pied le programme de contribution des CFF à la mobilité suisse à long terme, à l'horizon 2060. Ce travail a consisté à intégrer en amont le volet de développement durable. Le processus se poursuivra en 2019.

En 2018, CFF Immobilier a continué le développement de ses sites placés au centre des grandes villes de Suisse, en faisant participer les communes et les habitants à la planification de l'aménagement. Par exemple, dans le cadre de l'aménagement de la zone de la Neugasse, à Zurich, elle a organisé, avec les personnes intéressées, un atelier et une table ronde sur le commerce, la culture et le bien commun. De même, la division entend faire participer le grand public aux autres phases de l'aménagement de la zone, en passant par les moyens adéquats. Le début des constructions nouvelles de cette zone est prévu pour 2022.

De l'or et du platine pour les projets de constructions nouvelles de CFF Immobilier.

Les CFF valorisent de manière réfléchie et durable des sites qui ne sont plus utilisés pour l'exploitation ferroviaire. Ils créent des quartiers de gares vivants et modernes, contribuant ainsi au développement des centres urbains. Les CFF réalisent leurs constructions nouvelles en appliquant systématiquement le standard de développement durable «DGNB» de la Société suisse pour un marché immobilier durable (SGNI). Le système DGNB évalue les qualités écologiques, économiques, socioculturelles et fonctionnelles d'un bâtiment. Selon la note obtenue, celui-ci obtient un certificat d'argent, d'or ou de platine. Actuellement, le standard DGNB est appliqué notamment dans les projets suivants: les parcelles B, D, F et H de l'Europaallee à Zurich, les tours Franklin et Andreas à Oerlikon, les immeubles de bureaux Byte des CFF à Berne Wankdorf ainsi que dans les grands projets Gare des Eaux-Vives, Pont-Rouge et Tour Opale dans le grand Genève. La SGNI a déjà remis à tous ces projets de construction le certificat préalable DGNB d'or ou de platine. La tour Andreas a récemment été le premier projet de construction des CFF à recevoir le certificat de platine, autrement dit la distinction la plus élevée.

Aucun autre investisseur immobilier de Suisse n'a davantage de bâtiments certifiés DGNB que les CFF. Ces derniers optimisent ainsi la performance écologique et la qualité de leurs bâtiments tout au long de leur cycle de vie et assurent le maintien de la valeur de leurs investissements à long terme. Ils garantissent en outre une bonne qualité de vie aux usagers des bâtiments.

Optimisation des flux de voyageurs.

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: de nombreux trains sont bondés aux heures de pointe, alors que moins de 30 % des places assises sont occupées en moyenne journalière – une situation peu efficace aussi bien du point de vue macroéconomique que microéconomique.

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 Swiss Smart Mobility de la division Voyageurs ainsi qu'à Affaires publiques et régulation à l'échelle du groupe.

Objectif stratégique.

Les CFF mettent au point et soutiennent des solutions afin d'optimiser les flux de voyageurs et d'exploiter plus efficacement les capacités dont ils disposent. Les pendulaires doivent de plus en plus décaler leurs voyages aux heures creuses. D'ici à 2020, la croissance annuelle de la demande sera donc plus importante aux heures creuses qu'aux heures de grande affluence.

Évolution en 2018.

En 2018, en trafic grandes lignes, la demande a augmenté de 0,2 % et est restée stable aux heures creuses. À l'instar de l'exercice précédent, les CFF n'ont donc pas atteint leur objectif dans ce domaine. Cela montre qu'il faut continuer à déployer des efforts importants et apporter de nouvelles idées afin d'exploiter plus efficacement les capacités disponibles à long terme. En trafic régional, l'objectif a en revanche été atteint.

