

Groupe CFF

En millions de francs	2004	2003
Produits du trafic voyageurs	1 870	1 796
Produits du trafic marchandises	1 028	990
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16	251,1	177,3
Résultat d'exploitation après la dotation de la provision RPC 16	101,1	45,3
Bénéfice du groupe	42,6	24,9
Total du bilan	28 636	28 779
Capitaux propres	11 728	11 683

Prestations

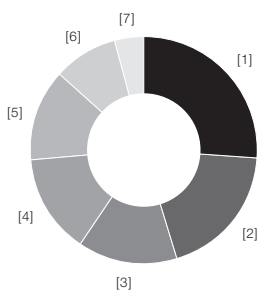
Voyageurs (millions)	253,4	250,9
Voyageurs-kilomètres (millions)	12 565	12 300
Abonnements généraux ¹	280 930	263 707
Abonnements demi-tarif (millions) ¹	1,90	1,92
Tonnage (millions)	57,95	54,78
Tonnes-kilomètres (millions)	10 117	9 936
Trains-kilomètres (millions) ²	139,1	137,5
Sillons-kilomètres (millions)	141,2	137,3
Effectif moyen du personnel	28 351	28 707

1 En circulation à la fin de l'année

2 Lignes à voie normale

Le franc des CFF

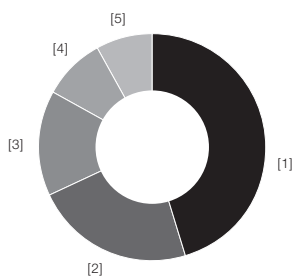
Produits: d'où provient-il?



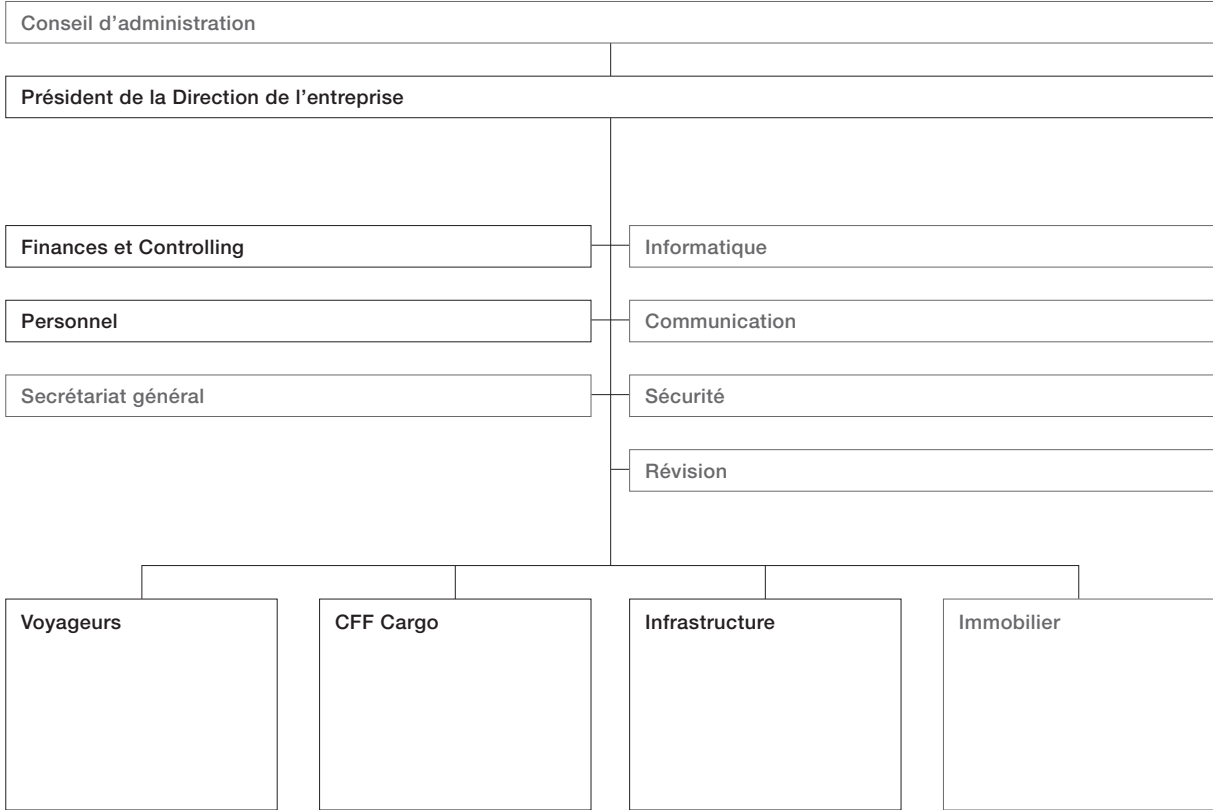
- [1] Trafic voyageurs 26 c.
- [2] Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure 19 c.
- [3] Trafic marchandises 15 c.
- [4] Autres 14 c.
- [5] Produits accessoires 13 c.
- [6] Indemnités compensatoires 9 c.
- [7] Loyers 4 c.

Le franc des CFF

Charges: où va-t-il?



- [1] Personnel 45 c.
- [2] Autres 23 c.
- [3] Amortissements 15 c.
- [4] Investissements non activés 9 c.
- [5] Matériel 8 c.



Membre de la Direction de l'entreprise







Time	Origin	Destination	Price
9 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
9 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
9 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
10 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
11 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
16 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
16 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 16 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
17 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 00	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 10 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 16 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 36 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9
18 43 S9	Luzern	Beinwil am See-Lenzburg	S9

Zeichenerklärung

- S S-Bahn
- ⊙ Selbstkontrolle. Kein Billetverkauf im Zug. Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis bezahlen einen besonderen Zuschlag
- Ⓜ Montag-Freitag ohne alle Feiertage
- Ⓢ Täglich ohne Samstage
- Ⓢ Samstage, Sonn- und alle Feiertage
- Ⓢ Montags-Samstags ohne alle Feiertage
- Ⓢ Sonntags-Luzern-Freitag
- Ⓢ Allgemeine Feiertage: Karfreitag, Ostermontag, Aufahrt, 1. Advent, 2. Advent und 23. Dez.





ARIL4CHEM

cargo

CSX C-4000 Cargo

wascosa













[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]



[12]



[13]

[1] [2]

Chaque jour, près de 833 000 voyageurs font confiance à des trains confortables et sûrs pour arriver à l'heure à destination. Sans l'engagement inconditionnel des collaborateurs, il ne serait pas possible de réaliser une telle performance quotidienne avec toute la précision requise.

[3]

En 2004, 30 gares supplémentaires ont été transformées. Dotées d'un meilleur éclairage et d'un système d'information unifié au cœur d'une architecture moderne, elles renforcent le sentiment de bien-être des voyageurs. Dans le cadre du programme «Rénovation des gares» engagé en 2002, les CFF ont procédé au réaménagement de 160 gares de petite et moyenne tailles sur un total de 600 environ.

[4] [5]

CFF Cargo est la première entreprise de fret ferroviaire à assurer le transport de marchandises d'Allemagne en Italie de bout en bout grâce au savoir-faire local de ses filiales allemande et italienne. Lancé à pleine vitesse, ce train du trafic combiné passe près de Castelvecana (Italie).

[6]

CFF Cargo est l'un des principaux prestataires de trains complets pour les secteurs chimique et pétrolier sur l'axe Nord-Sud. Elle assure le fret en régie propre de part et d'autre de la frontière. Cette locomotive Re 482 interopérable achemine un train sur le terrain de BASF, à Ludwigshafen.

[7]

Notre carte de visite : des gares attrayantes. CFF Immobilier développe des projets de manière ciblée dans le secteur de la mobilité. De plus en plus, les gares et leurs alentours deviennent des sites commerciaux intéressants, dotés de postes de travail et de services. La gare de Zoug en est un bon exemple. Elle ne constitue pas seulement un point de départ pour les voyageurs, mais aussi un espace commercial attrayant agrémenté de nombreux magasins.

[8] [9]

12 pour cent de trains supplémentaires : afin d'assurer la réussite de Rail 2000, plus de 2,3 milliards de francs ont été consacrés à l'acquisition et à la transformation de matériel roulant destiné au trafic grandes lignes et au trafic régional. La compétitivité du train comme moyen de transport s'en est trouvée considérablement renforcée.

[10]

L'architecte Klaus Hornberger a conçu la gare de Zoug comme une porte d'accès à la ville et un espace de rencontre baigné de lumière. A la tombée de la nuit, la «mise en éclairage» de l'artiste James Turrell transforme le bâtiment en un vaisseau lumineux.

[11]

La mécanique laisse progressivement la place à l'électronique. Les entreprises ferroviaires font de plus en plus appel à la haute technologie, en particulier dans le domaine du matériel roulant. Les ateliers traditionnels se transforment ainsi en de véritables établissements industriels aux normes de qualité et prestations reconnues au niveau international.

[12]

Afin d'assurer la ponctualité et la fiabilité des trains, le poste directeur de Bienne met les aiguilles et les signaux en position au moyen de techniques modernes. Près de 1200 régulateurs de la conduite de l'exploitation se relaient 24 heures sur 24 aux pupitres de commande pour gérer le trafic ferroviaire toujours plus dense sur les 3000 kilomètres du réseau des CFF.

[13]

Depuis la mise en service de Rail 2000 le 12 décembre 2004, les trains roulent à plein régime. Le nouvel horaire a permis d'étoffer l'offre de trains des CFF de 12 pour cent. Le taux de ponctualité continue de croître grâce à une conduite de l'exploitation professionnelle, à la grande disponibilité des installations de voies et de sécurité, à la stabilité de l'alimentation électrique ainsi qu'à la fiabilité du réseau de transmission des données. En 2004, 19 trains sur 20 sont arrivés à destination avec moins de cinq minutes de retard sur l'horaire.

Sommaire.

Organigramme	U1
Chiffres de référence	U2
Avant-propos	20
Au cours de l'exercice 2004, les CFF ont encore amélioré leurs prestations de transport, tant dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises. Les objectifs pour 2005 sont la stabilité du système ferroviaire, une bonne qualité constante des prestations et un résultat positif pour CFF Cargo.	
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
La tendance se confirme: CFF Cargo a de nouveau largement réduit ses pertes en 2004.	
Infrastructure	44
Immobilier	52
En dépit d'une pression continue sur les prix dans le secteur immobilier, les produits de la location d'immeubles ont crû de 1,9%.	
Stratégie/Réalisation des objectifs	60
La majorité des objectifs en matière de résultats financiers, de ponctualité, de sécurité et de productivité ont été atteints.	
Prestations des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Les CFF attachent une grande importance à la formation des apprentis. D'ici à 2006, leur contingent sera étoffé de 20 pour cent.	
Environnement/Développement durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Les CFF gèrent les risques de manière centralisée en adaptant le dispositif mis en place à la planification stratégique de l'entreprise.	
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objets	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Un avenir plein d'entrain.

Au cours de l'exercice 2004, qui aura été une année charnière, les CFF ont encore amélioré leur prestation, tant dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises. Pour la première fois, les produits du trafic ont franchi la barre des 3 milliards de francs. Le groupe clôture l'exercice sur un bénéfice de 42,6 millions de francs. En menant simultanément à bien le projet Rail 2000 et le changement d'horaire le 12 décembre 2004, les CFF ont su relever avec brio le plus grand défi de leur histoire. En 2005, ils entendent assurer la stabilité du système ferroviaire, offrir des prestations d'une qualité constante et renouer avec les bénéfices dans le trafic marchandises.

L'achèvement de la première étape de Rail 2000 parallèlement au vaste changement d'horaire le 12 décembre 2004 a été sans conteste l'événement marquant de l'année 2004 pour les CFF. Le nouvel horaire réduit les temps de trajet dans le trafic voyageurs, offre de meilleures correspondances et assure au total 12 pour cent de trains supplémentaires. En d'autres termes, il apporte plus d'entrain à la Suisse. Depuis son introduction, le nouvel horaire a réussi à offrir une meilleure stabilité tout en garantissant une augmentation de 14 pour cent en termes de trains-kilomètres parcourus. De surcroît, CFF Cargo a pu multiplier le nombre de ses trains marchandises par quatre en Allemagne et par cinq en Italie. Les CFF ont amélioré de façon remarquable leur offre de prestations, comme on a pu le constater aussi bien en Suisse que dans les autres pays européens. Il s'agit désormais d'assurer la pérennité de cette offre de grande qualité sur le marché.

Un bénéfice de 42,6 millions de francs pour le groupe.

En 2004, le résultat d'exploitation des CFF s'est élevé à 251,1 millions de francs et a ainsi connu une croissance de 41,6 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette belle progression est largement imputable au trafic voyageurs et à la division Immobilier qui ont respectivement enregistré un résultat d'exploitation de

191,9 millions de francs et de 144,3 millions de francs. Le groupe clôture l'exercice sur un bénéfice de 42,6 millions de francs et améliore donc son résultat de 17,7 millions par rapport à 2003. Une telle performance a pu être réalisée en dépit de l'augmentation de la provision pour la Caisse de pensions des CFF et de l'absence de gains financiers exceptionnels. Ce résultat satisfaisant est le fruit de l'envolée des produits du trafic au second semestre et de la gestion rigoureuse des coûts.

Résultats des segments.

Les divers segments opérationnels ont contribué à améliorer le résultat du groupe:

Le trafic voyageurs enregistre un résultat d'exploitation de 191,9 millions de francs, ce qui représente 26,4 millions de plus qu'en 2003. S'établissant à 152,2 millions de francs, le résultat annuel a augmenté de 58,8 millions par rapport à l'année précédente. Les produits du trafic ont crû de 5,2 pour cent et s'élèvent à 2,05 milliards de francs. Le nombre de voyageurs-kilomètres a progressé de 2,2 pour cent pour atteindre 12,565 milliards.

Ce bon résultat est largement dû à la forte croissance de certaines activités liées à la clientèle régulière (abonnements général et demi-tarif, communautés tarifaires). De plus, les mesures de prévention et de

L'achèvement de la première étape de Rail 2000 parallèlement au vaste changement d'horaire le 12 décembre 2004 a été sans conteste l'événement marquant de l'année 2004 pour les CFF. Le nouvel horaire réduit les temps de trajet dans le trafic voyageurs, offre de meilleures correspondances et assure au total 12 pour cent de trains supplémentaires.

contrôle destinées à améliorer la sécurité dans les trains et les gares ont permis de renforcer le sentiment de sécurité, et qui plus est, de multiplier les recettes, puisque le nombre de voyageurs en infraction a pu être nettement réduit. L'amélioration de la productivité et la réduction des coûts ont favorisé l'accroissement du produit du trafic voyageurs.

Le trafic marchandises a poursuivi sur sa lancée en 2004: après avoir réduit ses pertes de deux tiers en 2003, CFF Cargo a amélioré son résultat annuel de 92 pour cent en le ramenant à -2,8 millions de francs. Cette forte contraction des pertes a pu être réalisée en dépit de frais d'investissement considérables liés au développement de ses activités en Allemagne et en Italie. Dans l'ensemble, CFF Cargo a accru sa prestation de trafic de 1,8 pour cent, à 10,12 milliards de tonnes-kilomètres. Les pertes essuyées dans le trafic de transit au profit de la concurrence ont pu être compensées par les nets progrès réalisés dans le domaine des prestations de transport à l'étranger et par l'obtention d'un résultat record dans le trafic intérieur suisse (+13,2 pour cent).

Infrastructure clôture l'exercice sur un résultat d'exploitation de 3,04 milliards de francs et un excédent de 43,7 millions de francs. Ce résultat s'explique par le bon chiffre obtenu dans le secteur énergétique, par la hausse des indemnités compensatoires versées par

Immobilier et par la légère amélioration des produits d'exploitation. Le nombre de sillons-kilomètres parcourus sur le réseau des CFF a progressé de 2,9 pour cent à 141,2 millions. Le produit de la vente de sillons se maintient au niveau de 2003 en raison des nouvelles réglementations sur les bonus. Les prestations ferroviaires fournies par les concurrents dans le trafic marchandises ont quasiment doublé au cours de l'exercice sous revue et représentent d'ores et déjà plus de 10 pour cent des sillons-kilomètres parcourus sur le réseau des CFF dans ce secteur.

Immobilier a été séparée d'Infrastructure en 2003. Elle dédommage Infrastructure pour le manque à gagner en lui versant des indemnités compensatoires d'un montant fixe. En 2004, la somme de ces paiements s'est élevée à 160 millions de francs (141 millions de francs en 2003). Déduction faite de ces charges, Immobilier a réussi à enregistrer un bénéfice de 15,2 millions de francs (-4,6 millions de francs en 2003). Première source de revenus, les produits résultant de la location d'immeubles ont pu progresser de 1,9 pour cent au cours de l'exercice sous revue pour s'établir à 427,7 millions de francs, malgré la forte pression exercée sur les prix dans l'ensemble de la branche.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Caisse de pensions des CFF: à la recherche d'une solution.

La Caisse de pensions des CFF se trouve toujours dans une situation financière délicate. Une solution semble toutefois se profiler. Le taux de couverture s'étant dégradé, par rapport à l'année précédente, de 84,9 à 83,4 pour cent, les CFF ont dû, conformément à la Swiss GAAP RPC 16, constituer des provisions supplémentaires de 150 millions de francs. Comme chacun le sait, la situation de la Caisse de pensions des CFF – dont les principaux bénéficiaires des prestations restent CFF Voyageurs et CFF Cargo – est étroitement liée à son plan de refinancement et à la mise en œuvre de ce dernier sans réserve de fluctuation.

Au cours de l'année sous revue, les CFF ont poursuivi de manière systématique l'application des mesures d'ores et déjà introduites en 2003 pour remédier au problème de l'insuffisance de couverture. Toutefois, ces mesures ne peuvent suffire à elles seules à assainir la Caisse de pensions dans un avenir proche. Aussi ce problème est-il largement étudié en concertation avec l'Administration fédérale des finances. En janvier 2005, le Conseil fédéral a chargé une organisation de projet placée sous la direction du Département fédéral des finances et regroupant des représentants du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de la Poste et des CFF, d'élaborer des propositions relatives à la question du montant total des rentes et de présenter un rapport au Conseil fédéral d'ici la fin 2005. Les caisses de pensions de la Confédération et de la Poste sont également concernées par cette problématique.

Remerciements aux collaboratrices et collaborateurs.

Au cours de l'exercice sous revue, les quelque 28 000 collaboratrices et collaborateurs des CFF et de leurs filiales ont réalisé un excellent travail. Les prestations fournies l'année passée n'auraient pas pu être réalisées sans l'engagement inconditionnel des cheminotes et des cheminots, tous échelons et unités con-

fondus. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise des CFF les en remercient vivement.

Perspectives: précision oblige.

L'entreprise ainsi que l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs doivent d'ores et déjà se préparer à relever de nouveaux défis. La réussite d'une exploitation ferroviaire repose sur trois préalables: la stabilité de l'horaire, la limitation, voire l'absence de défaillances sur le réseau et la gestion efficace des événements. Jusqu'à présent, le nouvel horaire s'est révélé d'une grande stabilité. Désormais, il faut s'investir pleinement pour traiter les perturbations d'exploitation et en réduire le nombre. Il est tout aussi essentiel d'optimiser la gestion des événements, de minimiser l'impact de toute défaillance ainsi que d'améliorer l'information et le suivi de la clientèle. L'objectif est donc d'atteindre un degré de perfection et de qualité très élevé.

Par ailleurs, l'actuel réseau des CFF a de toute évidence atteint ses limites en termes de capacités malgré les aménagements de l'offre aux heures de grande affluence. La créativité des CFF est sollicitée pour trouver des solutions dans ce domaine.

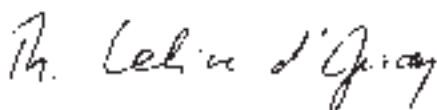
Pour la première fois, CFF Cargo a brillamment réussi à faire circuler des trains en libre accès (open access) sur un axe international réservé au transport ferroviaire de marchandises, et se prépare ainsi un avenir qui s'annonce fort prometteur. Une seule et même entreprise se charge donc de sélectionner les moyens d'exploitation et de planifier les sillons sur l'ensemble du corridor qui s'étend de l'Allemagne au nord de la Lombardie. Ces deux nouveautés tiennent compte des préoccupations essentielles de la clientèle, à savoir la prise en charge globale de la responsabilité du transport ferroviaire et la liberté de choix entre plusieurs prestataires. Les offres intégralement planifiées assurent, bien entendu, un net gain de productivité par rapport à l'ancienne méthode qui consistait à coordonner plusieurs produits nationaux. Les CFF sont convaincus que ce gain contribue sensiblement au transfert du trafic marchandises de la route vers le rail.

En 2005, CFF Cargo entend réaliser un bénéfice. Il est donc impératif que l'entreprise poursuive sur la même voie et continue à offrir la qualité requise.

Réforme des chemins de fer 2 sur la bonne voie.

La procédure de consultation relative à la réforme des chemins de fer 2 a été achevée et évaluée au cours de l'année sous revue. Le Conseil fédéral a d'ores et déjà présenté son message aux Chambres fédérales. Les CFF soutiennent la réforme des chemins de fer adoptée par le Conseil fédéral. Compte tenu du cadre fixé par l'Union européenne, les CFF estiment que la nouvelle réglementation sur le service d'attribution des sillons est judicieuse. Cette solution élaborée conformément à la législation européenne garantit un accès non discriminatoire aux sillons et permet de conserver le modèle commercial performant utilisé jusqu'à présent par les CFF.

Les CFF ont été vivement félicités après avoir élargi avec brio leur offre. La fourniture de prestations hors pair et conformes aux exigences de la clientèle est le fruit d'un travail commun. Tel est l'esprit de la marque CFF. Toutefois, les CFF n'entendent pas se reposer sur leurs lauriers, même s'il n'est pas possible de repousser indéfiniment les limites, comme l'a montré la saison hivernale.



Thierry Lalive d'Épinay
Président du Conseil d'administration



Benedikt Weibel
Président de la Direction de l'entreprise

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Rail 2000: plus d'entrain pour la Suisse.

La mise en service du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, en décembre 2004, a constitué le point d'orgue et l'aboutissement de la première étape du projet Rail 2000. Au terme de 20 années de planification et de construction, 130 projets d'extension du réseau et une nouvelle génération de locomotives, de voitures et de rames automotrices ont permis un net élargissement de l'offre et une réduction des temps de trajet. Estimé à quelque 5,9 milliards de francs, le coût total des travaux d'aménagement liés à ce vaste projet est inférieur de 1,5 milliard aux prévisions.

En Suisse, Rail 2000 aura propulsé les CFF sur le devant de la scène au cours de l'automne 2004. Unaniment saluée, la réussite enregistrée lors du coup d'envoi de ce projet ambitieux a été interprétée par les médias comme un «événement qui profitera durablement à l'ex-régie fédérale». Mais cette forte médiatisation ne s'est pas limitée au départ du premier train s'élançant, à l'heure prévue par le nouvel horaire, en ce matin du 12 décembre, sur le nouveau tronçon à proximité de Mattstetten. Elle a également mis en lumière pendant plusieurs semaines toutes les facettes du plus grand programme d'extension jamais réalisé par les CFF, aujourd'hui plus que centenaires.

Dix-sept ans après le «oui» au projet Rail 2000, les CFF ont pu offrir au peuple suisse un horaire amélioré à bien des égards et ainsi générer une plus-value pour les quelque 250 millions de voyageurs qui empruntent chaque année ses trains. Parallèlement, les CFF ont conforté leur rôle de chef de file du système des transports publics suisses et de partenaire compétent dans la mise en œuvre de grands projets.

31 pour cent de trains supplémentaires depuis 1996.

Le plus grand changement d'horaire induit par la première étape de Rail 2000 est avant tout le fruit de la mise en service du nouveau tronçon d'une longueur de

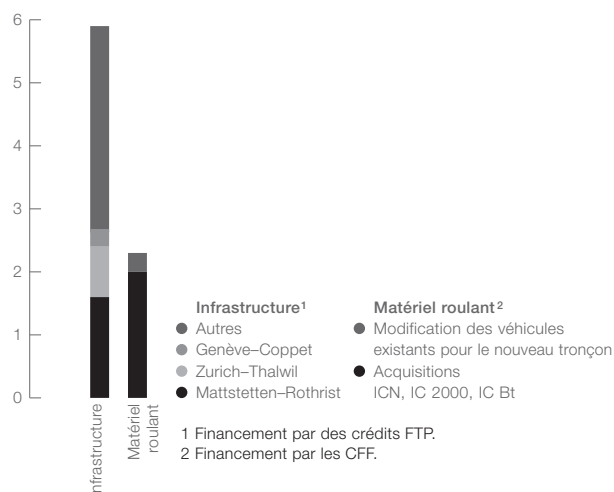
45 kilomètres entre Mattstetten et Rothrist ainsi que de l'élargissement des lignes d'accès à la gare centrale de Zurich. Depuis 1989, les CFF ont réalisé des travaux plus ou moins importants dans 130 sites au total pour accroître sensiblement la performance du réseau ferroviaire. L'extension constante de l'infrastructure a permis d'étoffer progressivement l'horaire en 1997, en 2001 puis en 2004.