Afin d'optimiser les flux de pendulaires, les CFF se concentrent activement sur plusieurs groupes cibles: les particuliers, les entreprises, les universités et les pouvoirs publics. Pour les particuliers, le groupe a lancé l'application MyWay CFF en juillet 2018. Cette application permet aux utilisateurs de se rendre compte de leur comportement en matière de déplacement, et les incite à effectuer leurs trajets réguliers en dehors des heures de pointe (cf. encadré p. 113).

Les Account Managers des CFF ont organisé de nombreuses réunions avec leurs clients commerciaux afin de les sensibiliser à la possibilité de mettre en place un système intelligent de gestion de la mobilité. Les CFF entendent ne pas se limiter à vendre des services de mobilité aux clients commerciaux, mais bien plutôt leur montrer comment leurs collaborateurs peuvent se déplacer confortablement et comme ils le souhaitent entre leur domicile et leur lieu de travail, sans compromettre les objectifs de l'entreprise. En outre, dans le cadre de l'initiative Work Smart, les CFF s'engagent à soutenir des formes de travail flexible en entreprise afin notamment de faciliter les déplacements des pendulaires en dehors des heures de grande affluence. Publiée en 2015, la charte Work Smart a désormais été signée par 176 entreprises, institutions et autorités, soit 22 de plus que l'année précédente.

En 2018, la FHNW a ajusté les horaires de ses cours afin de réduire l'occupation des trains aux heures de pointe. Depuis la même date, un IC en provenance de Lucerne s'arrête deux fois par jour à Muttenz, ce qui permet de réduire les temps de trajet pour les visiteurs venant d'Olten et de décharger le point nodal et le RER de Bâle. Une solu-

tion du même type se dessine pour 2019 avec la SUPSI, la haute école du canton du Tessin.

Une mobilité quotidienne intelligente.

«(...) Donc je dépose mes petits entre 8h et 8h30 puis je prends le premier train à la gare de Genève en direction de Lausanne. Je suis maman de deux enfants, j'ai donc un horaire un peu décalé. J'ai réussi à convaincre mon patron de me faire commencer un peu plus tard. Du coup, ça me fait prendre le train de 9 h, 9 h 15. Je dois avouer que c'est beaucoup mieux parce qu'effectivement, il y a moins de gens dans les trains, il y a donc forcément de la place et on peut travailler avec l'ordinateur (...). Et puis on sent qu'en général, les gens sont moins stressés.»

Témoignage d'Anaïs, cliente des CFF et pendulaire entre Genève et Lausanne, interrogée en novembre 2018 sur ses habitudes de déplacement dans le cadre des semaines thématiques diffusées à la radio sur la mobilité quotidienne intelligente en Suisse romande.

Contribution des CFF à la réalisation des ODD.

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies ouvre la voie vers un avenir durable. Forte de sa longue tradition humanitaire et d'une économie éminemment mondialisée, la Suisse est très attachée à montrer l'exemple à travers la mise en œuvre d'un tel programme. Les 17 Objectifs de développement durable (ODD), assortis de 169 cibles, sont la pierre angulaire du Programme. Ces objectifs doivent avoir été atteints dans le monde entier par tous les États membres de l'ONU à l'horizon 2030, afin de garantir un développement durable sur les plans économique, social et écologique.

Lors de la rédaction de leur rapport de développement durable, les CFF ont étudié les ODD et analysé en quoi leurs activités contribuaient à la réalisation de ces derniers. Le tableau ci-après présente le résultat de cette analyse. Les objectifs et les mesures des champs d'action de la stratégie de développement durable des CFF sont classés en fonction des différents ODD. Les champs d'action se rapportent à la situation de la Suisse, tout comme les ODD. Pour cette raison, les CFF ont fondé leur analyse sur le rapport «Mise en œuvre de l'Agenda 2030 pour le développement durable par la Suisse» publié en 2018.

Par leur action, les CFF contribuent à la réalisation des ODD suivants:

RGDD: rapport de gestion et de développement durable 2018 des CFF GRI: rapport des CFF conforme aux normes GRI		
ODD	Contribution des CFF	Informations complémentaires
	Les CFF mettent en œuvre un système global de management de la santé. Ils promeuvent les connaissances de leurs collaborateurs en matière de santé, notamment dans les domaines du numérique et de la santé mentale.	RGDD, p. 106
	Les CFF forment des apprentis dans toute la Suisse et proposent à leurs collaborateurs une large gamme de formations continues. Ils soutiennent en outre le développement des compétences nécessaires en vue des changements imposés liés au virage numérique.	RGDD, p. 104 RGDD, p. 9 GRI, p. 16
	Les CFF encouragent l'harmonie entre vie professionnelle et vie privée, et accroissent la part des femmes au sein de leur personnel. Ils garantissent à leurs collaborateurs l'égalité salariale, sans distinction de sexe, d'âge ou de nationalité.	RGDD, p. 104 GRI, p. 17
	Les CFF optimisent leur efficacité énergétique et augmentent la part des énergies renouvelables dans leur consommation d'électricité. Ils prévoient en outre de produire davantage de courant à partir de sources renouvelables.	RGDD, p. 99 GRI, p. 13
	Les CFF disposent d'une culture de la sécurité et de la qualité placée sous le signe de l'excellence. Ils entendent poursuivre la réduction des risques d'accident de leur personnel, et optimisent à cet effet leur culture de la sécurité.	RGDD, p. 108

RGDD: rapport de gestion et de développement durable 2018 des CFF GRI: rapport des CFF conforme aux normes GRI		
ODD	Contribution des CFF	Informations complémentaires
	<p>Les CFF sont synonymes de solutions de mobilité respectueuses de l'environnement. Des innovations attrayantes en matière de mobilité de porte à porte leur permettent d'étendre leur offre sur le premier et le dernier kilomètre.</p>	RGDD, p. 110
	<p>Les CFF entendent rester le prestataire de mobilité le plus écologique de Suisse. Ils investissent dans les innovations vertes afin de continuer à mettre en exergue l'avantage environnemental du rail.</p>	RGDD, p. 112
	<p>Les CFF exploitent un système de gestion du trafic moderne qui leur permet d'optimiser les flux de pendulaires. Ils entendent ainsi améliorer l'utilisation des capacités dont ils disposent, de manière à lisser les pics de trafic.</p>	RGDD, p. 121
	<p>Les CFF ne tolèrent aucune forme de racisme ou de discrimination. En interne, plusieurs services (pour certains décentralisés) permettent de signaler les cas de discrimination. Le groupe encourage également la diversité en matière de représentation des langues nationales, en particulier au niveau des cadres.</p>	RGDD, p. 104 GRI, p. 17
	<p>Les CFF permettent aux personnes à mobilité réduite d'emprunter les transports publics en toute autonomie. Ils contribuent ainsi significativement à donner aux personnes en situation de handicap les moyens de participer à la vie de la société.</p>	RGDD, p. 113
	<p>Depuis des années, les CFF ne ménagent pas leurs efforts pour protéger la population de tout excès de bruit émis par les chemins de fer.</p>	RGDD, p. 102
	<p>Les CFF contribuent à assurer un niveau de sécurité exemplaire dans les transports publics. Éviter tout accident ferroviaire tout en préservant l'intégrité des clients, des collaborateurs et des tiers constitue l'une des grandes priorités du groupe.</p>	RGDD, p. 115
	<p>Avec leur offre de transport et d'immobilier, les CFF ont une influence majeure en Suisse. Ils doivent tenir compte des impératifs les plus divers, de l'urbanisme à la mobilité, au développement durable et à la rentabilité en passant par la culture et la construction de logements d'utilité publique, et parvenir à les équilibrer. Les CFF encouragent l'harmonie entre les espaces de vie et les espaces économiques, afin de pérenniser l'attractivité de la Suisse comme lieu de travail et de résidence.</p>	RGDD, p. 119
	<p>Les CFF sont l'un des principaux commanditaires de Suisse. Tout au long de la chaîne de création de valeur, ils tiennent compte de critères économiques, mais aussi sociaux et écologiques.</p>	RGDD, p. 92 GRI, p. 15, 18
	<p>Les CFF réduisent leur consommation de ressources et accroissent leur taux de recyclage. Ils assurent en outre la transparence du cycle de groupes de matériaux spécifiques. Ils diminuent les quantités de plastique consommé par les consommateurs finaux dans les gares, mais aussi par leurs collaborateurs.</p>	RGDD, p. 93
	<p>Dans le cadre de leurs décisions d'investissement, les CFF tiennent compte du cycle de vie à long terme. Ils abaissent ainsi les coûts globaux tout en encourageant la durabilité de l'exploitation ferroviaire.</p>	RGDD, p. 95
	<p>Si l'on excepte la mobilité douce, le chemin de fer est et demeure le moyen de transport le plus respectueux du climat. C'est pourquoi le rail, de même que tout transfert de transport vers le rail, apporte une contribution essentielle à la protection du climat en Suisse. La réduction des émissions de CO₂ constitue également l'une des priorités des CFF.</p>	RGDD, p. 97
	<p>Les CFF gèrent une véritable coulée verte le long des voies ferrées. Ils engagent des mesures de compensation dans le cadre de projets de construction. En outre, ils protègent et remettent à l'état naturel les écosystèmes terrestres et aquatiques afin de promouvoir la biodiversité et de préserver les habitats d'espèces animales et végétales menacées.</p>	RGDD, p. 100 GRI, p. 13
	<p>Les CFF mettent tout en œuvre pour garantir à leur clientèle la sécurité de l'accès au chemin de fer et des trajets en train. Le principe suprême de l'entreprise est le suivant: le niveau de sécurité dans l'environnement ferroviaire doit être équivalent à celui de l'espace public.</p>	RGDD, p. 117