Le concept initial de système nodal mis au point dans les années 80 a donné naissance avec Rail 2000 à un horaire parfaitement en phase avec les extensions de l'infrastructure ou les nouveaux véhicules et destiné à remplacer la structure d'horaire en perpétuelle évolution depuis son introduction en 1982. Ainsi, du jour au lendemain, plus de 90 pour cent des heures de départ ont été modifiées avec l'introduction de la nouvelle offre ferroviaire. Dans le même temps, Rail 2000 raccourcit au minimum de cinq minutes le temps de parcours sur deux tiers des liaisons entre 40 centres urbains de moyenne et grande tailles.

Avec un renforcement de 12 pour cent de l'offre de trains sur le réseau des CFF, les transports publics ont, dans la nuit du 12 décembre 2004, réalisé le plus grand pas en avant depuis l'introduction de l'horaire cadencé il y a 22 ans. Les trains-kilomètres parcourus ont même bondi de 14 pour cent. Par rapport à l'horaire de 1996, l'utilisation moyenne du réseau des CFF a progressé de 31 pour cent, passant de 107 à près de 140 trains par jour et par ligne.

Investissements pour la 1^{re} étape de Rail 2000

En milliards de CHF



Fréquence et rapidité. Concrètement, le nouvel horaire du 12 décembre 2004 comble des lacunes importantes dans les cadences InterCity et Interregio: ces trains circulent désormais toutes les demi-heures entre Sion et Genève, Berne et Bâle, Zurich et Weinfelden ou toutes les heures entre Berne et Lucerne. Le passage par le nouveau tronçon réduit de dix minutes ou plus le temps de parcours sur la ligne au départ de Berne et à destination de Olten, Zurich, Bâle et Lucerne. La ligne de bifurcation à Herzogenbuchsee en direction de Soleure raccourcit le temps de trajet entre Olten et Bienne, et une nouvelle liaison sans arrêt de Zurich à Landquart permet de rejoindre plus rapidement les Grisons.

Même si la majeure partie de la Suisse profite de l'horaire Rail 2000 sous la forme de temps de parcours écourtés et de liaisons plus fréquentes, certaines régions et villes y voient aussi certains inconvénients. C'est ce que tendent à montrer les 146 demandes de modification des cantons consécutives à la mise en consultation de l'horaire pour le trafic grandes lignes. Quelques faiblesses n'ayant pas pu être éliminées en raison de la densité du trafic ferroviaire, il a fallu supprimer certains arrêts de trains Interregio à Pratteln, Lenzbourg, Oensingen, Zurich Enge et Oerlikon.

2,3 milliards de francs investis dans le parc de véhicules. Pour pouvoir faire face aux extensions de l'offre induites par Rail 2000, les CFF ont acquis au

cours des dix dernières années 341 voitures à deux niveaux, 44 trains pendulaires InterCity et 90 voitures de commande. La totalité des voitures à deux niveaux, 42 des 44 trains pendulaires et environ 75 voitures de commande ont été livrés avant la fin de l'année 2004. A cette même date, la division Voyageurs avait fait rénover près de quatre cinquièmes des rames voyageurs faisant partie du parc de voitures de type IV en service depuis 20 ans. En tout, les CFF ont donc consacré quelque 2,3 milliards de francs au matériel roulant dans l'optique du lancement de Rail 2000. Ils ont entièrement financé cet investissement avec leurs fonds propres.

Le 12 décembre 2004, les CFF ont mis en service une nouvelle génération de véhicules de trafic d'agglomération sur le réseau du train-tram de Zoug. Ces nouvelles rames de type «Flirt» conçues en Suisse seront ultérieurement utilisées dans la zone de desserte du RER de Bâle et au Tessin.

Le nouveau tronçon, clé de la réussite.

Les CFF ont axé le changement d'horaire du 12 décembre 2004 sur la mise en service du nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist. D'une longueur de 45 km, cette nouvelle ligne qui traverse le Plateau constitue la clé de voûte de Rail 2000. Avec la ramification de 10 km en direction de Soleure, elle dégage les capacités

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

requis pour réduire le temps de parcours de dix bonnes minutes et, partant, autoriser le bon fonctionnement du système de points nodaux. Cette réalisation, dont le coût brut est estimé à 1,68 milliard de francs, aura nécessité d'intenses travaux depuis avril 1996.

L'entreprise générale chargée de la pose des équipements ferroviaires a livré le tronçon fini début juin 2004. Les CFF ont alors retroussé leurs manches et mis à profit les six mois précédant la mise en service pour effectuer 3500 courses tests et contrôler la voie, la ligne de contact ainsi que le système de radio et de contrôle-commande. Le 25 novembre, l'Office fédéral des transports a donné son feu vert à l'exploitation de ce nouveau tronçon – le plus long de toute l'histoire des CFF – en prescrivant une vitesse maximale de 160 km/h. Avant d'en arriver là, les CFF ont dû satisfaire à quelque 1300 obligations en matière d'environnement, de construction et d'exploitation, énoncées dans 170 approbations de plans.

Au cours de l'année sous revue, les CFF ont lancé d'autres composantes majeures du projet Rail 2000. Plus de 500 millions de francs ont ainsi été consacrés à l'élargissement des lignes d'accès au niveau de l'avant-gare de Zurich, et 900 millions à la construction du tunnel reliant Zurich à Thalwil, lequel avait déjà été inauguré en juin 2003. Autre projet-clé de Rail 2000 inauguré en 2004: la troisième voie de 13,5 km de long entre Coppet et Genève, qui a été mise en service au cours de l'été. L'ensemble du projet aura coûté 286 millions de francs.

La densification croissante du trafic ferroviaire pose des exigences très élevées en matière de disponibilité des installations techniques. Pour pouvoir subvenir aux pointes de consommation de courant induites par l'horaire Rail 2000, les CFF ont renforcé de manière ciblée leur approvisionnement en énergie. En complément de la centrale électrique d'Amsteg, qui réussit à couvrir les pics de consommation survenant toutes les demi-heures grâce à la grande capacité hydraulique de ses trois turbines, les CFF ont construit ou modernisé cinq sous-stations et tiré 120 km de lignes de transmission dans la perspective de Rail 2000. Les investissements (hors Amsteg) avoisinent 150 millions de francs.

Une planification de l'exploitation à la seconde près. L'impossibilité d'expérimenter le tout nouvel horaire parallèlement à l'horaire en vigueur a constitué l'un des défis majeurs de Rail 2000. Pour planifier l'offre et simuler le trafic, les spécialistes ont dû recourir à des programmes informatiques extrêmement complexes et se fier à leur propre expérience. Ainsi, les conséquences d'une augmentation de 12 pour cent de l'offre de trains sur le réseau n'ont pas pu être évaluées dans l'âpre réalité de l'exploitation ferroviaire avant le jour J. Il était donc capital de préparer les spécialistes de l'exploitation à effectuer des manœuvres de trains en un temps record.

Des décisions réservées et des listes de contrôle ont permis de définir rapidement les priorités en cas de défaillance ou d'écart par rapport à l'horaire. Tout au long de la conception et du déploiement du nouvel horaire, les CFF ont travaillé en étroite collaboration avec les entreprises de transport concessionnaires. Les opérations de rénovation et de maintenance des installations ont été réduites au strict minimum à l'approche du changement d'horaire. Les mises à jour logicielles ont même été soumises à un moratoire de trois mois. Pour les premières semaines de l'horaire, les CFF ont en outre éliminé systématiquement toutes les sources de retard possibles: les trains devaient se conformer strictement aux trois minutes prévues pour les correspondances et, en cas de retard important, rebrousser chemin ou être annulés.

Une formation spéciale pour plus de 10 000 collaborateurs.

La formation du personnel a constitué l'un des aspects prépondérants de la préparation de ce changement d'horaire. D'août à novembre, pas moins de 10 000 collaborateurs du service clientèle, de la conduite de l'exploitation ainsi que de l'entretien des installations et du matériel roulant ont suivi une formation d'un jour visant à se familiariser avec le nouvel horaire. Chaque mécanicien a en outre préparé son premier trajet sur le nouveau tronçon à l'aide d'un CD-ROM. Entre la mise en service et la mi-janvier 2005, près de 2300 colla-

boratrices et collaborateurs des CFF ont par ailleurs informé et guidé la clientèle dans 80 gares. Durant cette même période, des spécialistes regroupés au sein d'une cellule provisoire de gestion du trafic ont évalué, sous l'égide de la conduite de l'exploitation, les annonces d'écart et les faiblesses éventuelles de l'horaire.

«Plus d'entrain pour la Suisse». La mise en service effective de Rail 2000 s'est accompagnée d'une grande campagne d'information et de marketing, d'une part, pour bien préparer les voyageurs au changement d'horaire et, d'autre part, pour multiplier les ventes en raison du net élargissement de l'offre. Des millions d'horaires de poche gratuits ont ainsi été mis à la disposition du public dans les gares, et des centaines de milliers de ménages ont été directement informés du nouvel horaire. L'ensemble de la communication, étroitement synchronisé avec le passage à l'horaire Rail 2000, a été articulé autour du slogan «Plus d'entrain pour la Suisse».

Voie libre pour le trafic marchandises.

Lors de la mise en place de l'horaire Rail 2000, l'un des enjeux, outre l'élargissement de l'offre du trafic voyageurs, était de dégager des capacités suffisantes pour le trafic marchandises. En étroite collaboration avec les responsables de l'offre de la division Voyageurs, les spécialistes de l'horaire d'Infrastructure et de CFF Cargo ont trouvé des solutions permettant d'assurer le déroulement du trafic marchandises avec la rigueur habituelle, en dépit de l'encombrement du réseau, et de garantir des prestations optimisées en termes de qualité et de coût.

L'ETCS dans un deuxième temps. En décidant, à l'automne 2003, de dissocier le changement d'horaire de la mise en service de l'ETCS (European Train Control System) sur le nouveau tronçon, les CFF et leurs partenaires industriels ont opté pour une solution palliative basée sur des signaux conventionnels et une vitesse maximale de 160 km/h. L'ensemble des véhicules de

traction et des voitures de commande ont pu être rééquipés à temps. Au total, les CFF ont investi 19 millions de francs dans cette solution de contrôle-commande palliative sur le nouveau tronçon.

Le nouveau système de contrôle-commande, qui permet la transmission directe des signaux à la cabine de conduite, remplacera d'ici 2006 la signalisation extérieure actuelle et autorisera à l'avenir une vitesse de 200 km/h (voir chapitre Infrastructure, page 44).

1,5 milliard de francs d'économies par rapport au budget initial. La construction de la première étape de Rail 2000 coûtera moins cher que prévu à la Confédération: en lieu et place des 7,4 milliards de francs budgétés en 1994, les CFF tablent, après correction du taux de renchérissement depuis 1993, sur un coût total de 5,9 milliards de francs pour l'aménagement des infrastructures, soit 1,5 milliard de francs de moins que prévu. Ce résultat plus que réjouissant a été obtenu grâce à des adjudications judicieuses, au passage à la TVA et à une stricte gestion de projet par l'organisation placée sous la houlette de Paul Moser, Délégué à Rail 2000. Au cours de l'année sous revue, les CFF ont investi 361 millions de francs supplémentaires dans Rail 2000; deux ans plus tôt, ils y avaient consacré 729 millions de francs.

D'ici l'achèvement définitif de la première étape de Rail 2000, des projets d'investissement représentant un montant total proche de 400 millions de francs doivent encore être bouclés.

Et après 2007? Le changement d'horaire au matin du 12 décembre 2004 a marqué l'aboutissement de la première étape du grand projet Rail 2000. La poursuite du développement du réseau des CFF au cours d'une nouvelle étape est encore incertaine. La Confédération prévoit de soumettre la réalisation des grands projets ferroviaires à une évaluation globale au plus tard en 2007/2008. Un descriptif doit présenter la physionomie future du réseau à voie normale.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

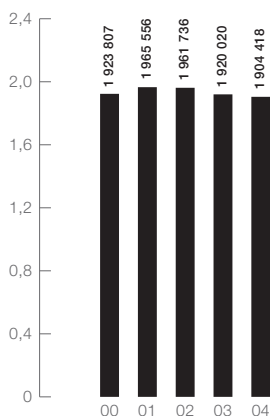
Trafic voyageurs: sous le signe de Rail 2000 et de la croissance.

- Produits du trafic en hausse de 5,2 pour cent, à 2,05 milliards de francs.
- Résultat annuel en progression de 58,8 millions de francs, à 152,2 millions de francs.
- Augmentation du nombre de voyageurs de 251 à 253 millions.
- Croissance de 6,5 pour cent pour les AG, à plus de 280 000 unités.
- Investissement de 500 millions de francs dans les prochaines années pour le renouvellement du parc du trafic régional.

CFF Voyageurs a renouvelé les bons résultats enregistrés en 2003. En 2004, le nombre de voyageurs a augmenté de 1 pour cent, passant à 253,4 millions de personnes. Les produits du trafic ont crû de 5,2 pour cent, à 2,05 milliards de francs. CFF Voyageurs clôture l'exercice sur un bénéfice de 152,2 millions de francs, pulvérisant donc le résultat obtenu en 2003. Les voyageurs-kilomètres ont crû de 2,2 pour cent pour s'établir à 12,565 milliards. Cette performance est partiellement due à la forte croissance des revenus dans le secteur de la vente aux clients réguliers (abonnements généraux, billets individuels et cartes journalières). La gestion rigoureuse des coûts a également porté ses fruits. L'augmentation de la productivité a permis d'absorber les frais préalables à la mise en service de Rail 2000. L'année de CFF Voyageurs a été placée sous le signe du lancement du projet du siècle.

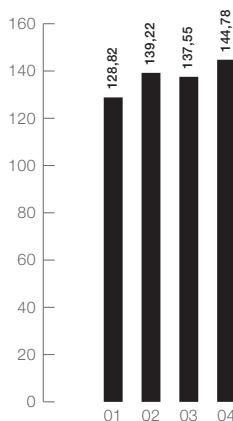
Evolution des ventes d'abonnements demi-tarif

Nombre d'unités en millions à la fin de l'année



Evolution des revenus liés à la vente d'abonnements demi-tarif

En millions de CHF



CFF Voyageurs en bref¹

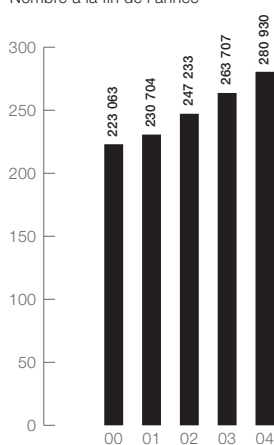
En millions de CHF		2004	2003	2002
Produits d'exploitation		3 321,9	3 085,7	2 991,2
dont produits du trafic		2 049,7	1 947,6	1 936,8
Charges d'exploitation		3 130,0	2 920,2	2 817,8
Résultat d'exploitation		191,9	165,5	173,4
EBIT		194,6	166,4	185,7
Résultat de l'exercice		152,2	93,4	113,7
Investissements bruts		1 362,5	958,2	1 106,6
Effectif ²	Nombre	12 472	12 608	12 506
Prestation du trafic voyageurs	En millions de voyageurs-km	12 565	12 300	12 232
Indemnités compensatoires liées au trafic régional	CHF par train-km	8,11	8,27	8,88

1 Calcul par segment; les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

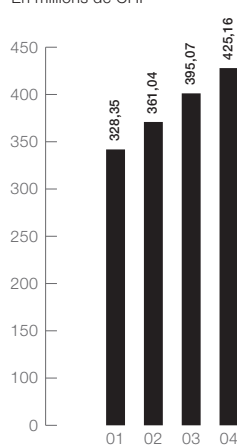
2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises.

Evolution des ventes d'abonnements généraux

Nombre à la fin de l'année

**Evolution des revenus liés à la vente d'abonnements généraux**

En millions de CHF

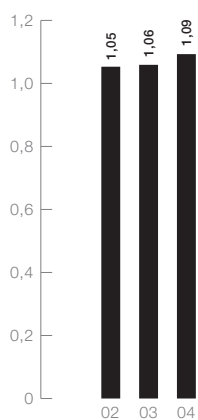
**Objectifs stratégiques du trafic voyageurs.**

- Etendre l'offre de mobilité (Rail 2000, systèmes RER et mobilité combinée).
- Cibler la ponctualité, la propreté, la sécurité et la modernité des trains.
- Standardiser les processus de production et d'entretien.

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objetifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

Au cours de l'exercice sous revue, CFF Voyageurs a affiché des produits d'exploitation de 3,32 milliards de francs. Le résultat d'exploitation s'établit à 191,9 millions de francs (165,5 millions de francs en 2003). Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a également crû pour atteindre 194,6 millions de francs (contre 166,4 millions de francs l'année précédente). En clôturant l'exercice sur un bénéfice de 152,2 millions de francs, la division Voyageurs améliore nettement le résultat obtenu en 2003. Les prestations de trafic sont également satisfaisantes: les trains voyageurs des CFF ont parcouru 109,3 millions de kilomètres au cours de l'exercice sous revue, ce qui représente la même distance qu'en 2003 malgré l'échange de lignes avec le BLS. L'offre a rencontré un vif succès auprès de la clientèle. Pour preuve, le nombre de voyageurs a augmenté de 2,5 millions en 2004 pour atteindre 253,4 millions de personnes, ce qui correspond à une progression de 1,0 pour cent. Au cours de la même période, les voyageurs-kilomètres ont crû de 2,2 pour cent pour s'établir à 12,565 milliards. S'inscrivant à 2,05 milliards de francs, les produits du trafic (y compris les transports pour le compte d'autres divisions) se sont appréciés de 102,1 millions de francs ou 5,2 pour cent par rapport à 2003.

Evolution de la productivité du trafic¹



¹ Millions de voyageurs-kilomètres par rapport à l'effectif du personnel (moyenne annuelle des emplois à plein temps)

Même si CFF Voyageurs connaît actuellement un cycle d'investissements importants en raison du lancement de Rail 2000 ainsi que des investissements de renouvellement et d'extension dans le trafic régional, son free cash flow disponible est presque équilibré.

Envolée des produits et gestion rigoureuse des coûts. Le résultat obtenu en 2004 est notamment le fruit de l'envolée des produits du trafic. La conjoncture favorable est à l'origine d'un bond exceptionnel du nombre de voyageurs occasionnels, c'est-à-dire des clients voyageant au tarif normal, ainsi que d'une augmentation des courses en première classe, stimulée par des campagnes de promotion des ventes. La part de clients réguliers a également progressé. L'ensemble de ces évolutions a aussi influé sur les résultats des filiales déployant leurs activités dans le trafic régional (Turbo, Regionalps) et le trafic international (Cisalpino et Lyria). La mise en place du concept «Plus de sécurité dans les gares» a permis de renforcer le sentiment de sécurité, et partant, d'endiguer le déclin des produits du trafic aux heures tardives (p. ex. mesures d'accompagnement aux heures creuses dans le RER de Zurich), de limiter le nombre de voyageurs en infraction et, élément non négligeable, de multiplier les recettes.

Cette hausse des produits s'est accompagnée d'une gestion rigoureuse des coûts. Il en a résulté une augmentation de la productivité de 3,2 pour cent (voir graphique), qui a permis d'absorber les frais préalables à la mise en service de Rail 2000. Cette belle évolution a été entachée par une baisse de satisfaction de la clientèle, le taux chutant de 81 à 79 pour cent. Le nombre de réclamations a effectivement augmenté, en raison notamment du nombre insuffisant de places assises aux heures de pointe. Ce problème n'a pas pu être résolu après le lancement de Rail 2000 et souligne une fois de plus les limites de la croissance.

Evolution des secteurs et des produits.

Des clients réguliers: la clé de la réussite. Billets isolés: les billets vendus au tarif normal affichent une croissance de 2,9 pour cent et génèrent donc des produits supplémentaires de 14,7 millions de francs. Totalisant une hausse de 9,5 millions de francs, les revenus issus de la vente de titres au plein tarif se sont avérés satisfaisants. A l'inverse, les ventes de billets demi-tarif ont été médiocres, les titulaires d'abonnements demi-tarif utilisant de plus en plus fréquemment des cartes journalières pour les trajets de plus de 125 kilomètres.

Abonnements généraux: le nombre d'abonnements généraux (AG) a affiché une croissance de 6,5 pour cent. Les CFF ayant annoncé une hausse de leurs tarifs le 12 décembre 2004, les ventes d'abonnements généraux ont connu une envolée pour atteindre le nombre record de 280 930 unités en circulation à la fin de l'année. Les recettes ont gonflé de 7,6 pour cent pour s'établir à 425,2 millions de francs. CFF Voyageurs mise sur une poursuite de la croissance en 2005.

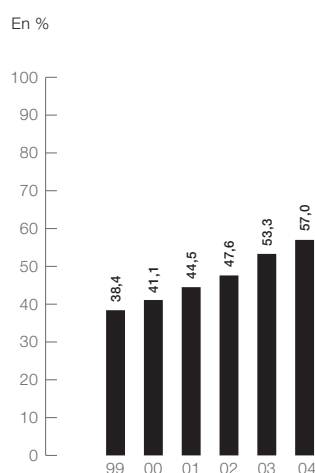
Abonnements demi-tarif: au début de l'exercice sous revue, le nombre d'abonnements demi-tarif vendus a enregistré un recul, qui est dû à la résiliation du contrat de partenariat RailCard conclu avec la Poste et UBS. L'introduction de mesures d'acquisition ciblées et l'augmentation des ventes de l'abonnement demi-tarif pour trois ans ont permis de stopper cette tendance à la baisse. Fin 2004, 1,9 million d'usagers étaient titulaires d'un abonnement demi-tarif. Parallèlement, les statistiques attestent d'un recul des abonnements demi-tarif pour deux ans au profit des titres de transport pour un an. Ce transfert en faveur de l'offre annuelle, plus rentable, a eu des répercussions positives sur les revenus. Les produits ont en effet augmenté de 5,3 pour cent par rapport à 2003 pour atteindre 144,8 millions de francs. L'abonnement demi-tarif prendra encore de l'importance au fil des années, puisque ses titulaires bénéficient de l'élargissement des rayons de validité des nouvelles communautés tarifaires Mobilis (région de Lausanne) et Libero (région de Berne).

Cartes journalières: la carte journalière, ou abonnement général pour une journée, a connu une forte croissance et généré des recettes supplémentaires de 24,8 pour cent ou 6,1 millions de francs. L'annonce de mesures tarifaires a occasionné une hausse des ventes aux mois de novembre et décembre 2004.

Voie 7 / MagicTicket: un gonflement de la demande est également visible dans le segment des titres réservés aux jeunes. En 2004, 81 500 jeunes ont choisi l'abonnement «Voie 7», ce qui correspond à une augmentation de 3 pour cent par rapport à 2003. La plate-forme Internet www.voie7.ch, dont le contenu va encore être enrichi, a dépassé la barre des 50 000 membres en janvier 2005.

Depuis le lancement de la plate-forme Internet www.magicticket.ch en 2003, le nombre de jeunes adhérents a déjà atteint la barre des 500 000, et cela sur une population cible de 800 000 enfants de 6 à 16 ans en Suisse. Avec la toute nouvelle carte Petits-enfants, les enfants peuvent voyager gratuitement toute l'année en compagnie de leurs grands-parents. Cet abonnement et la carte Junior permettent de familiariser les enfants avec les chemins de fer dès le plus jeune âge.

Part des ventes de billets aux distributeurs automatiques



Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Marché des loisirs – RailAway sur la voie de la réussite. RailAway, la filiale des CFF spécialisée dans les loisirs, a réalisé une belle performance au cours de son cinquième exercice en enregistrant une hausse de plus de 14 pour cent par rapport à 2003. Ainsi, elle améliore son chiffre d'affaires de 11,3 pour cent à 42,6 millions de francs. Le nouveau système de billetterie permettra de créer des débouchés supplémentaires en 2005. RailAway SA a par ailleurs repris l'ensemble des activités des CFF liées au trafic de voyageurs en provenance de l'étranger début 2005. Dans ce contexte, des structures performantes pour les tâches de Key Account Management sont mises sur pied en Allemagne, en France et en Italie.

Environnement difficile pour le trafic régional.

Les mesures d'économies appliquées par la Confédération et les cantons commanditaires ont encore été largement perceptibles en 2004. Les indemnités compensatoires par train-kilomètre dans le trafic régional ont chuté de 8,27 à 8,11 francs, ce qui confirme la tendance de ces dernières années. Les plans d'austérité 2003/2004 adoptés par la Confédération ont privé le trafic régional d'importantes ressources. Pour éviter de réduire son offre, l'unité Trafic régional a de nouveau poursuivi une stratégie de partenariat avec des compagnies ferroviaires privées bien implantées à l'échelon local et entend par ce biais augmenter performance et productivité. La réduction des doublons dans les secteurs de l'entretien, du marketing, de la gestion et de la vente constitue la priorité de cette stratégie. La fusion du Luzern-Stans-Engelberg avec le chemin de fer du Brünig qui a donné le jour au Zentralbahn ainsi que la création de la compagnie ferroviaire régionale Region-Alps en partenariat avec les Transports de Martigny et Régions SA font figure de modèle. Dans les zones limitrophes, les CFF poursuivent également une stratégie de consolidation centrée sur leur partenariat avec Trenitalia au Tessin (Tilo) et le partage des activités en Allemagne avec leur filiale Thurbo.

Des investissements d'environ 500 millions de francs marquent le lancement d'une vague de renouvellement et d'extension du matériel roulant dans le trafic régional.

Les communautés tarifaires prennent de l'importance. L'offre des transports publics est de plus en plus souvent gérée dans le cadre de communautés tarifaires. En 2004, les produits des CFF issus de ces communautés ont augmenté de 3,4 pour cent par rapport à 2003 pour s'établir à 242 millions de francs. Actuellement, les CFF participent à 19 communautés. Aujourd'hui, toutes les grandes agglomérations de Suisse disposent de leur communauté tarifaire. Ainsi, une nouvelle communauté (Mobilis) a vu le jour le 12 décembre 2004 dans l'agglomération de Lausanne, les communautés du canton d'Argovie et d'Olten ont fusionné pour donner naissance à la nouvelle A-Welle et les communautés de Berne et Soleure se sont regroupées au sein d'une communauté baptisée Libero. En outre, la zone économique de Zurich a été intégrée à la nouvelle communauté intercantonale Z-Pass.

Trafic combiné: le but du trafic combiné est de mettre au point une chaîne de transport complète. En 2004, l'accent a été mis sur le développement du projet Park & Rail. CFF Immobilier a investi 15 millions de francs dans l'extension et la construction d'installations. L'aménagement ou la rénovation d'environ 4 000 places de parking à proximité d'un grand nombre de gares ou d'arrêts a facilité l'accès au chemin de fer.

Une unité Operating aux processus certifiés ISO 9001. Pour l'unité Operating, l'année 2004 a été placée sous le signe de la préparation de la mise en service de Rail 2000. Les tâches étaient de trois ordres: premièrement, le parc de véhicules a subi de nombreuses transformations et du nouveau matériel roulant a été mis en service (voir chapitre Rail 2000, page 24). Deuxièmement, l'ensemble du personnel des locs a suivi une formation relative à la conduite sur le nouveau tronçon. Enfin, toute l'unité s'est préparée aux futurs défis qui l'attendent. La part des prestations fournies en dehors des CFF augmentera progressivement à l'avenir. La certification ISO 9001 du système de gestion et la création d'une unité consacrée au développe-

ment de l'activité constituent d'excellentes bases pour pouvoir appliquer avec succès la stratégie envisagée.

Nouvelle politique relative au parc de véhicules: au cours de l'année sous revue, l'installation de modules ETCS/ETM sur les locomotives et véhicules de commande a été au cœur des préoccupations des centres d'entretien. En outre, plus de 375 voitures unifiées IV ont été modernisées et préparées en vue d'être utilisées sur le nouveau tronçon. La nouvelle politique relative au parc de véhicules définie pour la période 2005/2015 prévoit l'acquisition de nouveaux véhicules moteurs et de voitures à deux niveaux pour le trafic régional, la préservation du parc de véhicules grandes lignes et le retrait du matériel roulant en circulation depuis 40 ans. Ces mesures visent à proposer un parc de véhicules répondant systématiquement aux besoins de la clientèle.

Relations clientèle, services et innovations. Les nouveaux canaux de vente ont continué de se développer en 2004. La mise en service de 330 distributeurs de billets supplémentaires a engendré une augmentation de la part des ventes en libre service à 57 pour cent, ce qui représente une progression de 4 pour cent. Ainsi, bien plus de la moitié des billets de train ont été émis par des distributeurs en 2004 (voir graphique page 31).

Innovation Ticket Shop: à la mi-novembre 2004, la nouvelle plate-forme Internet (www.cff.ch) a été mise en service par CFF Voyageurs. Le «Ticket Shop» permet de sélectionner, de payer et d'imprimer directement son titre de transport. Une plate-forme destinée aux entreprises (www.cff.ch/businesstravel) a également été créée. Plus de 70 sociétés utilisent d'ores et déjà ce nouveau service. Deux mois après le lancement de la plate-forme, le nombre de billets vendus en ligne avoisinait 42 000. Ces nouveaux canaux de distribution seront encore développés en 2005. L'automatisation progressive de la distribution des billets permettra de revaloriser le travail du personnel de vente. Celui-ci sera en effet libéré des tâches routinières, et pourra se concentrer sur le conseil à la clientèle.

Des investissements de plus de 700 millions de francs. CFF Voyageurs a largement investi en 2004, surtout dans le matériel roulant en prévision du lancement de Rail 2000. Ses investissements nets en 2004 représentent 754,7 millions de francs.

Evolution des filiales et des participations.

Du chemin de fer du Brünig à la société Zentralbahn. Le chemin de fer du Brünig a réussi à égaler le résultat obtenu l'année précédente. Les produits du trafic se sont élevés à 12,6 millions de francs. Il a fourni une prestation de trafic de 77,46 millions de voyageurs-kilomètres, ce qui représente une progression de 2,2 pour cent. L'exercice sous revue a également été marqué par l'aboutissement des négociations sur la fusion entre le chemin de fer du Brünig et la compagnie Luzern-Stans-Engelberg (LSE). La nouvelle société «Zentralbahn», détenue à 66 pour cent par les CFF, a débuté son activité le 1^{er} janvier 2005. Huit nouvelles rames régionales compléteront le parc de véhicules existant en 2005.

Thurbo s'affirme sur le marché. Thurbo, une filiale des CFF implantée en Suisse orientale et spécialisée dans le trafic régional, a également été aux prises avec la baisse des indemnités compensatoires relatives aux prestations du trafic régional, et a dû compenser ces diminutions en améliorant sa productivité et en adoptant une politique de gestion des coûts rigoureuse. L'externalisation de l'entretien, de la conduite de l'exploitation et de la distribution a également permis de réduire les dépenses. L'ensemble de ces mesures ont permis à Thurbo de clôturer l'exercice sur un résultat équilibré. En 2004, Thurbo a mis en service 29 nouvelles rames régionales de type GTW 2/6. Rachetée le 31 décembre 2004, la société EuroThurbo GmbH doit dorénavant être intégrée à SBB Deutschland GmbH. Les activités allemandes seront ainsi regroupées dans une seule et même organisation centrale.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

elvetino progresse. Un an et demi après son rachat par les CFF, la société de gastronomie ferroviaire elvetino SA donne de premiers signes positifs. L'offre a été amplement renouvelée. L'optimisation des structures de la logistique et le recours à de nouveaux fournisseurs ont entraîné une amélioration sensible de la qualité. La société elvetino s'est par ailleurs diversifiée. Son nouveau secteur stratégique «Station» a pour but de proposer des stands de restauration dans les gares présentant le potentiel nécessaire et de compléter l'offre existante dans les trains. Cinq «elvetino Mobile» ont été mis en service en 2004. Dès les premiers mois, les ventes ont dépassé toutes les attentes.

Cisalpino SA: élargissement de l'offre dans le trafic voyageurs transalpin. Le transfert progressif de l'ensemble du trafic voyageurs international et transalpin de Trenitalia et des CFF sur l'axe Nord-Sud a été au cœur de l'exercice 2004 de Cisalpino. Les 14 trains pendulaires à grande vitesse commandés en février 2004 viendront compléter le parc de véhicules dès l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, prévue pour la fin 2007. Ces derniers assureront une réduction des temps de parcours de 50 minutes ou moins, ce qui permettra à Cisalpino d'appréhender de nouveaux marchés. Au cours de l'exercice 2004, les trains de Cisalpino SA ont parcouru 3,2 millions de kilomètres et transporté près de 4,2 millions de voyageurs. Le chiffre d'affaires a augmenté pour s'établir à 97 millions de francs.

Bons résultats pour Lyria, Tilo et RegionAlps. Lyria: née de l'alliance entre la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et les CFF, Lyria a réussi à s'imposer sur le marché en 2004 malgré la concurrence des entreprises de location de voitures et des compagnies de vol à bas prix. La société a transporté 1,4 million de voyageurs en 2004, ce qui correspond pleinement à ses objectifs. En 2005, l'exploitation de la ligne Genève-Paris sera confiée à Lyria, ce qui générera un nombre supplémentaire de passagers de 1,4 million.

Tilo: Tilo SA, une co-entreprise détenue à parts égales par les CFF et Trenitalia, a débuté son activité en décembre 2004. La nouvelle société gère le trafic régional transfrontalier entre le Tessin et la Lombardie.

RegionAlps: en mai 2003, les CFF et les Transports de Martigny et Régions SA ont créé la société RegionAlps SA en vue de lui confier la gestion du trafic voyageurs régional dans le Valais. Les CFF détiennent une participation de 70 pour cent dans cette entreprise. Dans un premier temps, RegionAlps a recruté l'intégralité de son personnel auprès de ses maisons mères. A partir du début de l'année 2005, la société commencera à embaucher progressivement ses propres collaborateurs. Dans cette perspective, une convention collective de travail a été négociée et signée en 2004.

La sécurité publique renforcée.

Pour lutter contre l'augmentation tendancielle de l'agressivité et du vandalisme, les CFF ont mis sur pied une nouvelle stratégie de sécurité. Ce concept combinant méthodes de prévention et interventions dans les gares et les trains prévoit l'application ciblée de mesures techniques et le recours à des ressources humaines. L'installation d'un système de vidéosurveillance dans les trains du trafic régional et l'accompagnement aux heures creuses dans le RER de Zurich sont quelques exemples de mesures mises en œuvre. Dans le cadre du projet «Police ferroviaire Plus», les CFF ont optimisé leur capacité d'intervention en augmentant progressivement leurs effectifs à 213 unités à plein temps, ce qui représente 52 unités supplémentaires.

Une nouvelle centrale a en outre été créée à Olten, qui est chargée de coordonner les interventions sur l'ensemble du territoire. Dans le domaine de la prévention, les CFF, en collaboration avec le Zentrum für Konfliktgestaltung, ont développé sous le label «RailFair» des modèles d'accompagnement innovateurs se déclinant en diverses variantes: «Grands frères», accompagnement des élèves et parrainage des gares.

Effectifs en baisse. En 2004, les effectifs de CFF Voyageurs (filiales et co-entreprises comprises) étaient de 12 472 personnes employées à plein temps, ce qui correspond à une baisse de 136 unités par rapport à 2003 (moyenne sur l'année). La création de près de 100 postes à plein temps est prévue sur l'ensemble de l'année 2005. Cet accroissement du personnel s'explique par la reprise du dépôt des locomotives de Cargo, situé à Sargans, par la création de la société Zentralbahn et, par l'intégration de Cisalpino, Tilo et RegionAlps.

Perspectives et défis.

Au lendemain du lancement réussi de Rail 2000, CFF Voyageurs est confrontée à de nouveaux défis. Le nouvel horaire a engendré un étoffement de l'offre de 12 pour cent. Maintenant, il est nécessaire de commercialiser et d'utiliser pleinement ces capacités supplémentaires.

La division Voyageurs est de plus en plus amenée à évoluer dans un univers de haute technologie en raison de l'acquisition du nouveau matériel roulant et du développement des systèmes de planification, de sécurité et de conduite. Ces nouveautés technologiques l'obligent à acquérir l'expertise requise, si bien qu'elle devient moins dépendante de ses fournisseurs.

L'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, prévue pour 2007, réduira considérablement les temps de trajet sur l'axe Nord-Sud. Ces avantages concurrentiels doivent déboucher sur des concepts de produits concrets et compétitifs.

Au lendemain du lancement réussi de Rail 2000, CFF Voyageurs est confrontée à de nouveaux défis. Le nouvel horaire a engendré un étoffement de l'offre de 12 pour cent. Maintenant, il est nécessaire de commercialiser et d'utiliser pleinement ces capacités supplémentaires. La division Voyageurs est de plus en plus amenée à évoluer dans un univers de haute technologie en raison de l'acquisition du nouveau matériel roulant et du développement des systèmes de planification, de sécurité et de conduite.

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objectifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

Trafic marchandises: implantation réussie en Allemagne et en Italie.

- Perte de l'exercice ramenée à –2,8 millions de francs.
- Prestations de transport en hausse de 1,8 pour cent, à 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Résultat record en trafic intérieur: progression de 13,2 pour cent, à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres nettes.
- Prestations de transport multipliées par quatre en Allemagne et cinq en Italie avec le changement d'horaire du 12 décembre 2004.

La tendance se confirme: CFF Cargo a de nouveau fortement réduit sa perte, réussissant à clôturer l'exercice 2004 sur un déficit de 2,8 millions de francs (33,1 millions en 2003). Les prestations de transport ont légèrement progressé par rapport à 2003 (+1,8%) et atteint un total de 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes. Les pertes essuyées dans le trafic de transit au profit de la concurrence ont pu être amplement compensées par l'obtention d'un résultat record en trafic intérieur (+13,2 pour cent) et par la belle expansion à l'étranger. CFF Cargo a multiplié par quatre le nombre de ses trains marchandises en Allemagne et par cinq en Italie avec le changement d'horaire le 12 décembre 2004. Le produit du trafic s'est apprécié de 3,9 pour cent à 1,103 milliard de francs (1,06 milliard en 2003). L'évolution du chiffre d'affaires, les mesures de restructuration et la politique de gestion des coûts rigoureuse ont permis à CFF Cargo d'améliorer son résultat d'exploitation de 83 pour cent, en le ramenant à –3,8 millions de francs, et ce grâce à une augmentation des produits d'exploitation à 1,33 milliard de francs (+3,9%) et à une progression plus faible des charges d'exploitation à 1,34 milliard de francs.

Prestations de transport

En millions de tonnes-kilomètres nettes	2004	2003	Variation en %
Trafic intérieur	2 720	2 403	+13,2
Trafic d'exportation	571	557	+2,5
Trafic d'importation	1 286	1 308	–1,7
Trafic de transit	4 771	5 017	–4,9
Etranger (Allemagne/Italie)	769	651	+18,1
Total	10 117	9 936	+1,8

CFF Cargo en bref¹

En millions de CHF	2004	2003	2002
Produits d'exploitation	1 333,9	1 283,6	1 293,6
dont produits du trafic	1 102,7	1 061,6	1 075,8
Charges d'exploitation	1 337,7	1 306,2	1 365,8
Résultat d'exploitation	-3,8	-22,6	-72,2
EBIT	-1,4	-19,2	-73,8
Résultat de l'exercice	-2,8	-33,1	-96,1
Investissements bruts	224,6	198,3	225,7
Effectif ²	4 869	4 898	5 130

Chiffres-clés de la productivité

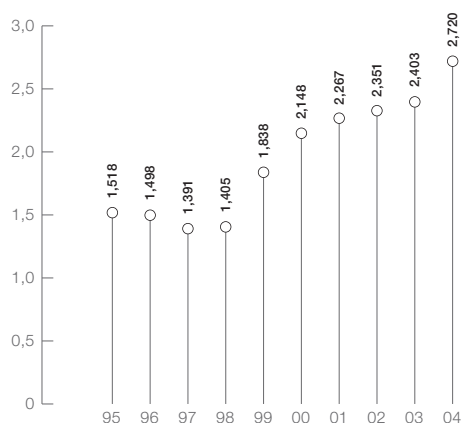
	2004	2003	2002
Produits par tonne-km nette en centimes	10,90	10,68	11,05
Distance moyenne parcourue par wagon, en km	197	193	200

1 Calcul par segment; les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises.

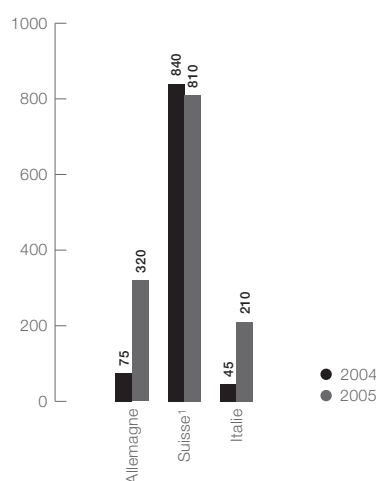
Prestation de CFF Cargo dans le trafic intérieur

En milliards de tonnes-km nettes



Trains de marchandises de CFF Cargo sur l'axe Nord-Sud¹

Nombre de trains par semaine



1 Trafic transalpin St-Gothard/Simplon (sans autres types de trafic en Suisse)

Objectifs stratégiques du trafic marchandises.

- Marché suisse: favoriser la croissance par le biais de nouveaux produits. Parvenir à augmenter la productivité.
- Marché européen: exploiter les potentiels de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic qui relie le Benelux, l'Allemagne et l'Italie.

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objetifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

CFF Cargo a réussi à porter ses prestations de transport à 10,12 milliards de tonnes-kilomètres nettes contre 9,94 milliards en 2003 (+1,8 pour cent). Dans le trafic international Nord-Sud, elle a fortement renforcé sa position et a pu multiplier le nombre de ses trains marchandises par quatre en Allemagne et par cinq en Italie à la faveur du changement d'horaire du 12 décembre 2004. Le secteur du trafic intérieur suisse a enregistré un record en faisant passer ses prestations de transport à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+13,2 pour cent). Ces très bons résultats ainsi que les progrès réalisés à l'étranger ont permis de compenser les pertes dans le trafic de transit au profit de la concurrence.

Le produit du trafic a progressé de 3,9 pour cent à 1,103 milliard de francs (1,062 milliard de francs en 2003). L'évolution du chiffre d'affaires, les mesures de restructuration et la politique de gestion des coûts rigoureuse ont permis à CFF Cargo d'améliorer son résultat d'exploitation de 83 pour cent, en le ramenant à -3,8 millions de francs, et ce grâce à une augmentation des produits d'exploitation à 1,334 milliard de francs (+3,9 pour cent) et à une progression plus faible des charges d'exploitation à 1,338 milliard de francs (+2,4 pour cent). Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) s'est redressé pour atteindre -1,4 million de

francs, ce qui se traduit aussi par un résultat annuel en nette amélioration. La perte annuelle s'est contractée de 92 pour cent et ne s'élève plus qu'à 2,8 millions de francs (33,1 millions en 2003). Ainsi, CFF Cargo se place en bonne position pour réaliser le résultat positif budgété pour la première fois de son histoire en 2005.

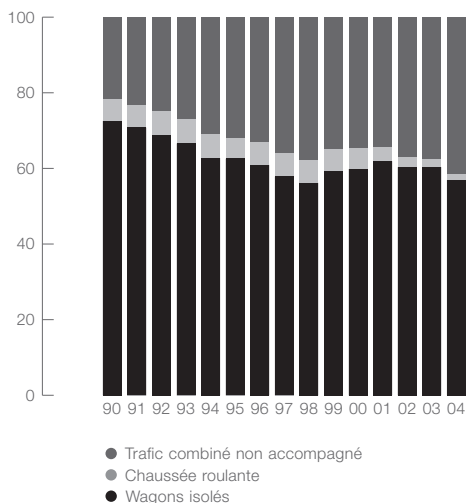
Tendances du marché.

Concurrence sur l'axe Nord-Sud. En entrant sur les marchés allemand et italien et en poursuivant le développement de sa production internationale, CFF Cargo a créé les conditions pour l'ouverture du marché du fret ferroviaire à la concurrence sur l'axe de transit européen Nord-Sud. Fin 2004, quatre compagnies de transport ferroviaire de marchandises opéraient aux côtés de CFF Cargo sur cet axe. Les chargeurs n'ont ainsi que l'embaras du choix. Certains grands clients ont commencé à lancer des appels d'offres pour la réalisation de leurs opérations de transport. CFF Cargo a réussi à remporter la plupart de ces marchés et à renforcer sa position en Allemagne et en Italie grâce à des offres convaincantes et à l'acheminement des trains marchandises de bout en bout.

En Allemagne, la part de marché de CFF Cargo au sud de Mannheim s'établissait à quelque 34 pour cent à l'issue de l'exercice sous revue, et à environ 43 pour cent au sud de Fribourg-en-Brisgau. Sur les parcours italiens situés au sud des postes-frontières de Chiasso, Luino et Domodossola, elle atteignait environ 25 pour cent en moyenne. Sur la ligne du St-Gothard, autrefois détenue en monopole, cette part a, en revanche, reculé de 100 à 70 pour cent. Dans un premier temps, la concurrence dans le trafic ferroviaire de marchandises a donné lieu à des reports de clientèle entre les différents acteurs du marché. Grâce à des offres concurrentielles et une responsabilité du transport assumée de bout en bout, CFF Cargo a toutefois réussi à prendre en charge bon nombre de transports précédemment effectués par la route et, partant, à apporter une contribution positive au transfert du trafic de marchandises vers le rail.

Evolution des prestations du trafic marchandises par type de transport

Pourcentage



Record en trafic intérieur. CFF Cargo a dégagé un résultat record dans le secteur du trafic intérieur suisse en améliorant les prestations de transport de 13,2 pour cent à 2,72 milliards de tonnes-kilomètres. Les clients ont bien accueilli le nouveau concept de production dans le trafic par wagons isolés. Dans ce secteur, CFF Cargo enregistre une légère croissance. Cette évolution s'est doublée d'une progression réjouissante du trafic combiné intérieur et d'un net essor du trafic par trains complets, notamment dans la branche de la construction. Les volumes traités par le nouveau produit Cargo Domino se sont également accrus.

Légère progression en trafic d'exportation. La conjoncture aidant, le trafic d'exportation a de nouveau légèrement progressé, pour atteindre 0,57 milliard de tonnes-kilomètres (+2,5 pour cent).

Léger tassement en trafic d'importation. Le trafic d'importation a fléchi à 1,29 milliard de tonnes-kilomètres (-1,7 pour cent), notamment en raison de la baisse des transports de produits pétroliers (niveaux de prix élevés sur les marchés spots).

Répercussions de la concurrence sur le trafic de transit. Dans le trafic de transit par la Suisse, les pertes au profit de la concurrence se sont soldées par un nouveau recul à 4,77 milliards de tonnes-kilomètres (-4,9 pour cent). En Allemagne et en Italie, CFF Cargo a en revanche réussi à améliorer les prestations de transport à 0,77 milliard de tonnes-kilomètres (+18,1 pour cent).

Si l'on opère une ventilation sectorielle, CFF Cargo a marqué des points dans le domaine du trafic combiné pour les transports d'acier, de papier, de matériaux de construction (nouveaux grands chantiers) ainsi que pour l'acheminement de produits agricoles (bonnes récoltes). En revanche, les optimisations internes opérées par la Poste se sont traduites par un recul des transports pour ce client. Enfin, le niveau très élevé des cours du pétrole brut a entraîné un recul du nombre de transports d'hydrocarbures.

Certains grands clients ont commencé à lancer des appels d'offres pour la réalisation de leurs opérations de transport. CFF Cargo a réussi à remporter la plupart de ces marchés et à renforcer sa position en Allemagne et en Italie grâce à des offres convaincantes et à l'acheminement des trains marchandises de bout en bout.

Trafic ferroviaire transalpin au St-Gothard et au Simplon.

Dans le secteur du trafic transalpin, CFF Cargo a réussi à se maintenir au niveau de l'exercice précédent malgré l'intensification de la concurrence sur l'axe Nord-Sud qui traverse la Suisse (voir graphique). Les quantités transportées dans le domaine du trafic combiné non accompagné à travers les Alpes se sont même accrues. L'utilisation de la chaussée roulante sur la ligne du St-Gothard a retrouvé le niveau qu'elle affichait en 2003, avant la fermeture du tunnel Monte Olimpino II (près de Chiasso) qui aura duré plusieurs mois. Dans le domaine du trafic par wagons isolés, CFF Cargo a par contre abandonné de nouveaux transports à ses concurrents. Globalement, les compagnies de fret ferroviaire ont nettement accru leurs volumes transportés en trafic transalpin et fait passer leur part de marché par rapport à la route de 63 à 65 pour cent.

Trafic ferroviaire transalpin

(En millions de tonnes nettes)	2004	2003	Variation
Trafic par wagons isolés	6,88	7,48	-8,0%
Trafic combiné non accompagné	11,53	11,07	+4,2%
Chaussée roulante	0,84	0,70	+20%
Total	19,25	19,25	±0,0%

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Prodigieux bond en avant dans le trafic Nord-Sud.

De nouveaux progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'implantation des deux filiales SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia. La production est renforcée graduellement, et les effectifs ne cessent d'augmenter.

L'entreprise a vécu une première dans la nuit du 14 au 15 janvier 2004: le premier train 100 pour cent CFF Cargo a quitté l'Allemagne (Duisbourg) pour l'Italie (Novare). Il s'agissait d'un train du trafic combiné pour l'opérateur Hupac. CFF Cargo a gagné d'autres grands marchés lui permettant de réaliser des transports sous son entière responsabilité sur l'axe Nord-Sud, à l'image des convois d'acier long pris en charge depuis avril 2004 pour le compte de Saarstahl ou des acheminements de produits pétroliers effectués depuis septembre 2004 pour Esso/Exxon Mobile, depuis Trecate (près de Milan) jusqu'à Glattbrugg (près de Zurich) ou Mannheim.

En septembre 2004, CFF Cargo a commencé à réaliser des transports avec son partenaire Arienti Srl via la plate-forme de Desio, au nord de l'Italie. L'entreprise complète ainsi sa palette de produits avec des solutions de transport de porte à porte depuis la Suisse vers le nord de l'Italie et vice-versa. CFF Cargo offre au client un service complet recouvrant le transport ferroviaire, le transbordement rail-route ainsi que la prestation routière en Italie. Cette nouvelle offre représente une solution alternative au transport routier pour les clients ne possédant pas de voie de raccordement.

Cinq fois plus de trains. CFF Cargo a massivement augmenté sa prestation de transport à l'étranger avec le changement d'horaire du 12 décembre 2004: en Italie, le nombre de trains a été multiplié par cinq (210 convois par semaine au lieu de 45 précédemment) et, en Allemagne, ce même chiffre a été multiplié par quatre (320 convois par semaine au lieu de 75 précédemment). Ce prodigieux bond en avant a fortement sollicité l'entreprise, qui a accusé d'importants retards dans les premiers jours.

En Italie, SBB Cargo Italia a formé en grande partie elle-même le personnel nécessaire aux deux sites de Gallarate et de Ponte Chiasso. Grâce à cette démarche, l'entreprise a, dès ses débuts, pu opérer avec des profils professionnels modernes et polyvalents (un mécanicien peut également intervenir comme visiteur, par exemple).

En Allemagne, SBB Cargo Deutschland a commencé à recruter son propre personnel de production à Cologne et à Offenbourg pour remplacer progressivement les intérimaires. Ce dispositif est complété par l'édification d'un site à Arth-Goldau, en Suisse. Des équipes basées sur ce site pourront être dépêchées jusqu'à Offenbourg. A long terme, Arth-Goldau est appelé à remplacer le site d'Erstfeld. A la mi-décembre, le premier groupe de mécaniciens a commencé à assurer les services transfrontaliers réguliers sans changement de locomotive jusqu'à Offenbourg. Dans le sens inverse, leurs collègues allemands devraient circuler jusqu'à Arth-Goldau à partir de mi-2005.

«Réseau Suisse»: la pression sur les coûts se maintient.

Les clients ont bien accueilli le nouveau concept de desserte en trafic par wagons isolés. De nouvelles étapes de réorganisation ont accompagné la mise en service progressive d'un nouveau véhicule puissant au niveau de la production régionale, la locomotive de manœuvre diesel de type Am 843. Néanmoins, la réduction annoncée des subventions fédérales pour le trafic par wagons isolés ne relâchera pas les pressions exercées sur le «réseau Suisse» (trafic marchandises intérieur), même si la surprenante décision d'étalement dans le temps qui a été prise en fin d'année par les Chambres fédérales est de nature à en minorer les effets.

A l'occasion du changement d'horaire à la mi-décembre 2004, CFF Cargo a repris en régie propre le trafic par wagons isolés sur le réseau des Transports régionaux du Mittelland (RM), sur la ligne Porrentruy-Bonfol des Chemins de fer du Jura (CJ) ainsi que sur le tronçon reliant la gare de triage Bâle/Muttenz au port rhénan de St-Johann, sur lequel la traction était jusqu'à présent assurée par la SNCF. Le passage à l'horaire Rail 2000 s'est déroulé sans encombre.

Des relations claires entre les filiales.

Depuis fin 2004, CFF Cargo déploie ses activités en Allemagne et en Italie par le biais de filiales de production et de distribution bien distinctes. Les filiales de production agissent en tant qu'opérateurs de transport sous-traitants, les filiales de distribution en tant qu'agences de vente. Ce modèle d'activité garantit des structures claires et homogènes et définit les responsabilités. Parallèlement à l'introduction de ce nouveau modèle, les rapports de propriété ont été clarifiés. Ainsi, CFF Cargo a racheté les parts que HGK et Hupac détenaient dans SBB Cargo Deutschland. La collaboration avec HGK sera approfondie sur la base de partenariats. En conséquence, les quatre filiales étrangères sont dorénavant détenues à 100 pour cent par CFF Cargo. Par ailleurs, pour mettre en avant le concept de responsabilité globale du transport, ces filiales apparaissent désormais sous le même label «CFF Cargo» et arborent le logo de la maison mère.

Après avoir racheté les parts de Transpetrol, CFF Cargo détient désormais la totalité du capital de sa filiale ChemOil Logistics SA, société spécialisée dans la logistique des marchandises dangereuses. Ainsi, les chiffres d'affaires provenant des prestations logistiques de ChemOil sont pour la première fois entièrement consolidés.

93 millions de francs investis dans le matériel roulant.

CFF Cargo a poursuivi le renouvellement et la modernisation de son parc de véhicules. Pour 14,5 millions de francs, l'entreprise a acheté cinq nouvelles locomotives de manœuvre de type Am 843 destinées à l'Allemagne; celles-ci seront prochainement équipées du système allemand de contrôle-commande. CFF Cargo a par ailleurs investi 17,6 millions de francs dans l'achat de 200 wagons porte-conteneurs, et 25,3 millions de francs dans l'acquisition de 200 wagons à parois coulissantes à quatre essieux. Ces nouveaux véhicules seront équipés d'un système de freinage silencieux. Pour 35,9 millions de francs, CFF Cargo modernise en outre les cabines de conduite de ses vieilles locomotives de ligne. Les cabines des locomotives Re 420, Re 430 et Re 620 seront dotées d'un système de climatisation, tandis que les Ae 610 seront pourvues de sièges ergonomiques et de fenêtres mieux isolées. Ces mesures permettent d'améliorer la qualité de l'environnement de travail de son personnel des locomotives.

Peu avant la fin de l'année 2004, la locomotive bicourant Re 484 de Bombardier a obtenu son homologation de série pour la Suisse et l'Italie. Début 2005, les modèles concernés ont été immatriculés en vue de pouvoir circuler en Italie. En revanche, la livraison et l'homologation de la locomotive Re 474 de Siemens ont pris du retard. Pour pouvoir faire face à l'augmentation de l'activité en Italie à compter du changement d'horaire, il a été nécessaire de louer plusieurs locomotives supplémentaires.

Au total, CFF Cargo a investi 93,3 millions de francs dans le matériel roulant au cours de l'exercice sous revue.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Focalisation sur les clients.

Satisfaction de la clientèle. La satisfaction des clients s'est détériorée par rapport à l'année précédente, s'inscrivant en moyenne à 7,21 points sur 10 (contre 7,32 en 2003). Les critiques concernent essentiellement la gestion des réclamations et la facturation. La réorganisation du système n'a en effet pas apporté d'amélioration notable dans le traitement des réclamations. La mauvaise note obtenue par la facturation reflète la systématisation de l'imputation des prestations de services et la plus grande intransigeance dans le décompte des prestations complémentaires. Le Centre Service Clientèle (KSC) donne de plus en plus satisfaction et un nombre grandissant de clients ont recours à ses services pour passer leurs ordres. La courtoisie, la disponibilité et l'engagement du team KSC sont tout particulièrement appréciés. La communication avec la clientèle ainsi que le nouveau site Internet de CFF Cargo ont également obtenu de bonnes notes.

Innovations au KSC. Le projet d'intégration du service des formalités douanières au sein du Centre Service Clientèle (projet Passaggio) a été terminé. En contrepoint de la stratégie de CFF Cargo, le KSC a été fortement réorienté vers l'international. Le système d'information Cargo (CIS) a encore été perfectionné pour pouvoir être utilisé à l'international. Ce dispositif permet à CFF Cargo d'être la première compagnie européenne de fret ferroviaire – et l'unique à ce jour – à proposer à ses clients un système de production et d'information unifié à l'échelle de l'Europe. En décembre, SBB Cargo Deutschland et SBB Cargo Italia ont toutes deux obtenu des autorités douanières l'autorisation d'utiliser la procédure de transit communautaire simplifiée. Cette décision permettra de réduire considérablement les tâches administratives liées à la préparation des documents douaniers et à leur traitement aux postes-frontières.

L'engouement croissant pour les prestations en ligne a été pris en compte lors de la refonte du site Internet de CFF Cargo. Le nombre d'ordres de transport transmis par voie électronique a culminé à près de 50 pour cent à la fin 2004.

Nouvelle amélioration de la ponctualité. La ponctualité des trains de marchandises a de nouveau légèrement progressé en Suisse. Au total, 92,17 pour cent de ces trains (contre 90,71 pour cent l'année précédente) sont arrivés à destination à l'heure, c'est-à-dire avec un retard de 30 minutes maximum. Dans le trafic de transit à travers la Suisse, 79 pour cent des convois ont atteint cet objectif de qualité. S'agissant du trafic intérieur, traditionnellement plus ponctuel, 95 pour cent des trains sont arrivés à destination dans les temps (contre 94 pour cent en 2003).

Personnel: augmentation des effectifs dans les filiales.

Pendant l'exercice sous revue, l'effectif moyen de CFF Cargo (filiales comprises) était de 4869 personnes employées à plein temps, ce qui correspond à une baisse de 29 unités à plein temps par rapport à 2003. La diminution du nombre de postes en Suisse est la conséquence de différents projets d'accroissement de la productivité, à savoir les projets «Passaggio» (simplification des formalités douanières) et «Nouveau trafic par wagons isolés» (phase II), ainsi que de la réduction du nombre de postes ne s'avérant pas directement productifs dans le domaine de l'entretien du matériel roulant. En revanche, les effectifs moyens des filiales allemandes (+13 postes) et italiennes (+73 postes) ont augmenté de 86 personnes au total. Dans l'ensemble, les charges de personnel ont augmenté de 16 millions de francs au cours de l'exercice sous revue.

Perspectives: résultat bénéficiaire inscrit au budget.

En 2005, CFF Cargo ne table pas seulement sur une belle progression des prestations de transport en Allemagne et en Italie, mais vise aussi un résultat bénéficiaire, et ce pour la première fois de son histoire. Les chargeurs feront de plus en plus jouer la concurrence dans leurs négociations, ce qui maintiendra probablement la pression sur les prix. Une intensification de la concurrence est prévisible. Depuis plusieurs années, CFF Cargo s'est préparée à ce nouvel environnement avec opiniâtreté. Désormais, elle est la seule entreprise de fret ferroviaire à pouvoir assumer la responsabilité d'un transport de bout en bout sur l'axe Nord-Sud. Elle entend préserver et conforter cette avance.

Ces deux objectifs – forte croissance à l'étranger et accroissement de la productivité en trafic intérieur – constitueront deux grands défis pour l'entreprise et l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs.

En trafic intérieur, la remise à plat des priorités de la politique des transports pose des défis immenses. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a certes été augmentée au 1^{er} janvier 2005 mais, simultanément, le poids limite pour les camions a été relevé à 40 tonnes en trafic intérieur. Au bout du compte, les conditions cadres applicables au transport routier s'améliorent. Dans le même temps, les subventions du prix des sillons destinées à soutenir le trafic par wagons isolés ont été revues à la baisse. CFF Cargo devra donc mettre en œuvre de nouvelles mesures d'économies au cours de l'année 2005.

Ces deux objectifs – forte croissance à l'étranger et accroissement de la productivité en trafic intérieur – constitueront deux grands défis pour l'entreprise et l'ensemble de ses collaboratrices et collaborateurs.

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objectifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

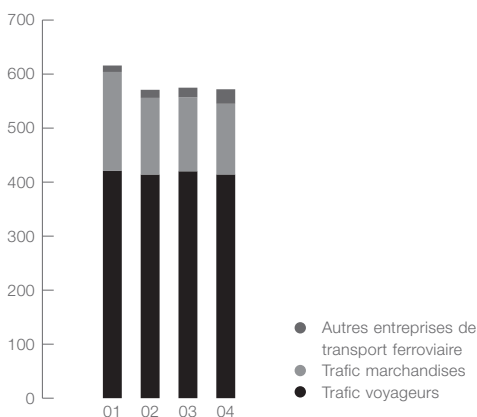
Infrastructure: plus de trains et de ponctualité.

- Lancement réussi du grand projet «Rail 2000» en décembre 2004.
- 3,9 millions de sillons-kilomètres supplémentaires ont été vendus (+2,9%), dont 10% à d'autres entreprises de fret ferroviaires.
- Nouvelle hausse de la ponctualité: 19 trains sur 20 arrivent à destination avec moins de 5 minutes de retard.

En 2004, CFF Infrastructure a réalisé un produit d'exploitation de 3,04 milliards de francs, soit un excédent de 43,7 millions de francs. Les sillons-kilomètres parcourus ont augmenté de 2,9 pour cent à 141,2 millions. 28 entreprises ferroviaires ont d'ores et déjà utilisé le réseau des CFF. Le produit issu de la vente de sillons s'inscrit à 539,5 millions de francs, un niveau équivalent à celui de l'année précédente qui s'explique par le bonus accordé aux entreprises de transport utilisant un matériel roulant à faible émission sonore. Le taux de ponctualité déjà élevé s'est encore amélioré: 95,48 pour cent des trains voyageurs ont rejoint leur destination avec moins de 5 minutes de retard. Avec l'inauguration du nouveau tronçon Rail 2000 le 12 décembre, les CFF ont mis en service la plus longue ligne de chemin de fer de leur histoire. En 2005, CFF Infrastructure donnera la priorité à une disponibilité encore plus grande des installations ainsi qu'à la suppression des défauts et points faibles.

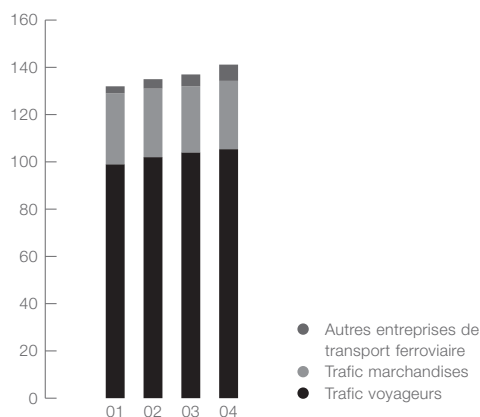
Produit lié à l'utilisation de l'infrastructure

En millions de CHF



Evolution des ventes de sillons-kilomètres

En millions de sillons-km



CFF Infrastructure en bref¹

En millions de CHF	2004	2003	2002
Produits d'exploitation	3 043,5	2 954,1	3 105,0
Utilisation de l'infrastructure	539,5	540,2	540,9
Charges d'exploitation	3 129,9	3 065,9	3 023,6
Résultat d'exploitation	-86,4	-111,8	81,4
EBIT	-94,9	-69,9	143,7
Résultat de l'exercice	43,7	0,3	106,5
Investissements bruts	1 593,5	1 674,8	1 936,5
Effectif ²	Nombre 9 221	9 478	10 271

Vente d'énergie (non consolidée)

En millions de CHF	2004	2003	2002	2001
Courant de traction, y compris Brünig	185,9	181,6	178,6	249,3
Courant de traction ETC ³	17,8	17,5	16,5	21,0
50 Hz aux CFF	35,4	41,0	34,0	24,7
50 Hz à des tiers, vente de contrats et divers	13,2	11,8	14,7	9,2
50 Hz à des tiers, Spot Market	47,3	43,8	19,6	49,0
Energie de restitution et de pompage	4,1	5,1	4,0	3,1
Total	303,7	300,8	267,4	356,3

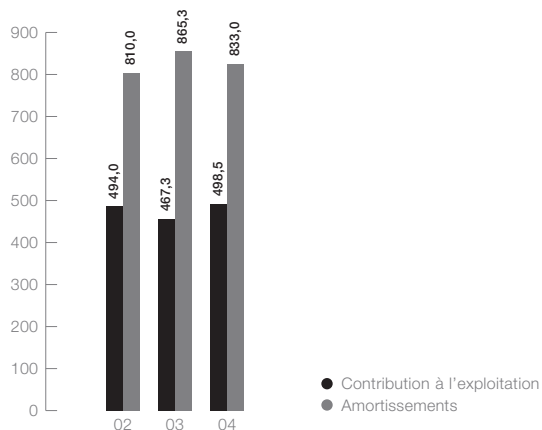
1 Calcul par segment; les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.

2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises.

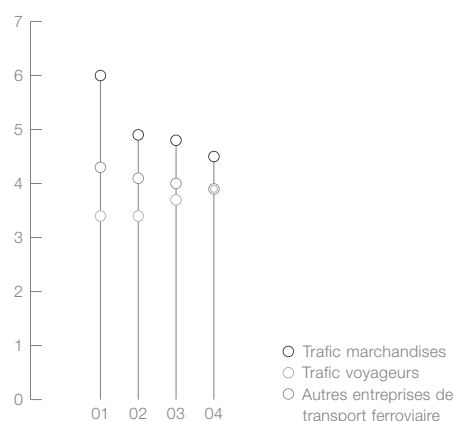
3 Entreprises de transport concessionnaires.

Prestations de la Confédération à Infrastructure

En millions de CHF

**Evolution du prix du sillon**

Evolution du prix par sillon-km et par client en CHF

**Objectifs stratégiques d'Infrastructure.**

- Faire preuve de professionnalisme en matière d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire, au cœur d'un réseau toujours plus sollicité, pour permettre aux partenaires d'enregistrer des résultats positifs en trafics voyageurs et marchandises.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objetifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Près de 9000 trains circulent quotidiennement sur les 3000 kilomètres du réseau des CFF. Au sein de l'entreprise, la division Infrastructure veille à ce que les trains rejoignent leur destination dans le respect des délais impartis et en toute sécurité. L'objectif de CFF Infrastructure consiste à assurer une exploitation, une maintenance et un développement professionnels des installations en vue de garantir le succès des entreprises de transport ferroviaire circulant sur le réseau des CFF: outre les clients principaux que sont CFF Voyageurs et CFF Cargo, d'autres exploitants ferroviaires – toujours plus nombreux et majoritairement originaires du marché européen libéralisé du transport de marchandises – sont concernés par cette perspective. Conformément aux directives de la Confédération, la division est tenue d'afficher un compte de résultat équilibré.

Une solide assise financière.

CFF Infrastructure clôture l'exercice 2004 sur un chiffre d'affaires de 3,04 milliards de francs et un excédent de 43,7 millions, contre 0,3 million en 2003. Ce résultat s'explique par le bon chiffre obtenu dans le secteur énergétique, la dissolution de provisions destinées à adapter le prix de revient de l'électricité à celui du marché, la hausse des versements compensatoires de CFF Immobilier et la légère progression du produit d'exploitation. Principale source de revenu autonome, le produit de la vente de sillons aux entreprises de transport ferroviaire atteint, avec 539,5 millions de francs, un niveau comparable à celui de l'exercice précédent.

Dans le cadre de la Convention sur les prestations conclue avec la Confédération en sa qualité de propriétaire, les CFF – chemin de fer du Brünig inclus – ont obtenu 1,4 milliard de francs au titre de contribution pour amortissements et de prêt pour les investissements d'extension, dont 1,37 milliard a été affecté à la seule division CFF Infrastructure – chemin de fer du Brünig exclu. Toutefois, le frein à l'endettement, le programme d'allègement et le blocage des crédits ont réduit de 70 millions de francs le plafond de dépenses initialement prévu par le Parlement en 2002. Les investissements

engagés dans le projet Rail 2000 et les différentes lignes d'accès aux NLFA ont induit une augmentation des prêts de la Confédération à hauteur de 505 millions de francs. Parallèlement, la subvention concernant le prix du sillon versée par la Confédération à CFF Infrastructure (102 millions de francs) a été répercutée sous forme de baisse de prix au profit des entreprises de transport. En raison d'investissements substantiels, la hausse des amortissements de 98 millions de francs (dépenses d'investissement non activables incluses) ont eu un impact non négligeable sur les charges d'exploitation. Au cours de cette année, marquée par un changement d'horaire majeur, les charges liées à la planification de l'exploitation et à la formation du personnel ont sensiblement augmenté. Grâce à un processus d'automatisation continu, les coûts d'exploitation ont pu être maintenus au niveau observé précédemment. De même, les charges salariales n'ont guère évolué.

Marchés et prestations: exploitation des trois réseaux.

Réseau ferroviaire: prestation d'exploitation en hausse. Une fois de plus, les principaux clients restent les divisions des CFF. En 2004, 75 pour cent des sillons-kilomètres parcourus sur le réseau CFF reviennent ainsi à des trains de CFF Voyageurs tandis que la part de CFF Cargo atteint 20 pour cent. Les entreprises du trafic marchandises externes au groupe s'adjugent 3 pour cent des sillons, la capacité restante étant mobilisée par des trains voyageurs appartenant aux filiales des CFF ou à des entreprises tierces. Le volume total de sillons-kilomètres vendus s'est inscrit à 141,2 millions de francs, contre 137,3 millions au cours de l'exercice précédent. Ainsi, la prestation d'exploitation a pu progresser de 2,9 pour cent. Parallèlement, le nombre de prestations fournies par les entreprises tierces a pratiquement doublé en trafic marchandises et atteint plus de 10 pour cent des sillons-kilomètres parcourus dans ce secteur. Conséquence directe du bonus accordé aux entreprises de transport utilisant un matériel roulant à faible émission sonore, le produit de la vente de sillons se maintient au niveau de 2003.

Avec un taux de 95,48 pour cent, la ponctualité observée en trafic voyageurs a légèrement progressé par rapport à l'année passée (95,24 pour cent). Plus de 19 trains sur 20 ont ainsi rejoint leur gare de destination avec un retard inférieur à cinq minutes. En trafic marchandises, 92,17 pour cent des trains sont arrivés à l'heure, contre 90,71 en 2003. Il convient de noter que des retards de 30 minutes et plus sont pris en compte en trafic marchandises. Grâce à une conduite de l'exploitation professionnelle, une disponibilité élevée des installations de voies et de sécurité, une alimentation en courant électrique stable et un réseau de transmission de données fiable, CFF Infrastructure a fortement contribué au résultat global obtenu.

Au cours de l'exercice sous revue, 28 entreprises de transport ferroviaire – 20 issues du trafic voyageurs et 8 du trafic marchandises – ont utilisé l'infrastructure des CFF, qui ont effectué des contrôles aléatoires sur le matériel roulant utilisé: le taux des irrégularités constatées atteint 7,87 pour cent dans le trafic marchandises et 5,85 pour cent dans le trafic voyageurs.

Un réseau d'énergie performant. Au cours de l'exercice 2004, la consommation d'énergie pour l'exploitation ferroviaire des CFF a augmenté de 3,4 pour cent, à 1962 gigawatt heures. Ce chiffre correspond peu ou prou à la croissance de l'utilisation des sillons. Sur un total de 4317 gigawatt heures d'énergie produite et acquise, 42 pour cent proviennent des dix centrales électriques communes ou appartenant aux CFF, 16 pour cent de partenaires contractuels et 42 pour cent du marché de l'énergie. La part provenant de sources d'énergie renouvelables atteint 85 pour cent. L'année passée, les CFF ont mis en service une section de 52 kilomètres sur la ligne du Plateau ainsi que la sous-station de Wanzwil nécessaire à l'alimentation du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. L'alimentation électrique des chemins de fer a pu être assurée sans interruption durant toute l'année.

Stabilité du réseau de télécommunication. Le niveau de stabilité du réseau de télécommunication des CFF reste élevé (99,99 pour cent). D'importantes avancées ont été réalisées en matière de suppression des dé-

Le développement et la mise en service d'un nouveau système de signalisation et d'arrêt automatique des trains constituera le principal défi des années à venir. Fin 2006, le système européen de contrôle-commande (ETCS) remplacera le système conventionnel sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. Cette innovation autorisera des vitesses maximales de 200 km/h, contre 160 km/h aujourd'hui.

rangements affectant les installations. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont introduit le nouveau standard de radiocommunication GSM-Railway sur le nouveau tronçon. Pour les autres parcours, un accord d'itinérance a été conclu avec Swisscom en vue de garantir la couverture nécessaire à GSM-R.

Principaux projets.

Rail 2000 devient réalité. Plusieurs événements majeurs ont marqué le lancement de ce projet: mise en service du nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, aménagement du point nodal de Zurich, ouverture de la troisième voie Coppet–Genève et des trois sections à double voie dans l'Emmental, sans oublier la modernisation de la gare de Berne (voir chapitre Rail 2000, page 24).

Les CFF, leader de système pour l'ETCS. Le développement et la mise en service d'un nouveau système de signalisation et d'arrêt automatique des trains constituera le principal défi des années à venir. Fin 2006, le système européen de contrôle-commande (ETCS) remplacera le système conventionnel sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. Cette innovation autorisera des vitesses maximales de 200 km/h, contre 160 km/h aujourd'hui. Sur mandat de BLS Alptransit, les

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

CFF mettent également en place le nouveau système ETCS pour le tunnel de base du Lötschberg. En leur qualité de leader de système, les CFF assurent une introduction coordonnée de ce dispositif sur le réseau ferroviaire suisse.

Automatisation de l'exploitation. Au cours de l'exercice sous revue, 12 parcours ou tronçons ont fait l'objet d'une automatisation et 30 gares ont été intégrées au système de commande à distance de centres majeurs. Pour des raisons d'exploitation ferroviaire, une gare sur quatre est encore desservie par du personnel.

D'ici 2008, un nouveau logiciel baptisé Rail Control System (RCS) est appelé à remplacer progressivement les systèmes de régulation du trafic désormais obsolètes par une plate-forme modulaire et moderne. Le RCS assurera un soutien optimisé de la conduite de l'exploitation lors de la surveillance et de la coordination des 9000 trains circulant quotidiennement sur le réseau des CFF. Il garantira également une prestation de l'infrastructure de haut niveau. Cette démarche permettra en outre de répondre à une tendance durable qui, à moyen terme, vise à intensifier l'offre sans affecter la qualité. Au mois de novembre, ce projet a reçu l'aval du Conseil d'administration.

Augmenter la disponibilité des installations. L'an dernier, CFF Infrastructure a initié un programme d'envergure visant à améliorer la disponibilité des installations fixes. L'objectif est de réduire le nombre de pannes ainsi que leurs conséquences grâce à un personnel mieux qualifié et des installations irréprochables. 30 autres trains de mesures portant sur la qualité, la rentabilité et la technique doivent également contribuer à garantir une infrastructure ferroviaire à la fois plus durable et plus rentable.

La rénovation des gares se poursuit. Dans le cadre du programme de rénovation des gares en cours depuis quatre ans, les CFF ont procédé à l'aménagement convivial de 160 gares de petite et moyenne tailles (sur un total de 600). En 2004, 30 d'entre elles ont bénéficié de mesures appropriées.

Au mois d'août, l'exploitation pilote d'un système d'information à la clientèle a été lancée en gare d'Aarburg-Oftringen. Ce dispositif permet d'informer les voyageurs en temps réel et de manière entièrement automatisée sur les prochaines heures de départ ou les retards éventuels. Dans les années à venir, d'autres gares seront équipées de ce nouveau système.

Développement du réseau limité. La conclusion de la première étape de Rail 2000 ainsi que la situation financière de la Confédération limitent les possibilités d'extension du réseau des CFF. Les projets de développement essentiels à l'optimisation du trafic d'agglomération, comme la gare de transit de Zurich ainsi que les deux tronçons transfrontaliers Genève-Annemasse et Mendrisio-Varese, font l'objet d'intenses planifications. Toutefois, le financement des projets par la Confédération n'est pas définitivement acquis.

Principaux projets en cours de développement et d'entretien.

Double voie Salquenen-Loèche. 126 ans après l'ouverture de ce tronçon, situé sur la ligne du Simplon, les CFF ont fermé en novembre 2004 la dernière section à voie unique entre Genève et le tunnel du Simplon. Au terme de travaux qui auront duré six ans, ce parcours de sept kilomètres a ouvert sa double voie à la circulation des trains au mois de novembre. Associée au tunnel de base du Lötschberg, dont l'ouverture est prévue fin 2007, cette ligne permet d'élargir l'offre ferroviaire dans le Valais. Le total des coûts s'élève à 239 millions de francs.

Neuf nouveaux arrêts pour le train-tram de Zoug. Le 12 décembre 2004, le nouveau train-tram a fait son apparition sur le réseau de Zoug, après deux années de construction. Les trains circulent désormais selon une cadence au quart d'heure sur l'axe Baar-Zoug-Cham. Le programme en matière d'infrastructure comprenait la construction de neuf nouveaux arrêts avec une longueur de quais de 150 mètres ainsi que l'agrandissement de quatre gares existantes. L'ensemble des stations offre un accès adapté aux personnes handicapées; elles sont également équipées d'un système de signalisation tactile et d'un nouveau dispositif d'information à la clientèle. Les coûts inhérents à l'infrastructure du train-tram de Zoug s'élèvent à environ 60 millions de francs et sont pris en charge par le canton à hauteur de 90 pour cent.

Modernisation de la ligne Cadenazzo-Locarno. Avant le changement d'horaire, les CFF ont également mis un terme à la première étape de l'automatisation de la ligne qui relie Cadenazzo à Locarno. Les installations de sécurité des gares de Riazzino-Cugnasco, Tenero et Locarno ont été regroupées au sein de la gare de Cadenazzo. Depuis fin novembre, le centre d'exploitation de Bellinzona surveille et commande la totalité de la ligne. Deux nouveaux quais, un passage souterrain adapté aux fauteuils roulants et un design correspondant à la nouvelle image moderne des gares régionales ont été intégrés à la station de Tenero. A Locarno, le quai de la voie 1 a été rehaussé à 55 cm. Le montant total des coûts nécessaires à la modernisation de la ligne s'est élevé à quelque 18,5 millions de francs, dont 2,5 sont pris en charge par le canton du Tessin.

Développement de la ligne Winterthour-Schaffhouse. Initié en juin 2002, le projet de modernisation de la ligne Winterthour-Schaffhouse a été achevé en décembre 2004. Partie intégrante de ce programme de 50 millions de francs, le tronçon reliant Hettlingen et Henggart a été élargi à deux voies. A Henggart, un poste d'enclenchement commandé à distance depuis Winterthour remplace les installations obsolètes des

L'objectif de CFF Infrastructure consiste à assurer une exploitation, une maintenance et un développement professionnels des installations en vue de garantir le succès des entreprises de transport ferroviaire circulant sur le réseau des CFF.

gares de Hettlingen, Henggart et Andelfingen. Désormais, le poste de Marthalen est également contrôlé depuis Winterthour. Parallèlement, les CFF ont modernisé les équipements publics et simplifié l'installation de voies. A Hettlingen, Henggart, Andelfingen, Marthalen et Dachsen, les voyageurs montent dans les voitures du RER de Zurich à partir de quais longs de 220 mètres. Cette optimisation de l'infrastructure a permis l'introduction de la cadence semi-horaire sur la ligne S33 reliant Winterthour à Schaffhouse. Le canton de Zurich ainsi que les communes situées en bordure du tronçon ont contribué, à raison de 16 millions de francs, au tiers de l'enveloppe budgétaire nécessaire aux travaux.

Rénovation du hall de gare de Lausanne. En fin d'année, les CFF ont achevé la rénovation des quais de la gare de Lausanne. La hauteur de tous les quais a été corrigée afin de faciliter l'accès aux trains. La toiture de la marquise, bientôt centenaire, a également fait l'objet d'une rénovation intégrale. Les investissements requis se sont élevés à 18 millions de francs.

Nouvelle installation publique à Coire. A l'automne 2004, une nouvelle installation de sécurité est entrée en service à Coire. Les principaux travaux entrepris sur les quais des deux compagnies de chemin de fer CFF et RhB ont pu être achevés à temps pour le changement d'horaire. La modernisation du quai des CFF et l'achèvement du quai supplémentaire pour le trafic régional seront lancés au printemps.

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objetifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

Nouveaux arrêts à Wankdorf. Les deux nouveaux arrêts de Wankdorf, ouverts au terme d'un chantier de 18 mois, sont fréquentés chaque jour par quelque 260 trains. Cette gare, située au cœur de la bifurcation des lignes reliant Berne à Ostermundigen et Zollikofen, est desservie par quatre lignes du RER de Berne. La ville et le canton participent à hauteur de 75 pour cent aux coûts globaux d'environ 29 millions de francs.

Nouveaux grands chantiers à Buchs SG et Viège. En 2004, les travaux de rénovation totale de deux gares de moyenne importance ont débuté. La gare de Buchs SG, plaque tournante du trafic international, sera dotée d'une installation publique conviviale équipée de quais surélevés et d'accès adaptés aux personnes handicapées. Dans le même temps, l'installation de voies sera corrigée et le poste d'enclenchement rénové. Les coûts nécessaires à ces travaux, prévus jusque fin 2007, s'inscrivent à 77 millions de francs.

La rénovation de la gare de Viège s'effectue dans le cadre d'un projet réunissant les CFF, Matterhorn-Gotthard Bahn AG, la Poste et la commune. Les coûts s'élèvent à 91 millions de francs. Au total, les deux compagnies de chemin de fer injecteront près de 300 millions de francs dans les travaux. Avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en décembre 2007, Viège deviendra la nouvelle plaque tournante des transports publics et proposera des correspondances horaires directes vers Berne, Lausanne, Brigue-Milan, Zermatt et Saas Fee. Sont prévus la modernisation de l'installation de voies des deux Réseaux, le transfert du terminal des bus et le réaménagement complet du périmètre de la gare.

Investissements de plusieurs millions dans les tunnels, les ponts et les voies.

L'an dernier, les CFF ont mené à bien l'assainissement de sept tunnels datant de 1882 sur une longueur totale de plus de cinq kilomètres entre Brunnen et Flüelen (ligne du St-Gothard). Les tunnels ont été équipés d'un dispositif d'éclairage, de panneaux de signalisation destinés à l'autosauvetage et d'un système de radio-

communication. L'objectif de ce programme – maintenir la substance pour les 25 années à venir – a été choisi de manière à pouvoir décider de l'aménagement définitif des installations au terme de ce délai et après la mise en service de la ligne transalpine par le St-Gothard. En 2004, les CFF ont également procédé à l'assainissement de quatre tunnels entre Airolo et Faïdo, de deux tunnels entre Delémont et Porrentruy et du tunnel d'Emmersberg situé entre Feuerthalen et Schaffhouse. Outre ces ouvrages, le pont de l'Aar à Olten, le Frenkebrücke entre Liestal et Lausen, le Kessilochbrücke entre Zwingen et Grellingen et un viaduc près de Feuerthalen ont également fait l'objet de rénovations.

Pendant la période considérée, les CFF ont donc investi près de 105 millions de francs dans la remise en état de tunnels, de ponts et d'ouvrages d'appui ainsi que 32 millions de francs dans le renouvellement de 60 kilomètres de lignes de contact. Au total, 292 millions de francs ont été injectés dans la rénovation intégrale de 96 kilomètres de voies et de 312 aiguilles. Par ailleurs, 50 kilomètres de voies et 183 aiguilles ont été construits tandis que 131 aiguilles ont été définitivement supprimées. Au cours de l'année écoulée, l'entreprise a mis en service 17 nouveaux postes d'enclenchement, notamment dans de grandes gares comme La Chaux-de-Fonds, Chiètres, Thoune, Langnau, Brugg AG et Coire. Parallèlement, 52 passages à niveau ont été sécurisés ou supprimés.

Processus, personnel et perspectives.

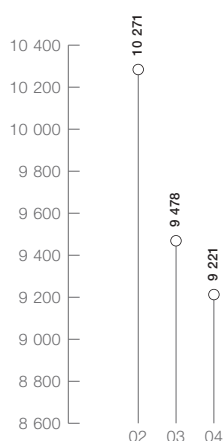
Optimisation de l'organisation et des processus. L'organisation de CFF Infrastructure, basée sur les quatre secteurs Vente et gestion des capacités, Gestion des actifs, Management de la technologie et de l'innovation et Management des projets et des travaux, a fait ses preuves. Au second semestre, quelques ajustements mineurs d'ordre organisationnel ont été effectués avec la création de l'unité d'affaires Automatisation, qui réunit les compétences quelque peu dispersées en matière d'installations de sécurité. Dorénavant, l'unité Achats stratégiques rend compte

directement à la direction de la division. Le rapprochement souhaité entre les unités «Disponibilité et sécurité», responsable du fonctionnement des installations fixes, et «Management des travaux», chargée des travaux de grande ampleur, nécessite par ailleurs un potentiel de synergies plus important.

Hansjörg Hess, nouveau chef de la division. Pendant l'exercice sous revue, 9221 personnes travaillaient au sein de CFF Infrastructure, soit 257 personnes de moins que l'année précédente (voir graphique). Début août, Hansjörg Hess a pris les rênes de la division, en remplacement de Hans-Jürg Spillmann (voir chapitre Corporate Governance, page 78).

Evolution de l'effectif du personnel d'Infrastructure

Moyenne annuelle des emplois à plein temps



Perspectives et objectif stratégique.

Après l'introduction réussie de la nouvelle offre, la division se consacre désormais à l'optimisation de l'horaire et de l'exploitation afin de garantir la ponctualité des trains, et ce malgré la reprise des travaux de construction et d'entretien. L'objectif stratégique d'Infrastructure est de poser les jalons nécessaires au succès des entreprises de transport ferroviaire par une exploitation, un maintien et un développement professionnels des installations et, partant, de renforcer la satisfaction des voyageurs et des clients du trafic marchandises. Les premières mesures visant à mettre en œuvre cette stratégie ont été lancées sous la forme de grands projets: professionnalisation croissante des effectifs, réduction du nombre de minutes de retard liées à l'infrastructure, correction des défauts de Rail 2000, planification et réalisation systématiques de nouveaux programmes de développement du réseau. En 2005, CFF Infrastructure entend créer les bases nécessaires à la mise en place d'un service d'attribution des sillons externe aux CFF, conformément aux directives de la Réforme des chemins de fer 2 (voir chapitre Avant-propos, page 20).

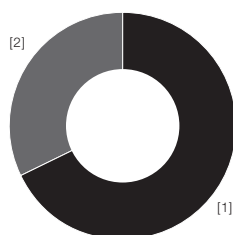
Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Immobilier: résultat positif dans un contexte économique difficile.

- Quasi doublement du bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires, à 93,6 millions de francs.
- Croissance de 1,9 pour cent des produits de la location d'immeubles.
- Gares RailCity, moteurs de croissance: chiffre d'affaires en hausse de 13,2 pour cent, à 806,1 millions de francs.

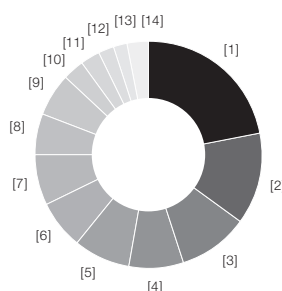
CFF Immobilier est parvenue à enregistrer un résultat positif malgré les difficultés auxquelles la branche a dû faire face. En 2004, le produit d'exploitation s'est élevé à 553,1 millions de francs, soit une croissance de 12,4 pour cent. Malgré une pression continue sur les prix au sein de la branche immobilière, les produits de la location d'immeubles se sont hissés à 427,7 millions de francs, soit une augmentation de 1,9 pour cent. Le chiffre d'affaires des sept gares RailCity a enregistré une augmentation considérable de 13,2 pour cent, s'établissant à 806,1 millions de francs. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 144,3 millions de francs, soit une augmentation de 12,8 pour cent. Le résultat annuel de CFF Immobilier se chiffre à 15,2 millions de francs (−4,6 millions de francs en 2003), déduction faite des indemnités compensatoires versées à Infrastructure. Plusieurs projets-clés ont permis d'accélérer sensiblement la mise en œuvre des objectifs stratégiques.

Origine des produits locatifs



- [1] Produits locatifs de tiers 68 %
[2] Produits locatifs des sociétés du groupe 32 %

Produits locatifs¹ en fonction du type d'utilisation



- [1] Locaux commerciaux/magasins 22 %
[2] Kiosques 13 %
[3] Droit de superficie 10 %
[4] Bureaux/cabinets 8 %
[5] Entrepôts 8 %
[6] Logements 7 %
[7] Publicité 7 %
[8] P+R 6 %
[9] Places de stationnement 3 %
[10] Automates 3 %
[11] Imm. art./ind. 2 %
[12] Promotions 2 %
[13] Autres 3 %
[14] Autres 3 %

1 Sans les sociétés du groupe CFF

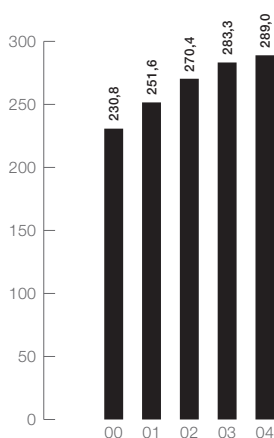
CFF Immobilier en bref¹

En millions de CHF	2004	2003
Produits d'exploitation	553,1	491,9
dont produits résultant de la location d'immeubles	427,7	419,7
Charges d'exploitation	408,9	364,0
Résultat d'exploitation	144,3	127,9
EBIT	184,6	152,1
Bénéfice avant impôts et indemnités	93,6	48,1
Résultat de l'exercice	15,2	-4,6
Investissements bruts	177,2	175,0
Valeur comptable des immobilisations	3 106,0	3 020,5
Effectif ²	793	795

- 1 Calcul par segment; les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés.
 2 Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises.

Evolution des produits locatifs de tiers¹

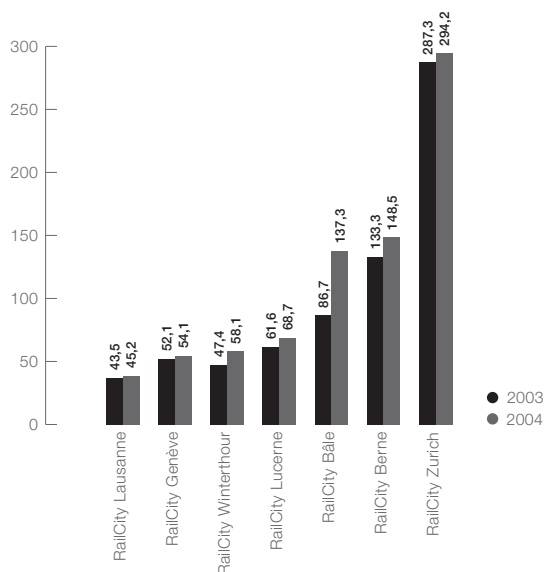
En millions de CHF



1 Sans les sociétés du groupe CFF

Evolution du chiffre d'affaires des gares RailCity

En millions de CHF

**Objectifs stratégiques d'Immobilier.**

- Offrir une assurance qualité grâce à une gestion économique, axée sur la clientèle, des centres de services et de transport.
- Renforcer la valeur immobilière et l'avantage pour le client grâce à l'augmentation des investissements et à l'assainissement du portefeuille.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objetifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Les CFF, qui possèdent environ 5200 immeubles auxquels s'ajoutent 27 000 contrats de location, comptent parmi les entreprises les plus importantes sur le marché suisse de l'immobilier. La valeur comptable de ces immobilisations corporelles s'élève à 3,1 milliards de francs. Dans le cadre de leur réorganisation, les CFF ont analysé leur positionnement sur le marché de l'immobilier ainsi que l'importance de l'activité immobilière pour l'ensemble de l'entreprise. Au début de l'année 2003, le secteur immobilier est devenu une unité d'affaires autonome.

Un bilan opérationnel satisfaisant.

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 144,3 millions de francs, soit une augmentation de 12,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Malgré une pression continue sur les prix au sein de la branche immobilière, les produits de la location d'immeubles se sont hissés à 427,7 millions de francs, ce qui correspond à une croissance de 1,9 pour cent. Les contrats de location avec des clients externes se chiffrent à 289 millions de francs (+2 pour cent). Par ailleurs, le chiffre d'affaires des sept gares RailCity a enregistré une augmentation de 13,2 pour cent, s'établissant à 806,1 millions de francs. Le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a progressé de 32,5 millions de francs pour atteindre 184,6 millions de francs. Le bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires s'est élevé à 93,6 millions de francs (48,1 millions de francs en 2003).

Le résultat annuel de CFF Immobilier se chiffre à 15,2 millions de francs (-4,6 millions de francs en 2003), déduction faite des indemnités compensatoires versées à Infrastructure. A la suite de son autonomisation en 2003, Immobilier, en tant que nouvelle unité d'affaires, s'est vue dans l'obligation de dédommager Infrastructure pour le manque à gagner net en effectuant des paiements compensatoires. Sur les 160 millions de francs reversés à Infrastructure (141 millions de francs en 2003), 74 millions de francs provenaient directement des caisses d'Immobilier et 86 millions de francs ont transité par les unités centrales au titre de charges financières.

RailCity: des gares attrayantes et dynamiques.

Fin de l'expansion du projet RailCity. Les gares RailCity de Winterthur, de Lausanne et de Genève ont été inaugurées officiellement en 2004, diverses activités ayant été organisées à l'occasion de ces événements. Le regroupement des magasins et services proposés au sein de ces trois gares sous le label de compétence CFF, marque la fin provisoire de l'expansion du projet RailCity, qui concerne actuellement sept gares en Suisse. La campagne publicitaire organisée à l'occasion de l'ouverture de ces gares a permis de renforcer la notoriété et la perception de la marque RailCity. Situées au cœur des villes et donc de la vie urbaine, les gares RailCity sont bien plus que de simples points nodaux sur le réseau des transports interurbains. Un point essentiel dont les CFF ont su tenir compte, en décidant d'accorder une importance particulière à la conception architecturale et à la fonctionnalité des gares RailCity qui se veulent être des espaces multifonctionnels, conviviaux et conformes à des normes de qualité précises. Les gares RailCity représentent d'importants points d'attraction, comme en témoigne la forte demande en matière de promotions et d'événements: l'année dernière, le chiffre d'affaires a augmenté de 20 pour cent.

Une gestion plus intensive des immeubles.

Les avancées du concept Park & Rail. La création de 3000 places de parking supplémentaires représente le résultat fort satisfaisant de la stratégie Park & Rail mise en œuvre au cours de l'exercice sous revue. Environ 10 000 places de parking ont été aménagées dans plus de 200 gares entre 2001 et 2004 afin de favoriser la mobilité combinée. D'ici la fin du projet en 2007, CFF Immobilier prévoit un total de près de 15 000 nouvelles places de parking.

Le chiffre d'affaires des magasins «avec.» franchit la barre des 100 millions de francs. La société d'exploitation Cevanova AG, issue d'un partenariat regroupant les CFF, la Fédération des coopératives Migros et Kiosque SA, exploite aujourd'hui 25 magasins «avec.» dans les gares CFF. Grâce à leurs horaires d'ouverture, ces boutiques apportent une certaine animation dans les gares, et ce de 6 h00 à 21 h00, 365 jours par an. La clientèle apprécie particulièrement l'ouverture de ces magasins à des heures tardives et leur emplacement central. Cinq nouveaux sites ont été ouverts en 2004 et le chiffre d'affaires a d'ores et déjà franchi la barre des 100 millions de francs. Les CFF continuent d'exploiter 26 magasins Aperto dans toute la Suisse. Le concept de franchisage se révèle efficace, malgré une concurrence croissante. Le chiffre d'affaires des deux magasins «Aperto24», ouverts jusqu'à minuit, a progressé de façon remarquable en 2004.

RailClean, le spécialiste de la propreté et de la sécurité.

L'unité RailClean effectue le nettoyage des locaux, surfaces et objets dans les gares CFF. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: 14 644 m² de halls de guichets, 6116 m² de toilettes, 181 539 m² de passages souterrains, plus de 1,85 million de m² de quais auxquels s'ajoutent, entre autres, plus de 550 km de voies, 5986 poubelles et 7852 supports d'information. En outre, divers mandats de nettoyage ont été confiés à des entreprises privées, dans le périmètre des gares. RailClean est également chargée d'assurer le service d'hiver près des installations destinées au public et d'enlever les graffitis.

Développement de marchés importants.

Marché suisse de l'immobilier (bureaux, ventes et logistique). En 2004, l'ensemble des catégories traditionnelles du marché suisse de l'immobilier a continué de subir les conséquences d'une faible demande. L'intérêt porté à l'immobilier ne s'est pas développé en raison de l'incertitude économique persistante et de

En 2004, l'ensemble des catégories traditionnelles du marché suisse de l'immobilier a continué de subir les conséquences d'une faible demande. L'intérêt porté à l'immobilier ne s'est pas développé en raison de l'incertitude économique persistante et de l'optimisation constante des surfaces à tous les niveaux, à l'exception des sites de premier choix.

l'optimisation constante des surfaces à tous les niveaux, à l'exception des sites de premier choix. Cette situation souligne l'importance et le potentiel des objets du portefeuille immobilier des CFF, qui bénéficient d'un emplacement central et d'une bonne desserte.

Malgré une faible demande, l'offre relative aux surfaces de bureaux a continué de s'améliorer, tout comme une partie de l'offre des surfaces destinées au commerce de détail. Bien que de nombreux locaux soient encore inoccupés, les loyers en la matière n'ont que faiblement baissé au cours des douze derniers mois. Là encore, d'une manière générale, le niveau des loyers concernant les immeubles situés à des emplacements stratégiques n'a subi aucune baisse.

Commerces de proximité et commerce de détail. La propension à s'approvisionner dans les commerces de proximité se confirme au sein de la population urbaine. Le manque de temps, toujours plus grand, amènera ce marché à se développer. Les gares occupent une place stratégique en la matière, notamment grâce à l'élargissement de l'offre dans le cadre de la mise en service de Rail 2000. Parallèlement, les projets portant sur de grandes surfaces de vente et l'apparition de nouveaux intervenants sur le marché – ainsi que la pression en découlant sur les prix et les marges – entraînent une nouvelle donne et accentuent la concentration sur le commerce de détail. Les grands centres commerciaux et les grandes gares qui proposent divers services en prolongeant leurs

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objets	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

horaires d'ouverture, devraient pouvoir tirer profit de ce phénomène.

Réflexions stratégiques et facteurs de réussite.

– Gestion transparente du portefeuille.

Stratégie de base – Critères d'investissement stratégiques dans le domaine immobilier. L'application des «Critères d'investissement stratégiques» définis en 2004 devrait avant tout permettre de déterminer avec précision les objets entrant dans la composition d'un portefeuille et leur emplacement respectif. La gestion du portefeuille a pour but de répartir de façon optimale les risques financiers de ce dernier et de déterminer le type d'usage que CFF Immobilier entend privilégier.

Stratégie de développement – Portefeuille partiel Aires de développement. Le potentiel des aires de développement a été analysé puis structuré. Les critères d'investissement stratégiques ont permis d'évaluer l'ensemble des aires et d'établir les priorités. Une stratégie de base a été définie pour chaque aire, en fonction du potentiel de valeur ajoutée. CFF Immobilier entend se concentrer sur les meilleurs projets et participer à la création de valeur ajoutée.

Stratégie spécifique au portefeuille – Droit de superficie ou vente. Les principaux contrats du portefeuille lié aux droits de superficie ont été analysés et classés par priorité dans le but d'assurer une gestion active des valeurs immobilières. Ce projet a conduit à la formulation d'une stratégie propre à ce portefeuille (assainissement, maintien en l'état) et à la définition d'un processus de décision pour les candidats au désinvestissement (droit de superficie ou vente).

– Evolution de RailCity.

Stratégie relative aux objets RailCity. Le projet consistait à collecter les bases et les données de tous les objets RailCity afin de définir les stratégies adéquates en termes de site et de marché. L'étape suivante vise à concrétiser les stratégies relatives aux objets, à élaborer des programmes de mesures et à procéder à leur mise en œuvre. Dans le cadre de ce projet, la valeur de marché de chaque objet RailCity a fait, pour la première fois, l'objet d'une estimation (méthode DCF). Les données relatives aux plans de l'ensemble des bâtiments RailCity, soit une superficie totale de 285 000 m², ont été enregistrées dans les règles de l'art, ce qui permet d'établir des comparaisons, mais aussi de disposer de références et d'estimations concernant les surfaces.

– Analyse du potentiel d'exploitation.

Stratégie relative à l'exploitation. Dans le cadre du projet concernant la stratégie des objets, 61 sites ont été étudiés pour déterminer leur potentiel d'exploitation et définir les plans de mesures. Un classement a donc été effectué selon les catégories suivantes: «Maintenance», «Optimisation», «Développement» et «Désinvestissement». Les études ont porté sur des terrains d'une superficie totale d'environ 1,3 million de m².

Echo positif du concept RailCity auprès de la clientèle.

Centermanagement, le partenaire de confiance des locataires. Au cours de l'exercice sous revue, RailCity a effectué, en collaboration avec l'institut IHA-GfK AG, un sondage auprès de l'ensemble des locataires afin de connaître leur degré de satisfaction. Dans le cadre de l'évaluation, des mesures essentielles ont été définies pour chaque RailCity, puis présentées aux locataires. Parmi les points forts qui ont été cités, figurent la fiabilité, la compétence, l'image positive auprès du public ainsi que la collaboration avec le Centermanagement. Certains aspects, comme la signalisation et l'emplacement des locaux d'entreposage, doivent néanmoins faire l'objet d'améliorations. En outre, ce sondage représentatif, effectué auprès de 644 personnes, a permis, pour la première fois, de déterminer le degré de satisfaction des clients finaux. Près de 80 pour cent de la clientèle s'est dite satisfaite des prestations qu'elle juge «bonnes», et même «très bonnes». Environ 70 pour cent des personnes interrogées ont indiqué qu'elles continueraient de recourir comme à l'accoutumée, voire plus fréquemment, aux services proposés.

Principaux projets de développement et d'investissement.

Zurich: quartier de la gare centrale. Pour le quartier situé à l'ouest de la gare centrale de Zurich, de part et d'autre des voies, un concept urbanistique a été développé sur la base d'une planification progressive, en étroite collaboration avec la ville de Zurich et la Poste. Les résultats pour la partie située au sud ont été consignés dans un plan d'aménagement à caractère obligatoire. La partie située au nord (Zollstrasse) pourra être réalisée conformément au règlement de construction et au plan d'affectation des zones de la ville de Zurich. Le plan d'aménagement a été mis à l'enquête publique le 8 décembre 2004.

La nouvelle gare d'Aarau. Une étude de projet vise à remplacer l'ancien bâtiment voyageurs de la gare d'Aarau par une nouvelle construction d'une superficie de 30 000 m², ce qui représente un investissement d'environ 160 millions de francs. La halle aux vastes dimensions constituera le cœur du nouveau bâtiment de la gare, long de 300 m, et abritant des installations ferroviaires, divers services ainsi que des bureaux et des habitations. La demande de permis de construire a été déposée en juillet 2004.

Nouveau bâtiment à la gare de Viège. CFF Immobilier construit un nouveau bâtiment à Viège, conjointement avec la commune, dans le cadre de l'extension de la gare voyageurs, qui deviendra un point nodal à part entière dès l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007. L'avant-projet a été approuvé en 2004, permettant ainsi de procéder à l'élaboration du projet de construction.

Transformation de Genève-Cornavin. Présentant des signes de vétusté, le bâtiment principal de la gare de Genève-Cornavin et ses environs doivent être entièrement rénovés. Le périmètre élargi de la gare fait partie intégrante du plan directeur arrêté en 2003. La transformation s'effectuera en plusieurs étapes. La première d'entre elles, qui devrait être réalisée d'ici 2009, concerne la partie orientale du bâtiment principal de la gare, qui permettra d'agencer de manière optimale les diverses fonctionnalités ainsi que les services fournis par les CFF et d'aménager des surfaces de vente (3500 m²) et des bureaux (5000 m²). Ces travaux représentent un investissement total de 65 millions de francs.

Extension de la gare de Coire et de l'esplanade. Les divers travaux de rénovation engagés à Coire se terminent par l'extension de la gare et de l'esplanade. Le nouveau bâtiment abrite une halle imposante à deux étages qui permet d'accéder à plusieurs magasins, à des surfaces commerciales à louer ainsi qu'à des bureaux pouvant être subdivisés. La construction du bâtiment annexe devrait se terminer dans le courant de l'année 2005.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Halle de révision des ICN à Yverdon-les-Bains (Arbec). Le projet Arbec fait partie intégrante de la stratégie d'optimisation des sites destinés à l'entretien du matériel roulant, développée par la division Voyageurs. Il relève également du plan directeur de développement des Ateliers industriels d'Yverdon. L'ancienne halle des Ateliers industriels se prête parfaitement à l'entretien des rames automotrices ICN, dans la mesure où il n'est pas nécessaire de découpler les voitures. La durée de la révision peut ainsi être limitée à un minimum et les temps d'immobilisation sont brefs. La transformation pourra débuter en août 2005, à condition que le permis de construire soit délivré au printemps. La mise en service de la première étape est prévue pour le mois de janvier 2007.

Plus de trente projets supplémentaires ont été menés à terme au cours de l'exercice sous revue (nouvelles centrales de surveillance, magasins de proximité, cafés, etc.).

Nouveau système d'affichage publicitaire. Un réseau d'affichage innovant, conçu en collaboration avec Impacta AG, le partenaire des CFF en matière de publicité, a été mis en service en février 2004. «Rail-Rollingstar 200L» propose des surfaces d'affichage équipées d'un dispositif d'éclairage et permettant la projection successive de plusieurs publicités. Ces supports publicitaires, placés au cœur des gares RailCity, dans les zones passantes, sont en plein essor. Utilisé à plus de 80 pour cent, le système Rail-Rollingstar compte parmi les formats d'affichage les plus efficaces. Les 71 surfaces disponibles ont permis à CFF Immobilier de dégager un produit de 1,5 million de francs en 2004.

Gestion de la qualité en matière de conciergerie. Pour améliorer la qualité de la gérance des immeubles de CFF Immobilier, les tâches de conciergerie ont été confiées en 2004 aux entreprises externes Alphaplan et ISS. En outre, un système pour la gestion de la qualité a été mis en place.

Externalisation du nettoyage des locaux. Le nettoyage des locaux, qui ne compte pas parmi les activités de base de CFF Immobilier, conformément à sa stratégie, a fait l'objet d'un appel d'offres au cours de l'exercice sous revue. De nombreux soumissionnaires ont répondu aux appels d'offres régionaux exigeant un nettoyage satisfaisant. L'externalisation aura lieu au printemps 2005.

Mesures d'encouragement pour le personnel.

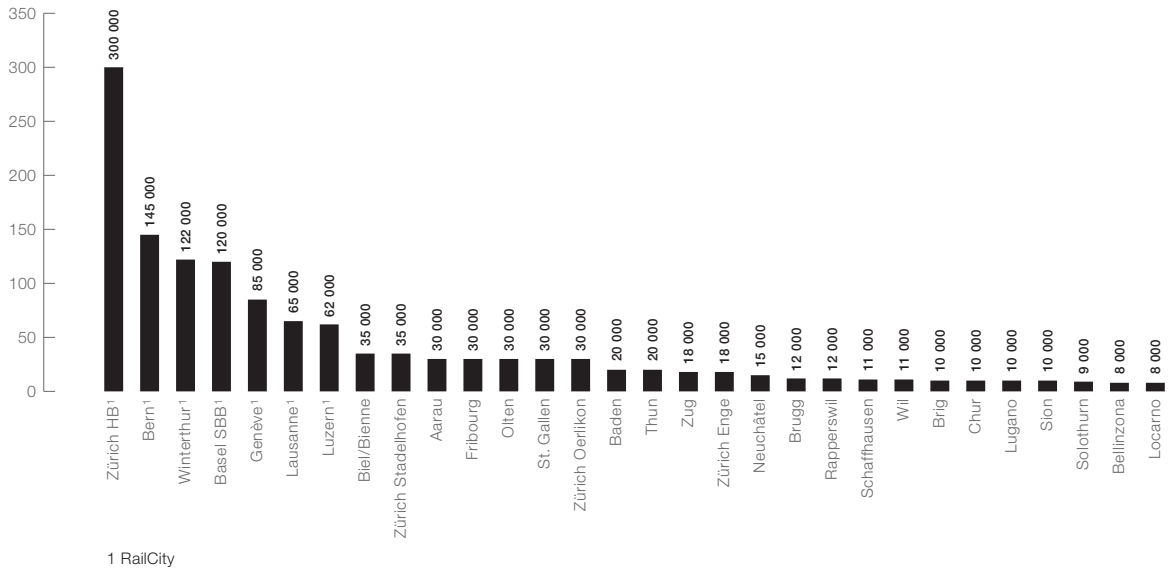
Au cours de l'exercice sous revue, CFF Immobilier comptait en moyenne 793 postes à plein temps, soit pratiquement autant qu'en 2003.

Incitation à la formation et au perfectionnement. En 2004, des cours spéciaux ont été élaborés et proposés, pour la première fois, au personnel d'Immobilier. Les modules ont été adaptés aux besoins de cette unité d'affaires et de son personnel.

Modèle de temps de travail flexible pour RailClean. L'année dernière, l'unité RailClean a introduit un nouveau modèle de temps de travail. Ce dernier permet aux collaborateurs de déterminer eux-mêmes la fin de leur journée de travail compte tenu de certaines conditions-cadres. Le personnel est ainsi davantage responsabilisé.

Les gares, points de passage obligés

Moyenne quotidienne de voyageurs dans les gares, relevés par sondage en 2003.



¹ RailCity

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Stratégie et réalisation des objectifs: défis stratégiques.

En qualité de propriétaire des CFF, la Confédération arrête, dans le cadre de sa stratégie valable pour une période de quatre ans, les objectifs généraux pour l'entreprise et ses divisions. Dès lors, les CFF définissent les démarches et mesures nécessaires à la réalisation de ces objectifs.

Objectifs généraux des CFF.

- Renforcer la position des transports publics et augmenter la part de marché de l'entreprise.
- Contribuer de manière déterminante au transfert du trafic de la route vers le rail et offrir des prestations de qualité.
- Augmenter continuellement la productivité dans les domaines du transport et de l'infrastructure.
- Maintenir un niveau élevé en matière de qualité et de ponctualité.
- Garantir et maintenir un niveau élevé de sécurité pour les clients et le personnel grâce à une gestion globale de la sécurité (complément d'informations sur le thème de la sécurité, voir page 74).
- Améliorer continuellement la satisfaction de la clientèle.
- Définir et mettre en œuvre une politique environnementale permettant de renforcer les avantages du chemin de fer par rapport aux autres modes de transport (complément d'informations sur le thème de l'environnement, voir page 72).
- Tenir compte des souhaits exprimés par les régions en faveur d'une répartition adéquate des postes de travail.
- Coopérer avec les autorités cantonales et communales en matière immobilière. Soutenir la réalisation des priorités de développement dans le périmètre des gares, en tenant compte des ressources économiques disponibles (complément d'informations sur CFF Immobilier, voir page 52).

Objectifs stratégiques du trafic voyageurs.

Croissance

- Etendre l'offre de mobilité (Rail 2000, systèmes RER et mobilité combinée).
- Garantir le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse grâce à des alliances.
- Appliquer une stratégie dans les zones limitrophes pour exploiter le flux des navetteurs.

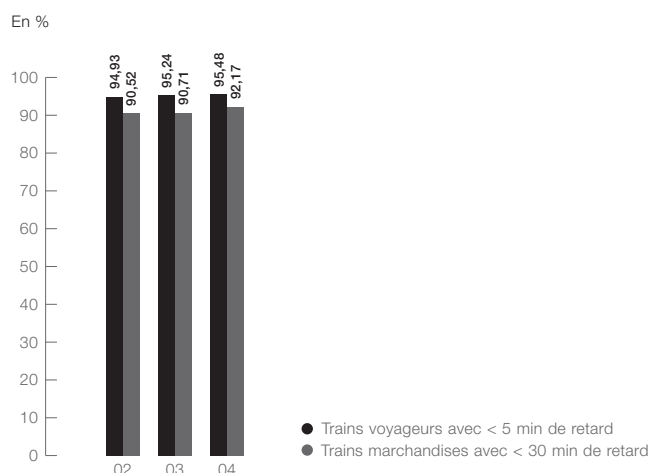
Qualité

- Cibler la ponctualité, la propreté, la sécurité et la modernité des trains.
- Respecter le concept d'entretien du matériel roulant, qui se révèle efficace en matière de fiabilité, ponctualité et propreté des trains.

Productivité

- Distribution: optimiser la part des «nouveaux canaux de vente» (Internet), promouvoir le libre-service.
- Standardiser les processus de production et d'entretien (complément d'informations sur le trafic voyageurs, voir page 28).

Evolution de la ponctualité des trains



Objectifs stratégiques du trafic marchandises.

- Marché suisse: favoriser la croissance par le biais de nouveaux produits. Parvenir à augmenter la productivité.
- Marché européen: exploiter les potentiels de croissance sur l'axe Nord-Sud à fort trafic qui relie le Benelux, l'Allemagne et l'Italie. Obtenir un taux de croissance et une productivité élevés (complément d'informations sur le trafic marchandises, voir page 36).

Objectifs stratégiques d'Immobilier.

- Offrir une assurance qualité aux clients: gestion économique, professionnelle et ciblée des centres de services et de transport ainsi que des gares régionales.
- Cibler la performance au niveau des objets: renforcement de la valeur mobilière et de l'avantage pour le client grâce à une augmentation des investissements et à l'assainissement du portefeuille.
- Ordonner les valeurs hétérogènes de façon à obtenir un portefeuille homogène: classer les immeubles en quatre catégories: «RailCity» (gares de grande taille), «Aires de développement» (situations centrales, à proximité des gares), «Immeubles administratifs et commerciaux» (sans lien avec l'exploitation ferroviaire) et «Surfaces» (gérance durable des autres biens immobiliers, adaptée aux besoins de la clientèle) (complément d'informations sur CFF Immobilier, voir page 52).

Objectifs stratégiques d'Infrastructure.

- Faire preuve de professionnalisme en matière d'exploitation, d'entretien et de développement de l'infrastructure ferroviaire, au cœur d'un réseau toujours plus sollicité, pour permettre aux partenaires d'enregistrer des résultats positifs en trafics voyageurs et marchandises.
- Exceller dans le domaine opérationnel en termes de ponctualité, de sécurité, de disponibilité des installations et de productivité malgré la réduction accrue des ressources financières.
- Axer les investissements de sorte que les clients en retirent un avantage maximal (complément d'informations sur Infrastructure, voir page 44).

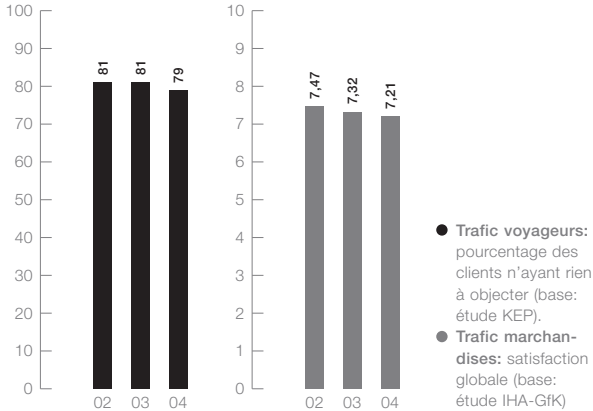
Réalisation de la majorité des objectifs.

Résultat financier. Le groupe CFF clôture l'exercice 2004 sur un bénéfice consolidé de 42,6 millions de francs et réussit ainsi à améliorer son résultat de 17,7 millions de francs par rapport à 2003. Cette progression est d'autant plus impressionnante que l'amortissement annuel au titre de la prévoyance Swiss GAAP RPC 16 a été relevé à 150 millions de francs, ce qui représente une hausse de 18 millions de francs, et que les comptes ne font plus état du produit exceptionnel de 95,4 millions de francs issu de la vente de la participation dans TDC Suisse SA et comptabilisé en 2003

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Evolution de la satisfaction de la clientèle

En points



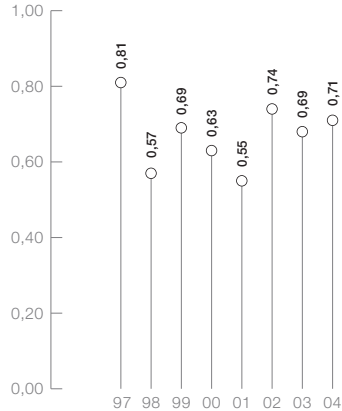
(complément d'informations sur le sujet, voir page 93 du rapport financier).

Ponctualité. En 2004, les valeurs moyennes en termes de ponctualité se sont améliorées dans toutes les catégories, pour la deuxième année consécutive. Le chiffre de référence relatif aux trains voyageurs s'est hissé à 95,48 pour cent (95,24 pour cent en 2003) et celui des trains de marchandises à 92,17 pour cent (90,71 pour cent en 2003). De bons résultats, malgré l'amplification des travaux liés à Rail 2000. Toutefois, ils ne sauraient occulter les irrégularités et problèmes de capacités sporadiques qui ont conduit à des retards considérables, voire des suppressions de train.

Satisfaction de la clientèle. En trafic voyageurs, la satisfaction de la clientèle pour l'année sous revue s'est légèrement détériorée de 81 à 79 points, les critiques portant essentiellement sur l'offre de places et les possibilités de restauration. Les appréciations en matière de contacts avec le personnel, de ponctualité des trains et de qualité des conseils sont fort positives. Pour la deuxième année consécutive, l'enquête de satisfaction a été menée non seulement parmi les voyageurs, mais aussi auprès des clients potentiels. En trafic marchandises, la satisfaction globale a diminué de 7,32 à 7,21 sur une échelle de 10 points. Cette baisse est due à la facturation plus systématique des prestations de services et au décompte plus rigoureux des

Evolution des dérangements d'exploitation

Dérangements par million de sillons-kilomètres



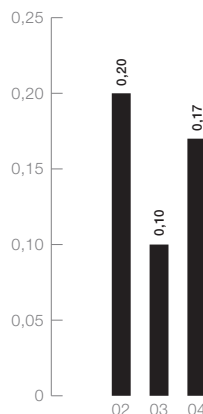
prestations supplémentaires. En revanche, le degré de satisfaction concernant les prestations du Centre Service Clientèle de CFF Cargo a connu une évolution positive.

Gestion de la sécurité. Le nombre d'accidents relevant de l'exploitation (d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer) a légèrement augmenté, passant de 95 à 101, une évolution à la fois absolue et relative si l'on tient compte de la distance parcourue en sillons-kilomètres. Par rapport à cette distance, le bilan est de 0,71 accident (0,69 en 2003) par million de sillons-kilomètres. En 2004, on a déploré 36 collisions et chocs, les deux principales causes d'accidents liés à l'exploitation (28 en 2003). Les données enregistrées au cours de l'exercice sous revue correspondent plus ou moins à la moyenne des deux dernières années. Pour leur part, les accidents du travail se sont chiffrés à 4,8 pour 100 collaborateurs, ce qui correspond au niveau de l'année précédente (complément d'informations sur le thème de la sécurité, voir page 74).

Productivité. La productivité a pu être optimisée de manière progressive au cours des dernières années. Les indices y afférents montrent, pour 2004, une tendance à la hausse dans tous les domaines. En trafic voyageurs, la productivité a augmenté de 3,2 pour cent par rapport à 2003. Le trafic marchandises a enregistré un bond de 2,4 pour cent. Au sein d'Infrastructure,

Evolution des déraillements

Par million de sillons-kilomètres



la vente des sillons-kilomètres a progressé de 0,9 pour cent par rapport aux charges d'exploitation nettes (plusieurs indices de productivité figurent dans l'Aide-mémoire statistique annexé).

Instruments de gestion modernes.

Les CFF s'engagent en faveur d'un système de gestion moderne, axé sur la valorisation afin de piloter et d'optimiser la rentabilité. Dans le cadre du gouvernement d'entreprise, ils disposent d'un système de planification et de reporting intégré et, partant, d'instruments qui leur permettent d'assurer le contrôle de la Direction (voir section «Instruments d'information et de contrôle à l'égard de la Direction de l'entreprise», chapitre Corporate Governance, page 83). De surcroît, les CFF s'entretiennent régulièrement avec leur propriétaire et les autorités de surveillance (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Département fédéral des finances et Office fédéral des transports). Ces entretiens sont l'occasion de discuter, entre autres, des rapports sur la réalisation des objectifs stratégiques de la Confédération. Au niveau opérationnel, le «balanced scorecard» (BSC) représente le principal instrument de gestion pour réaliser les objectifs. L'unité centrale Corporate Finance and Controlling (CFC) rédige chaque mois un reporting financier soumis à la Direction de l'entreprise.

Des investissements profitables à l'économie.

En qualité de mandant, les CFF occupent une place majeure en Suisse, comme en 2003. L'entreprise a investi, au cours de l'année sous revue, un total de 2,73 milliards de francs, contribuant ainsi de façon considérable au soutien de l'économie suisse. En recul par rapport à 2003 (2,92 milliards de francs), le volume des investissements a été principalement consacré aux installations d'infrastructure et au matériel roulant, la priorité étant donnée à l'achèvement et à la mise en œuvre de Rail 2000.

Aide-mémoire statistique 2004.

Le présent rapport de gestion est complété d'un fascicule au format de poche, qui récapitule par thème de nombreuses données chiffrées. Y sont représentés les résultats, prestations et chiffres du groupe mis à jour ainsi que les évolutions des dernières années au sein du groupe CFF. En complément figurent plusieurs informations générales sur les transports publics, des comparaisons internationales, un glossaire et une carte schématisée du réseau des CFF. Cet ouvrage est disponible en quatre langues auprès de:

CFF Communication, Hochschulstrasse 6, 3000 Berne 65, tél. 0512 20 11 11 ou railinfo@sbb.ch, au format PDF sous <http://www.sbb.ch/geschaeftsbericht>.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisses de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Prestations des pouvoirs publics: mise à profit efficace des ressources.

Les CFF sont chargés de fournir des prestations au grand public, d'où le vif intérêt que portent la Confédération, les cantons et les communes à leur offre. Mais les pouvoirs publics ne font pas simplement entendre leur voix sur le fond et la forme, ils apportent également une aide financière substantielle. Au cours de l'exercice 2004, les contributions versées au groupe ont atteint 2,05 milliards de francs (2,04 milliards en 2003) – un montant que les CFF ont mis à profit de manière optimale.

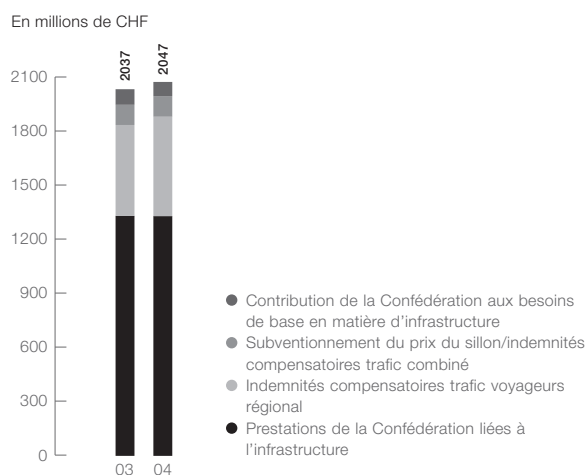
La Confédération assume la responsabilité financière de l'infrastructure des CFF. Les cantons sont également engagés à ses côtés pour soutenir l'offre ferroviaire du trafic voyageurs régional. Les prestations de la Confédération sont associées à des objectifs clairs. Les CFF, qui sont tenus de respecter des critères de qualité portant sur l'état et la disponibilité des installations, mettent leur réseau à la disposition d'autres entreprises de transport ferroviaire. Cet accès au réseau doit être non discriminatoire. La Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, chargée de statuer sur le non-respect éventuel de cet impératif, n'a constaté jusqu'à présent aucun motif de poursuite. Les concurrents profitent donc tout autant des avantages du réseau des CFF que les Chemins de fer fédéraux suisses eux-mêmes.

Prestations au titre de l'infrastructure. Au cours de l'exercice considéré, les prestations versées par la Confédération au titre de l'infrastructure des CFF ont atteint 1,332 milliard de francs, soit un léger recul par rapport à 2003 (1,333 milliard de francs). Les fonds ont été consacrés, d'une part, à l'amortissement des investissements dans le domaine de l'infrastructure – notamment le projet Rail 2000 (833 millions de francs) – et, d'autre part, à la mise à disposition ainsi qu'à l'exploitation du réseau ferroviaire (498,5 millions de francs).

L'utilité de ces investissements dans le réseau ferroviaire se mesure à l'aune des sillons-kilomètres. Le volume moyen du trafic (la demande effective) se manifeste à travers le nombre de trains circulant par jour et par ligne. Au cours de l'exercice 2004, ce chiffre s'élevait en moyenne à 131 trains quotidiens, toutes lignes confondues, alors qu'il se situait encore à 122, cinq ans auparavant. Les CFF ont donc enregistré une remarquable hausse du volume du trafic sur leur réseau d'une longueur totale de 3000 kilomètres. Au cours de l'exercice 2005 – première année intégrale du programme d'offre et d'exploitation Rail 2000 – le nombre de trains par jour et par ligne devrait encore progresser pour atteindre une moyenne approximative de 140, optimisant de ce fait la mise à profit des investissements.

Indemnités compensatoires. Outre les prestations versées au titre de l'infrastructure, la Confédération et les cantons octroient des indemnités compensatoires aux CFF dans le domaine du trafic. Les CFF sont ainsi en mesure de proposer des prestations répondant aux exigences politiques en matière de transport, et ce à des prix ne correspondant pas nécessairement à ceux du marché. Dans le trafic régional, ce sont les cantons qui définissent cette offre et confient le mandat de prestations correspondant aux CFF ou aux autres entreprises de transport ferroviaire. Les cantons règlent donc «l'abonnement pour tous» tandis que les passagers profitent d'une prestation à un prix avantageux,

Prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF¹



¹ Sans les contributions issues du Fond de financement des transports publics (FTP)

grâce à la politique des transports. De tels systèmes incitatifs se retrouvent également dans le trafic marchandises. Ainsi, la Confédération soutient le transport combiné par le biais de subventions sur le prix des sillons ou d'indemnités compensatoires, encourageant ainsi le transfert du trafic marchandises vers le rail, comme l'a décidé le peuple.

En 2004, le montant total des indemnités versées par la Confédération et les cantons s'est élevé à 636,9 millions de francs. Sur cette somme, 522,1 millions de francs ont été alloués au trafic régional et 114,8 millions de francs au subventionnement du prix des sillons ainsi qu'à l'indemnisation pour la promotion du transport combiné en trafic marchandises. Les indemnités versées au profit du trafic régional ont augmenté de 2,2 pour cent, au même rythme que les trains-kilomètres, tandis que les contributions octroyées pour la baisse du prix du sillon ou du trafic combiné progressaient de 2,7 millions de francs.

La comparaison sur cinq ans prouve que les CFF mettent à profit les indemnités avec efficacité et fournissent toujours plus de prestations avec des ressources de plus en plus réduites. En effet, alors que le total des indemnités baissait de 15 pour cent (montant nominal de 95 millions de francs), le nombre des trains-kilomètres parcourus en trafic régional a augmenté d'environ 18 pour cent. Cette tendance est appelée à se poursuivre: l'augmentation considérable de l'offre induite par l'horaire 2005 devrait s'accompagner d'un

nouveau recul des indemnités accordées au trafic voyageurs régional.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure ainsi que les indemnités versées par la Confédération et les cantons pour les prestations d'intérêt général sont intégrées dans le compte de résultat des CFF. A cela s'ajoute la contribution fédérale versée pour la couverture des besoins de base à hauteur de 78,5 millions de francs (86,6 millions de francs en 2003) en vue de financer les investissements d'infrastructure dépassant le cadre du maintien de la substance.

Conclusion. En 2004, les prestations publiques destinées aux CFF ont atteint un total de 2,047 milliards de francs (2,037 milliards de francs en 2003), auquel s'ajoutent les contributions issues du fonds FTP. L'ampleur des prestations accordées aux transports publics par la Confédération et les cantons s'accompagne notamment d'une forte croissance de l'offre dans le trafic voyageurs régional. Les progrès accomplis par les CFF en matière de rationalisation soulagent l'Etat, au plus grand bénéfice de l'offre de transports publics ainsi que de la clientèle.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Caisse de pensions: situation financière toujours délicate.

En dépit de l'introduction de mesures d'assainissement radicales, l'évolution récente des marchés boursiers n'a pas permis d'équilibrer les résultats de la Caisse de pensions des CFF en 2004. Une solution semble cependant en vue.

La Caisse de pensions des CFF est encore loin d'être assainie. Elle a enregistré une perte de 200 millions de francs en 2004. En conséquence, son taux de couverture a fléchi, s'établissant à 83,4 pour cent à la fin de 2004, contre 84,9 pour cent en 2003. Durant l'exercice, l'insuffisance de couverture a néanmoins été réduite de 30 millions de francs, s'inscrivant à 2,3 milliards de francs. Cette baisse s'explique par l'application de la norme Swiss GAAP RPC 26, utilisée pour la première fois. Cette norme de présentation des comptes prévoit l'évaluation des obligations à la valeur de marché et non plus à la valeur nominale. Ce nouveau principe d'évaluation n'a eu aucune incidence sur le résultat, mais la valeur de marché des obligations (231 millions de francs) étant supérieure à la valeur nominale, l'inscription de l'opération comptable a entraîné une revalorisation des actifs, et par conséquent, une diminution de l'insuffisance de couverture. La réserve mathématique et les fonds disponibles s'élèvent respectivement à 13,8 milliards de francs et 11,5 milliards de francs, ce qui permet de garantir la liquidité de la Caisse de pensions des CFF malgré la situation délicate connue actuellement.

L'exercice 2004 de la Caisse de pensions a été marqué par les événements suivants:

Performance insuffisante. En 2004, le rendement réalisé sur la réserve effective s'est établi à 3,94 pour cent. Pour atteindre un rendement de 4,6 pour cent sur

la réserve mathématique, c'est-à-dire un résultat équilibré, il aurait fallu enregistrer une performance de 5,5 pour cent, mais aucune stratégie de placement prudente pour la Caisse de pensions des CFF ne permet d'obtenir un tel résultat au vu de la situation prévalant actuellement sur les marchés financiers.

Dépréciation du dollar américain. En outre, la performance a pâti de la dépréciation du dollar américain, en recul de 8,1 pour cent par rapport à 2003, ce qui représente 1 pour cent de performance ou 120 millions de francs. Aucune réserve de fluctuation n'ayant été constituée après le financement et la transformation de la Caisse de pensions en fondation de droit privé dans le cadre de la réforme des chemins de fer en 1999, la moindre performance insuffisante des revenus du capital n'a pas pu être compensée et s'est répercutée directement sur le taux de couverture de la Caisse.

Poursuite des mesures d'assainissement.

Le train de mesures mis en place en 2003 dans le but de remédier au problème de l'insuffisance de couverture a été systématiquement poursuivi durant l'exercice sous revue:

- financement des charges supplémentaires liées à l'invalidité professionnelle par les entreprises rattachées à la Caisse de pensions des CFF;
- versement d'une contribution paritaire d'assainisse-

- ment représentant 1,5 pour cent du salaire assuré par les employeurs et les employés;
- réduction de la rémunération de l'avoie de vieillesse à 3,25 pour cent au lieu de 4 pour cent, dans le cadre du plan de capital;
- relèvement du montant du remboursement de la rente transitoire de 50 pour cent à 65 pour cent à partir du 1^{er} juillet 2004, et de 65 pour cent à 80 pour cent à partir du 1^{er} janvier 2005;
- renonciation à la compensation du renchérissement pour les employés ayant pris leur retraite après le 1^{er} janvier 2001.

Ces mesures radicales, qui permettent de dégager quelque 60 millions de francs par an, ne suffisent toutefois pas à assainir durablement la Caisse de pensions. Des mesures additionnelles sont nécessaires, même si elles sont problématiques du point de vue de l'égalité entre les générations. La situation actuelle de la Caisse de pensions est notamment due à la structure de la pyramide des âges des assurés: d'un côté, 28 100 assurés actifs qui contribuent à l'assainissement de la Caisse de pensions en même temps que les CFF en tant qu'employeur, de l'autre environ 30 000 bénéficiaires de rentes qui, en raison des dispositions légales actuelles, ne peuvent pratiquement pas être associés à l'assainissement.

Renonciation à la compensation du renchérissement en 2005. Les CFF ont versé à leur Caisse de pensions un montant de 32,2 millions de francs pour financer la compensation du renchérissement sur les rentes de 0,4 pour cent en 2004. Cette compensation est prévue pour les 27 660 «anciens retraités», c'est-à-dire pour les personnes dont les droits auprès de la Caisse de pensions ont débuté avant le 1^{er} janvier 2001. Jusqu'à présent, ceux-ci devaient être traités de la même façon que les bénéficiaires de rentes de la Confédération et étaient donc soumis à des dispositions sur lesquelles le Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF ne pouvait influencer. Le taux de renchérissement est fixé chaque année par le Conseil fédéral. En décembre 2004, par arrêté fédéral urgent, le Parlement a décidé de supprimer la disposition sur l'égalité de traitement des anciens retraités des CFF et des bénéficiaires de

La Caisse de pensions des CFF est encore loin d'être assainie. Elle a enregistré une perte de 200 millions de francs en 2004.

rentes de la Confédération, en amendant la loi. Ainsi, tous les bénéficiaires de rentes de la Caisse de pensions des CFF pourront être traités sur un pied d'égalité à partir de 2005. Compte tenu de la situation financière de l'entreprise et de la Caisse de pensions des CFF, il est possible qu'aucune compensation du renchérissement ne soit accordée en 2005.

A la recherche d'une solution.

La situation de la Caisse de pensions des CFF est étroitement liée à son plan de refinancement et à la mise en œuvre de ce dernier sans réserve de fluctuation. Les caisses de pensions de la Poste et de la Confédération (Publica) se trouvent confrontées à la même problématique, mais dans une moindre mesure en raison du délai de refinancement plus tardif (2002 pour la Poste et le printemps 2003 pour la Confédération).

Dans ce contexte, la Confédération a chargé une organisation de projet placée sous la direction du Département fédéral des finances et regroupant des représentants du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, de la Poste et des CFF d'élaborer des propositions relatives à la question du montant des rentes des trois caisses de pensions, indépendamment d'un changement de système, et de présenter un rapport au Conseil fédéral d'ici la fin 2005. Le concours éventuel de la Confédération est assorti d'une condition obligeant à privilégier un système basé sur les cotisations et non plus sur les prestations et à combler les lacunes de financement encore existantes dans le domaine de l'assurance. Le Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF a réagi en décidant d'adopter le système de primauté des cotisations en 2006/2007, en étroite concertation avec les Caisses de pensions de la Poste et de la Confédération.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Personnel: ensemble pour aller plus loin.

Les CFF mènent une politique du personnel responsable. En 2004, l'entreprise a développé la Convention collective de travail, en collaboration avec les syndicats, et achevé les négociations salariales. Les restructurations ont été assorties de solutions adaptées et marquées par un fort engagement social.

La mise en service de Rail 2000 n'a pas uniquement démontré la motivation des collaboratrices et collaborateurs des CFF, mais a également prouvé qu'ils étaient fin prêts. Dans la perspective de ce changement d'horaire majeur et des innovations qui l'accompagnent, les CFF ont, en temps utile, recruté le personnel supplémentaire requis et dispensé une formation préalable à un total d'environ 10 000 cheminots.

En 2004, les CFF ont employé 28 351 personnes (emplois à plein temps – filiales incluses) en moyenne annuelle, soit une diminution de 356 postes ou 1,2 pour cent en comparaison de l'exercice précédent. Les hausses de la productivité ont permis de fournir les prestations complémentaires des CFF grâce à un nombre réduit de collaborateurs. Les CFF et CFF Cargo ont enregistré une baisse de 556 postes. Le recul des effectifs s'explique tout d'abord par le relèvement du montant de remboursement des rentes transitoires. Cette mesure, destinée à assainir la Caisse de pensions des CFF, a entraîné 250 départs volontaires en retraite anticipée avant même l'entrée en vigueur du nouveau règlement. En outre, des projets tels que l'automatisation du réseau ferroviaire, la réorganisation du transport par wagons isolés et du transport des bagages ainsi que la centralisation des formalités douanières ont également influé sur l'emploi.

La hausse des effectifs dans les filiales s'inscrit dans une tendance inverse. Ainsi, l'engagement de CFF Cargo dans le trafic marchandises international

a permis d'accroître les effectifs dans les sociétés situées à l'étranger, les portant de 52 personnes fin 2003 à 170 fin 2004. Le renforcement de la police ferroviaire (voir page 34) a également entraîné une hausse des effectifs de la filiale Securitrans avec la création de 95 nouveaux postes, pour atteindre un total de 424 employés.

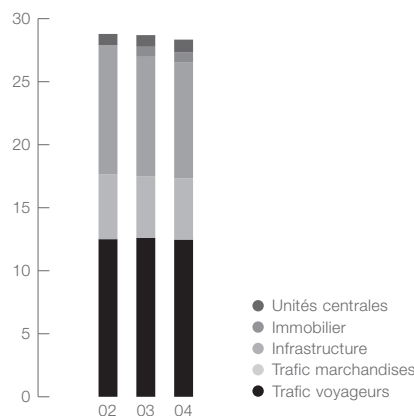
En qualité d'entreprise opérant au niveau national, les CFF constituent un employeur de premier plan dans de nombreuses régions du pays. Ils s'efforcent donc de continuer à exercer ce rôle dans le cadre de leur responsabilité économique et sociale.

Renforcement du partenariat social.

Développement de la CCT. Les tensions économiques et l'impératif croissant de compétitivité, notamment dans le trafic international de marchandises ainsi que dans le trafic voyageurs régional, alourdissent la pression sur les charges, sans épargner le domaine du personnel. Néanmoins, l'entreprise a pu poursuivre le développement de la Convention collective de travail (CCT) avec les partenaires sociaux. Aux termes de cette convention d'une validité de deux ans, la semaine de travail hebdomadaire passe de 39 à 40 heures, la contrepartie étant une semaine supplémentaire de vacances. Malgré l'introduction d'un nouveau système de rémunération, le niveau des salaires a pu être maintenu.

Evolution du personnel

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



Accord sur les négociations salariales. Bien que l'environnement économique difficile et l'assainissement en cours de la Caisse de pensions des CFF aient placé le début des négociations sous des auspices peu favorables, les CFF sont parvenus à un accord avec les quatre syndicats signataires: plutôt que de procéder à une augmentation générale des salaires, les CFF prennent en charge – à partir de 2005 – la part salariale de l'assainissement de la Caisse de pensions, à raison de 1,5 pour cent du gain assuré. Les CFF ont décidé de consacrer 1,25 pour cent de la masse salariale, soit 26,5 millions de francs, aux augmentations de salaire individuelles.

Ces résultats démontrent que le partenariat social entre toutes les parties concernées repose sur des bases solides, en dépit des divergences d'opinions et d'intérêts.

Les CFF assument leur responsabilité sociale.

Une chance après la perte d'emploi. Les CFF ont réagi aux mutations constantes du marché et de ses besoins par des restructurations. Dans ce contexte, la Convention collective de travail garantit la stabilité nécessaire au personnel et à la clientèle. Les syndicats ayant renoncé contractuellement à la grève, les CFF ont exclu tout licenciement pour raisons économiques; ils ont préféré opter pour le programme «Chance», qui

soutient l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs dans la recherche de nouvelles solutions, à la suite de la perte involontaire de leur emploi. A la fin 2004, le nombre de personnes ayant pris le chemin de la réorientation professionnelle a augmenté de près de 60 pour cent et se monte désormais à 354 salariés.

Cette évolution a incité les CFF à renforcer leur assistance en matière de conseil et de qualification. En outre, ils ont procédé à une refonte complète de la gestion interne du personnel. Ainsi, la durée moyenne de séjour au sein du programme de qualification a été réduite par rapport à l'exercice précédent, reculant de 372 à 322 jours. Malgré la situation délicate sur le marché du travail, 140 collaborateurs ont trouvé une nouvelle solution. Au total, les CFF ont investi 25 millions de francs dans la réorientation professionnelle.

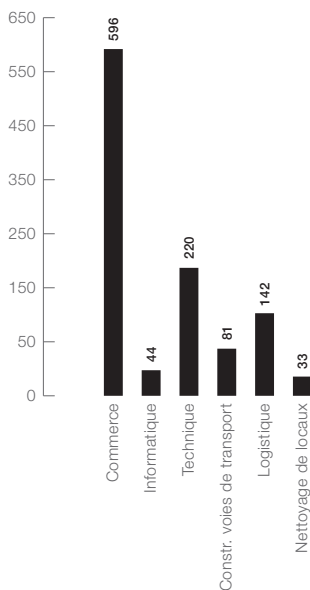
Par ailleurs, le programme «Le changement considéré comme une chance» a été consolidé afin de conseiller les supérieurs hiérarchiques et les responsables du personnel, en temps voulu, sur l'incidence des pertes d'emplois à venir. Ainsi, ils sont à même d'initier les mesures nécessaires au moment opportun, notamment dans le cas de l'automatisation du réseau ferroviaire, qui induit des changements prévisibles plusieurs années avant la perte effective d'emplois.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Assurer la relève, développer le personnel. Indépendamment de la régression de l'effectif à long terme, les CFF attachent une grande importance à la formation des apprentis. Ainsi, pour les années de formation de 2004 à 2006, ils ont étoffé de 20 pour cent le contingent de la communauté de formation «login», portant les effectifs à 1200 personnes. En moyenne annuelle, 1116 apprentis étaient sous contrat en 2004, auxquels s'ajoutent 19 adultes en apprentissage. Un vaste programme de formation permet aux CFF de mettre en place la relève interne des cadres de manière ciblée. Au cours de l'exercice sous revue, 238 collaboratrices et collaborateurs se sont ainsi préparés à de futures fonctions d'encadrement. Parallèlement à ces programmes systématiques, les CFF ont proposé une offre étendue de formation continue dans le domaine du management, à laquelle s'ajoutent de multiples cycles internes de formation et de formation continue, d'ins-truction et d'entraînement. Les CFF soutiennent les programmes de formation continue externes de manière ciblée, en accordant aux collaborateurs des participations financières et des bonifications de temps.

Les 1116 apprentis, par catégorie socioprofessionnelle

Sans les adultes en apprentissage
Moyenne 2004



D'importants efforts pour la réintégration. Le management de la santé dans l'entreprise (MSE), mis en place durant l'exercice sous revue, s'intéresse également aux absences prolongées et à la réintégration professionnelle. Il a pour objectif de favoriser la santé des collaborateurs à long terme et, partant, de réduire le nombre de jours d'absence. Dans un premier temps, le MSE a mis en réseau tous les services travaillant sur des questions de santé et préparé un projet pilote visant à permettre aux CFF de trouver de nouvelles orientations en matière de réintégration. Par ailleurs, l'entreprise développe un «Système d'information sanitaire» en vue d'élaborer des mesures de promotion de la santé ciblées, qui se basent sur les données recueillies.

Afin de compléter les efforts continus en matière de réintégration, le centre de services Anyway-solutions a mis en place trois nouveaux sites de production. L'objectif est de continuer à employer les collaboratrices et collaborateurs dont la capacité de travail est réduite à la suite d'une maladie ou d'un accident, et ce essentiellement dans des unités qui, volontairement, n'ont pas été transférées ou qui ont été reprises dans un but précis. C'est ainsi qu'ont vu le jour une blanchisserie destinée au nettoyage des vêtements de travail à Zurich, un atelier de contrôle de relais à Renens et une sellerie au Tessin. Grâce à ce concept, 48 personnes ont pu réintégrer le circuit du travail au sein d'unités productives, soit 25 de plus que lors de l'exercice précédent. En adaptant leur business plan, les CFF ont œuvré pour relever le défi que constitue l'exploitation rentable de ce secteur au cours des prochaines années.

Les femmes en marche.

Pour aider son personnel à concilier vie professionnelle et familiale, l'entreprise a pris en charge une partie des frais de garde des enfants de 172 collaboratrices et collaborateurs. De surcroît, 46 enfants ont été accueillis dans des crèches disposant de places réservées pour les CFF. Les Chemins de fer fédéraux suisses proposent également à leur personnel des lieux d'accueil et de conseil pour les questions sociales, sur neuf sites répartis dans toute la Suisse. Plus de 1500 collaboratrices et collaborateurs y ont eu recours, notamment pour bénéficier de conseils et de soutien dans le cadre de problèmes financiers, de toxicomanie ou de conflits sur le lieu de travail. En cas de difficultés financières, les CFF peuvent débloquer une aide émanant du fonds du personnel. Celui-ci a apporté son concours dans 279 cas, notamment par le biais de prêts avec ou sans intérêts.

Au cours des dernières années, les CFF n'ont cessé d'accroître la proportion de femmes dans leur effectif global. Cependant, avec un niveau de 10,4 pour cent (emplois à plein temps) ou 12,3 pour cent (nombre de personnes) en moyenne annuelle, le résultat reste modeste. Afin d'améliorer cette situation, des mesures ciblées s'avèrent nécessaires. C'est ainsi qu'une classe de formation de mécaniciennes, ayant fait l'objet d'une sélection spéciale, a été lancée pour la première fois en 2004. Les CFF ont également l'intention d'accroître la part des femmes parmi les cadres. Outre un recrutement ciblé, le programme de mentoring, lancé dans toute l'entreprise en 2004, constitue un moyen d'atteindre cet objectif.

Diversité culturelle. Les CFF rassemblent de multiples cultures en leur sein. Parmi les collaborateurs que compte l'entreprise, 72 pour cent parlent allemand, 19 pour cent parlent français et 9 pour cent s'expriment en italien. Cette variété reflète, de manière assez fidèle, la répartition linguistique de la population suisse. Les CFF ne sont pas uniquement une entreprise internationale sur le plan géographique. En effet, en moyenne annuelle, ils ont employé à plein temps 2826 personnes (10,6 pour cent) originaires de 66 nations. La

Le management de la santé dans l'entreprise (MSE), mis en place durant l'exercice sous revue, s'intéresse également aux absences prolongées et à la réintégration professionnelle. Il a pour objectif de favoriser la santé des collaborateurs à long terme.

diversité culturelle enrichit les CFF, mais exige également une attention toute particulière et certaines mesures spécifiques, comme des informations sur la sécurité ou des instructions de travail en plusieurs langues.

Sondage régulier sur la satisfaction des collaborateurs.

En 2004, la satisfaction du personnel a atteint la même valeur que l'année précédente, soit 61 points sur une échelle de 100. Tandis que l'indice de satisfaction reposant sur trois questions s'est amélioré par rapport à 2003 chez Infrastructure, Immobilier et dans les unités centrales, il a légèrement reculé dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises. La satisfaction générale s'est accrue dans pratiquement toutes les unités au cours des dernières années. Les domaines abordés ont également enregistré une nette hausse : les valeurs concernant les 93 questions posées ont presque toutes affichées une progression de un à six points par rapport à 2003. Les résultats obtenus révèlent ainsi qu'un nombre croissant de collaborateurs croient en l'avenir des CFF et sont prêts à faire preuve d'un engagement supérieur à la moyenne.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Environnement: un engagement qui se révèle payant.

Les mesures environnementales prises par les CFF sont axées sur le long terme et portent leurs fruits, tout en contribuant au développement durable de l'entreprise. Les efforts continus dans ce domaine se sont soldés en 2004 par de nombreux succès en matière d'énergie, de déchets et de substances dangereuses. Une étape essentielle a même été franchie dans la réduction des nuisances sonores, puisque l'installation de semelles de frein antibruit en matériau composite a été généralisée à l'ensemble des voitures. Pas moins de 85,6 pour cent d'entre elles en sont désormais équipées.

Dans le cadre de leur politique environnementale, les CFF entendent conserver l'avantage du rail face à la route. Le troisième Rapport environnemental, publié en novembre 2004, souligne les efforts considérables fournis dans les domaines de l'énergie, du bruit ferroviaire, des déchets et des substances dangereuses. Les progrès réalisés au cours de l'année 2003 démontrent que les objectifs à long terme deviennent peu à peu réalité.

Economies d'énergie.

Sur le plan environnemental, le principal atout dont disposent les CFF est leur rendement énergétique: les chemins de fer, qui assurent 28 pour cent du trafic marchandises et 16 pour cent du trafic voyageurs en Suisse, ne consomment que 4 pour cent de l'énergie requise par l'ensemble des modes de transport. En 2004, la consommation énergétique des CFF était répartie de la façon suivante: 75 pour cent pour le trafic ferroviaire, 16 pour cent pour le chauffage, 5 pour cent pour le courant 50 Hz (p. ex. éclairage, ordinateurs) et 4 pour cent pour le carburant. Les CFF ont recours à des mesures spéciales afin d'augmenter les économies d'énergie au niveau de l'immobilier et du matériel roulant.

Immobilier: la rénovation des sept gares principales, dans lesquelles la clientèle peut faire ses achats (RailCity), a permis d'optimiser considérablement la

consommation d'énergie. A titre d'exemple, la chaleur résiduelle de l'usine d'incinération des déchets de Berne assure le refroidissement des surfaces de vente de la gare de Berne. Sur l'ensemble de l'énergie utilisée par les sept gares RailCity, seuls 10 pour cent provenaient de combustibles fossiles en 2004. En optimisant leur gestion énergétique, les CFF ont réalisé d'importantes économies. Les progrès enregistrés dans les seuls domaines de l'éclairage et des systèmes de ventilation et de climatisation ont permis d'économiser l'équivalent de la consommation énergétique annuelle de 180 maisons individuelles.

Moins de bruit.

Le bruit est le problème environnemental majeur auxquels les chemins de fer sont confrontés. Soucieux de réduire les nuisances sonores, les CFF visent à assainir leur parc de véhicules, à rendre leur matériel roulant plus silencieux et à installer des ouvrages antibruit. Comme par le passé, la majeure partie des nuisances sonores sont dues aux nombreux wagons de marchandises étrangers qui traversent la Suisse.

Programme de réduction du bruit. Fin 2004, pas moins de 967 voitures sur les 1089 à assainir ont été équipées de semelles de frein antibruit en matériau composite. Leur assainissement est sur le point de

s'achever. Une infime partie du matériel roulant, encore équipée de semelles de frein en fonte grise, sera retirée de la circulation au cours des prochaines années. Le parc de voitures est donc composé à 85,6 pour cent de matériel roulant «silencieux». Les principaux préparatifs techniques sur les wagons étant terminés, leur assainissement peut commencer en 2005. En 2004, les CFF ont mis en place des parois antibruit d'une longueur totale de 9160 mètres dans le cadre du projet FTP pour la réduction du bruit. Grâce à ces mesures, 13400 personnes de plus que l'année précédente ont pu être protégées contre les nuisances sonores (voir graphique). La réduction du bruit a bénéficié en 2004 d'une enveloppe de 46,1 millions de francs par le biais d'un crédit spécial accordé par la Confédération.

Nombre de personnes importunées par le bruit ferroviaire

	2004	2003	2002
Total	223 872	237 272	250 000

Meilleure gestion des déchets.

Les CFF luttent contre un problème croissant: l'abandon de déchets, journaux et magazines dans les trains et dans les gares. La propreté des trains et des installations rend le transport ferroviaire plus attrayant, renforce le sentiment de sécurité des voyageurs et permet d'endiguer le vandalisme.

Collecte des vieux journaux. La campagne de sensibilisation présentée dans le dernier Rapport environnemental a donné naissance en 2004 à deux projets-pilotes visant à optimiser la collecte des vieux journaux sur les quais et dans les trains. La mise en place de conteneurs spéciaux sur les quais, à titre expérimental, ne sera pas poursuivie, car le nombre de journaux collectés s'est avéré insuffisant. Depuis juin 2004, les trains à deux niveaux du RER de Zurich sont pourvus de conteneurs permettant aux voyageurs de jeter leurs journaux. D'ici juin 2005, 115 voitures devraient en être équipées.

Bourse de recyclage des déchets. Pour gérer les déchets occasionnés par l'entretien du matériel roulant, CFF Cargo a adhéré fin 2003 à une bourse de recyclage des déchets. Une solution dont les avantages économiques et écologiques se sont révélés majeurs en 2004. L'environnement est ainsi préservé et les coûts liés à l'élimination des déchets s'en trouvent nettement réduits. Cette gestion centrale a permis d'augmenter la valeur des déchets pouvant faire l'objet d'un négoce (métaux), de transférer leur transport sur rail et de diminuer les coûts liés à l'élimination des déchets spéciaux.

Réduction des substances dangereuses.

Le recensement et l'investigation des sites potentiellement contaminés progressent. Le nombre de sites à assainir est estimé à deux cents. Jusqu'à présent, les CFF ont procédé à dix assainissements, financés par des provisions d'un montant de 25,8 millions de francs. Le problème de l'amiante contenu dans le matériel roulant et les installations est désormais maîtrisé. Les travaux d'assainissement se poursuivent.

Parution du Rapport environnemental.

Tous les deux ans, les CFF rendent compte avec précision des efforts menés en faveur de l'environnement. Le troisième Rapport environnemental a été publié en novembre 2004. Il est disponible sur Internet (www.cff.ch/environnement).

Le Rapport environnemental est élaboré par le Centre environnemental ferroviaire, en collaboration avec les délégués à l'environnement des divisions et des unités d'affaires. Rattaché au Secrétariat général, le Centre environnemental ferroviaire est l'interlocuteur principal pour les questions d'ordre environnemental et coordonne les activités des CFF en la matière.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Sécurité: maintien d'un niveau élevé.

Jour après jour, la sécurité des clients et du personnel oriente l'activité des CFF. Un système de gestion globale de la sécurité permet de maintenir celle-ci à un niveau élevé. Malgré tout, les CFF entendent l'optimiser, en s'appuyant sur la politique de sécurité révisée en 2004.

Au cours de l'année 2004, aucun accident de trains voyageurs ou marchandises entraînant de graves dommages corporels n'a été déploré. Le nombre d'accidents d'exploitation (d'après les critères de l'Union internationale des chemins de fer) a légèrement augmenté, passant de 95 à 101, une évolution à la fois absolue et relative si l'on tient compte de la distance parcourue en sillons-kilomètres. Par rapport à cette distance, le bilan est de 0,71 accident (0,69 en 2003) par million de sillons-kilomètres. Les données enregistrées au cours de l'exercice sous revue correspondent plus ou moins à la moyenne des deux dernières années (voir graphique page 62).

Détail des résultats. Les collisions et les chocs représentent les principales causes d'accidents. En 2004, 36 accidents de ce type se sont produits (28 en 2003). Sur l'ensemble des incidents répertoriés, 86 pour cent ont eu lieu lors d'opérations de manœuvre. Au cours de l'exercice sous revue, le nombre de déraillements a également enregistré une progression, passant de 14 à 24 (voir graphique page 63). La majorité d'entre eux (19) sont survenus dans la zone de manœuvre. Les déraillements dus à des erreurs humaines se sont multipliés. La Direction des CFF a engagé diverses mesures afin de limiter ce type d'erreur.

En 2004, le nombre d'accidents dus à des voyageurs et à des tiers était de 27, ce qui représente une nette diminution (39 en 2003). Dans l'ensemble, les vic-

times ont une grande part de responsabilité dans les accidents. Parmi les causes principales, on note la traversée des voies malgré les interdictions, une présence non autorisée à proximité des voies et les montées et descentes de trains en marche. Les CFF ont pris toute une série de mesures pour améliorer la situation.

Comme l'année précédente, le nombre d'accidents aux passages à niveau a sensiblement fléchi, reculant de cinq à trois. Malheureusement, ces trois accidents, survenus à des passages à niveau non surveillés, ont provoqué le décès de six personnes. L'objectif des CFF est de supprimer ou d'assainir les passages à niveau non surveillés sur le réseau d'ici 2014. Durant l'exercice sous revue, 52 passages à niveau ont été assainis.

Optimisation de la sécurité pour le personnel.

La sécurité du personnel au travail joue également un rôle central et est continuellement renforcée par des mesures d'exploitation et de sensibilisation.

Accidents du travail. En 2004, les CFF ont réussi à maintenir la sécurité du personnel à un haut niveau sur le lieu de travail, en dépit des contraintes exceptionnelles liées à la mise en œuvre de Rail 2000. Les accidents du travail se sont chiffrés à 4,8 pour 100 collaborateurs, ce qui correspond au niveau de l'année

précédente. L'objectif visé consiste à faire baisser ce chiffre.

Les efforts menés en matière de sécurité au travail ont également eu des répercussions positives sur les primes de la Suva. Les primes d'accidents du travail ont baissé de 2,3 millions de francs au 1^{er} janvier 2005. Dans le domaine des loisirs, les primes d'accidents non professionnels sont restées inchangées pour les CFF, alors qu'elles étaient en hausse dans d'autres secteurs en Suisse.

Malheureusement, six accidents du travail mortels sont survenus l'an dernier dans le secteur de la construction. La Direction des CFF a immédiatement réagi en lançant le programme «Des efforts pour plus de sécurité», qui comprend diverses mesures ciblées visant à renforcer la sécurité dans toute l'entreprise. L'objectif visé est de réduire le nombre d'accidents du travail, de 10 pour cent courant 2005 et de moitié d'ici 2008.

Système de gestion de la sécurité et politique de sécurité.

Le système de gestion globale de la sécurité permet aux CFF de maintenir la sécurité de la clientèle et du personnel à un niveau élevé. Ensemble de règles et de descriptions de processus, ce système régleme la responsabilité de sorte à garantir la sécurité. En 2004, le système de gestion de la sécurité a été contrôlé pour la première fois par l'Office fédéral des transports, qui fait fonction d'autorité de surveillance fédérale. Celui-ci n'a relevé aucun point faible et n'a émis aucune recommandation. Les CFF entendent continuer à améliorer la sécurité, dont le niveau actuel est déjà élevé, en définissant les principes de sécurité suivants:

Standard de sécurité élevé plaçant l'homme au cœur des préoccupations. Grâce à leur système de gestion globale de la sécurité, les CFF veillent à ce que le haut niveau de sécurité déjà atteint soit maintenu dans l'ensemble de l'entreprise. Il correspond, en l'occurrence, aux prescriptions de la Confédération, en tant que propriétaire des CFF. Le standard fera l'objet de nouvelles améliorations en fonction des nécessités éthiques,

sociales, juridiques et économiques. Une gestion responsable des risques liés à la sécurité permet de renforcer la confiance de la clientèle, du personnel et des autorités envers les CFF et d'améliorer sensiblement le succès de l'entreprise.

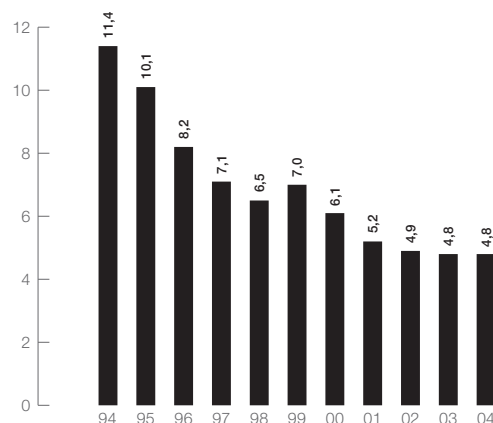
Culture de la sécurité. Les CFF entretiennent une culture de la sécurité qui soutient durablement le standard visé. Le principe de la responsabilité de chaque membre du personnel y joue un rôle central. Tous les collaborateurs, et en particulier les cadres, doivent adopter une attitude exemplaire en matière de sécurité.

Communication relative à la sécurité. Les CFF mènent un dialogue ouvert sur la sécurité, tant en interne qu'en externe.

Gestion des risques résiduels. Devant l'impossibilité de garantir une absence totale de risques, même dans le secteur ferroviaire, les CFF se concentrent sur les mesures qui permettent de réduire les risques et présentent un rapport coût-utilité optimal. Le niveau de sécurité peut ainsi être maintenu, voire amélioré, tout en préservant d'importantes ressources pour limiter d'éventuels risques additionnels.

Sécurité au travail ¹

Accidents du travail/100 collaborateurs



¹ SA CFF et CFF Cargo SA

20	Avant-propos
24	Rail 2000
28	Trafic voyageurs
36	Trafic marchandises
44	Infrastructure
52	Immobilier
60	Stratégie/Objectifs
64	Prest. des pouvoirs publics
66	Caisse de pensions
68	Personnel/Domaine social
72	Environnement/Dévelop. durable
74	Sécurité
76	Information sur les risques
78	Corporate Governance
89	Chronique annuelle
92	Perspectives
93	Rapport financier

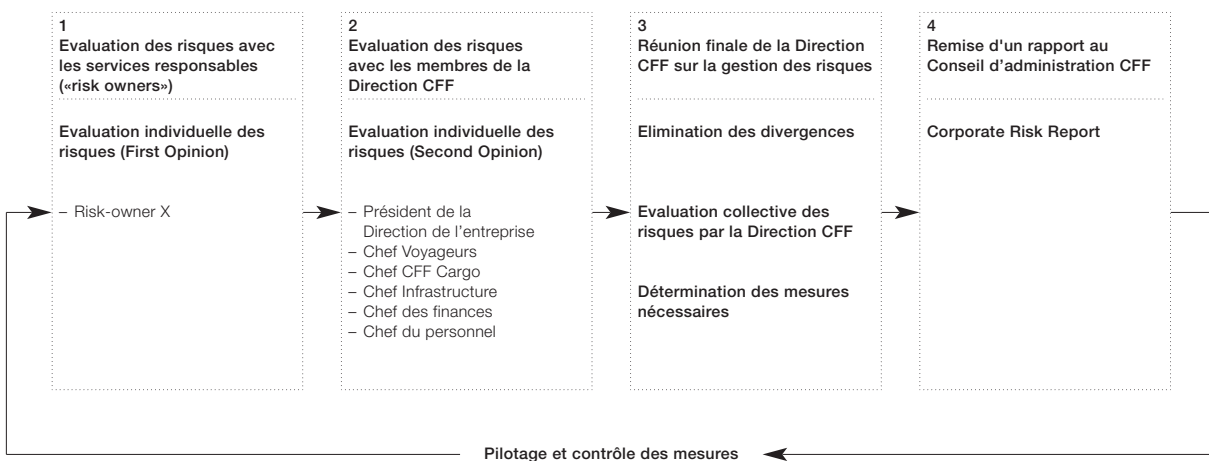
Information sur les risques: gestion et contrôle systématiques.

Les CFF gèrent les risques de manière centralisée. Le dispositif mis en place à cet effet est adapté à la planification stratégique de l'entreprise et permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise. La gestion des risques consiste avant tout à saisir, évaluer et contrôler les risques de façon systématique dans l'ensemble de l'entreprise.

Processus de gestion des risques. Les risques sont évalués deux fois par an, dans le cadre d'un processus standardisé, sous la responsabilité du secrétaire général, avec le concours des membres de la Direction de l'entreprise et les services responsables («risk owners»). La Direction des CFF procède à l'évaluation collective

des risques actuels à l'occasion d'une réunion finale en tenant compte du résultat des divers entretiens. Après avoir pris position, elle remet au Conseil d'administration un rapport spécifique (Corporate Risk Report), destiné à l'informer des risques auxquels les CFF s'exposent, des mesures mises en œuvre et des interventions complémentaires.

Processus de gestion des risques aux CFF



Principaux éléments de la gestion des risques.

Inventaire des risques. Divers types de risques ont été répertoriés non seulement sur le plan technique, économique, social et politique, mais également au sein des processus internes aux CFF. Ils sont au nombre de 27 et peuvent être classés en six catégories:

- direction et organisation
- processus de travail
- finances
- ressources humaines
- technologie et informatique
- environnement.

Matrice d'évaluation des risques: cette matrice sert de référence pour l'évaluation des risques et la détermination des mesures nécessaires en la matière. Etablie sur la base de la norme européenne CENELEC EN 50126, elle regroupe à la fois 4 niveaux de gravité et 6 degrés de probabilité. En présence d'un risque jugé «élevé», la Direction de l'entreprise définit obligatoirement des mesures d'intervention à court et moyen termes.

Matrice d'évaluation des risques

Probabilité	Etendue du dommage			
	marginale	notable	critique	sérieuse
fréquente	moyen	élevé	élevé	élevé
vraisemblable	faible	moyen	élevé	élevé
occasionnelle	faible	moyen	moyen	élevé
rare	négligeable	faible	moyen	moyen
invraisemblable	négligeable	négligeable	faible	faible
inimaginable	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Corporate Governance: responsabilité et transparence.

Pour maintenir la confiance placée dans la politique commerciale des CFF, la gestion et le contrôle de l'entreprise doivent se révéler en parfaite adéquation avec les objectifs du propriétaire et être axés sur un accroissement permanent, transparent et responsable de la valeur de l'entreprise. Un gouvernement d'entreprise solide constitue par conséquent la base de notre processus de décision et de contrôle.

Introduction.

Les CFF cadrent leurs activités sur les intérêts de différents acteurs: la Confédération en tant qu'actionnaire unique, les clients, les collaborateurs et collaboratrices, les partenaires commerciaux, le public en général et les politiques.

Ces dernières années, l'organisation et la structure de gestion des CFF ont été systématiquement adaptés à l'environnement. Le Conseil d'administration assume ainsi la responsabilité qui lui a été confiée et en répond activement devant les politiques, la société civile et les milieux économiques.

En déployant une communication vaste et ouverte, les CFF entendent satisfaire les attentes et les besoins légitimes des différents acteurs à la recherche d'une information détaillée et d'une transparence accrue. Le présent rapport sur la «Corporate Governance» est le reflet de cette philosophie. Il a été établi sur la base de la «Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG)» émise par la SWX Swiss Exchange, et ce bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse. Ce fondement garantit un rapport axé sur l'avenir ainsi qu'une structure parfaitement uniforme et comparable.

Compte tenu des particularités des CFF, quelques ajustements y ont été apportés. Ce chapitre comprend des renvois explicites aux points qui sont détaillés dans le rapport de gestion.

Forme juridique des CFF.

Les Chemins de fer fédéraux suisses CFF sont une société anonyme de droit public, qui se fonde sur la loi fédérale du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). La LCFF règle le but et certains principes de gestion des CFF; elle comporte des dispositions juridiques spéciales sur le cercle d'actionnaires, l'organisation, le recrutement du personnel et la comptabilité. La LCFF constitue également la base légale de la Convention sur les prestations et du plafond de dépenses nécessaires à l'infrastructure des CFF.

Sauf dispositions contraires de la LCFF, les CFF sont régis par les dispositions du Code des obligations sur les sociétés anonymes.

Le présent rapport a été établi sur la base de la «Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG)» émise par la SWX Swiss Exchange, et ce bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse.

Structure du groupe et actionariat.

Structure du groupe. L'organigramme des CFF figure sur le volet intérieur du rapport de gestion.

CFF Cargo SA, filiale à 100 pour cent, est une entité juridique distincte qui est néanmoins gérée comme une division. Les trois divisions, les unités centrales et, depuis le 1^{er} janvier 2003, l'unité d'affaires Immobilier ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC. Le passage aux normes IFRS n'est pas prévu.

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont présentées en détail aux pages 134 et 135. Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse.

Les divisions et unités d'affaires sont responsables des sociétés relevant de leurs compétences et les dirigent conformément aux objectifs définis pour l'ensemble du groupe. A l'exception de la société AlpTransit Gothard SA, les filiales entièrement consolidées ont leur propre direction, les autres étant dirigées par la représentation des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. Les représentants des CFF dans les conseils d'administration des sociétés du groupe et des sociétés en participation sont désignés par le Conseil d'administration des CFF.

Actionnaires importants. Depuis la création de la SA CFF, la Confédération détient 100 pour cent du capital-actions. Conformément à l'art. 7 al. 3 de la LCFF, la Confédération doit toujours détenir la majorité des voix et des actions.

Participations croisées. Il n'existe aucune participation croisée (portant sur le capital ou les voix) aux CFF ou dans l'une de leurs filiales entièrement consolidées.

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

Avant-propos 20
Rail 2000 24
Trafic voyageurs 28
Trafic marchandises 36
Infrastructure 44
Immobilier 52
Stratégie/Objectifs 60
Prest. des pouvoirs publics 64
Caisse de pensions 66
Personnel/Domaine social 68
Environnement/Dévelop. durable 72
Sécurité 74
Information sur les risques 76
Corporate Governance 78
Chronique annuelle 89
Perspectives 92
Rapport financier 93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration. Le Conseil d'administration est composé des membres suivants:

[1] **Thierry Lalive d'Epinay** (1944, CH)

Président du Conseil d'administration depuis 1999, ingénieur et docteur ès sciences techniques EPF, directeur-associé de la société de conseil HPO AG, Freienbach. Responsable du groupe de travail Rémunération/Nomination et membre de tous les autres groupes de travail du Conseil d'administration.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Président de HPO AG, Freienbach | von Roll SA, Gerlafingen | Océ (Suisse) SA, Zurich/Glattbrugg | Membre du conseil de fondation de Hoffnung für Menschen in Not, Morat.

[2] **Ulrich Sinzig** (1943, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, vice-président depuis le 1^{er} janvier 2002, avocat, directeur de Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. Responsable du groupe de travail Infrastructure et membre du groupe de travail Trafic voyageurs.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Vice-président de Suisse Tourisme, Zurich | BKW FMB SA, Berne | Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Berne | Vice-président de l'Union internationale des transports publics (UITP).

[3] **Hans Bieri** (1953, CH, représentant du personnel)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, mécanicien-électricien de formation, secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV). Membre des groupes de travail Personnel et Trafic marchandises. Député PS au Grand Conseil du canton de Berne.

[4] **Hanspeter Brändli** (1938, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, docteur en physique EPF, directeur-associé de Top Fifty AG, Zoug. Responsable du groupe de travail Trafic marchandises et membre du groupe de travail Rémunération/Nomination.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Membre du Conseil d'administration de Power-One Inc., Camarillo (Californie) | Président de Power-One SA, Uster (filiale de Power-One) | Vice-président de Ero Holding SA, Olten | Top Fifty AG, Zoug | Kunstseilbahn Zug AG, Zoug.

[5] **Mario Fontana** (1946, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, ingénieur, Master of Science in Industrial Engineering. Responsable du groupe de travail Informatique et membre du groupe de travail Immobilier.

Mandats d'administrateur: Président de Leica Geosystems SA, Heerbrugg | Président de Swissquote Group Holding SA, Gland | Président de Amazys Holding SA, Regensdorf | Inficon, Bad Ragaz | Sulzer SA, Winterthur | Büro Furrer, Dietikon.

[6] **Yvette Jaggi** (1941, CH, représentante du personnel)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, docteur ès sciences politiques, Présidente de la Fondation suisse pour la culture Pro Helvetia, professeure à l'Université de Lausanne. Responsable du groupe de travail Immobilier et membre du groupe de travail Rémunération/Nomination.

[7] **Paul E. Otth** (1943, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, expert-économiste. Responsable du groupe de travail Finances/Audit et membre du groupe de travail Trafic marchandises.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Vice-président de Ascom Holding SA, Berne | Président de Eao Holding SA, Olten | Président de Inficon Holding SA, Bad Ragaz | Swissquote Group Holding SA, Gland.

[8] **Paul Reutlinger** (1943, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 1^{er} janvier 1999, conseiller en entreprises. Responsable des groupes de travail Personnel et Trafic voyageurs.

Mandats d'administrateur: Edipresse Groupe, Lausanne | Büro-Schoch AG, Winterthur | Président de Nagra Public Access AG, Zoug | Président de SkiData, Gartenau (A) | Président de Seehotel Feldbach, Steckborn.

[9] **Olivier Steimer** (1955, CH)

Membre du Conseil d'administration depuis le 12 juin 2003, licencié en droit (Université de Lausanne), International Banking School de New York. Membre des groupes de travail Finances/Audit et Infrastructure.

Mandats d'administrateur: Président de la Banque Cantonale Vaudoise | Membre du conseil de fondation de la Fondation Pro Aventico, Avenches.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Autres activités et groupements d'intérêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise signalent les groupements d'intérêts dans le cadre d'enquêtes menées à intervalles réguliers. Un comité spécial du Conseil d'administration, composé de MM. Hanspeter Brändli et Olivier Steimer, veille à ce que les groupements d'intérêts soient déclarés, que les éventuels conflits d'intérêts soient décelés à temps et que les règles de récusation soient observées.

Certains membres du Conseil d'administration assument d'autres fonctions au sein d'organes de direction et de surveillance ou sont investis de mandats politiques. Les membres du Conseil d'administration ne peuvent exercer aucune fonction exécutive au sein des CFF.

Interdépendances. Il n'existe aucune représentation réciproque (interdépendance) entre le Conseil d'administration des CFF et une autre société.

Election et durée du mandat.

Le Conseil d'administration et le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de quatre ans. Ils sont rééligibles pour deux autres mandats au maximum. Le mandat prend fin au plus tard à l'âge de 70 ans.

Le Conseil d'administration a été nommé par le Conseil fédéral lors de l'Assemblée générale 2003, dans le cadre de l'élection destinée à renouveler la totalité des administrateurs. Il est prévu de procéder à un renouvellement échelonné du Conseil d'administration.

Organisation interne. Le Président du Conseil d'administration est élu par l'Assemblée générale. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même en élisant en son sein le vice-président ainsi que les responsables et les membres des groupes de travail. Le Conseil d'administration nomme un secrétaire, qui n'est pas membre du Conseil.

Les décisions sont toujours prises par l'ensemble du Conseil d'administration. En vue de préparer les

décisions, d'approfondir les questions stratégiques et différents projets, le Conseil d'administration a constitué des groupes de travail permanents pour les domaines suivants:

- Trafic voyageurs
- Trafic marchandises
- Infrastructure
- Personnel
- Finances/Audit
- Immobilier
- Informatique
- Rémunération/Nomination.

En règle générale, les groupes de travail comprennent deux ou trois membres du Conseil d'administration. Le Président du Conseil d'administration est représenté dans tous les groupes. En principe, le Président de la Direction de l'entreprise ainsi que le chef de la division ou de l'unité d'affaires compétente participent également à ces séances. Un procès-verbal est rédigé à chaque réunion de groupe de travail puis distribué à tous les membres du Conseil d'administration. Lorsque le Conseil d'administration dans son ensemble traite de questions qui ont déjà été discutées au sein d'un groupe de travail, les responsables des groupes de travail concernés émettent des recommandations.

En 2004, le Conseil d'administration a tenu dix séances ordinaires. Les différents groupes de travail se sont en outre réunis en fonction de leurs travaux. Les points à l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration sont définis par le Président du Conseil d'administration sur proposition de la Direction de l'entreprise, tandis que ceux des réunions des groupes de travail sont fixés par leurs responsables en concertation avec le chef de la division ou de l'unité d'affaires compétente. Chaque membre du Conseil d'administration peut faire inscrire des sujets à l'ordre du jour.

Le Président de la Direction de l'entreprise est en général présent pendant toute la durée de la réunion du Conseil d'administration. Les chefs des divisions et unités d'affaires compétentes représentent leurs propres domaines de compétence. Le Conseil d'administration peut, le cas échéant, faire appel à des cadres et à des spécialistes.

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

Règlement des compétences