Principes relatifs au reporting sur le développement durable.

Profil du rapport.

Chaque année, les CFF publient un rapport de gestion et de développement durable en trois langues (cff.ch/rapport_de_gestion). Parallèlement à cette publication, les principaux faits et chiffres mis en ligne sur leur site Internet sont actualisés (reporting.sbb.ch/fr/home). De plus, les CFF publient pour la première fois un rapport établi selon les normes GRI (cff.ch/gri) en allemand, qui fait intégralement partie du rapport annuel des CFF. Le groupe y présente ses principales performances économiques, environnementales et sociales conformément aux lignes directrices du Global Reporting Initiative (GRI). Le rapport a été élaboré en conformité avec les nouvelles normes GRI (critères «Essentiels»). L'Index du contenu GRI est proposé à la page 3 sous forme de tableau, avec renvoi aux pages correspondantes. L'examen réalisé par le GRI confirme que les informations générales GRI 102–40 à GRI 102–49, relatives à l'implication des parties prenantes et aux principaux éléments du rapport, ont été correctement citées dans l'Index du contenu GRI et dans le rapport lui-même. 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 révélé opportun, les normes déterminantes pour le controlling interne ont été appliquées.

102–49

Le rapport de gestion et de développement durable 2018 des CFF couvre la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2018. Les CFF ont publié leur dernier rapport de gestion et de développement durable pour l'exercice 2017 le 20 mars 2018. Identique d'une année à l'autre, la présentation suit les orientations et les champs d'action de la stratégie de développement durable. Le périmètre du rapport et les méthodes de mesure utilisées n'ont pas enregistré de changements significatifs par rapport à la dernière édition.

102–45

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 (division ou CFF SA), soit l'ensemble du groupe sont indiquées en conséquence.

Contact pour toute question complémentaire:

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

Mention légale.

Le rapport de gestion et de développement durable 2018 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse 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



No. 01-19-973421 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership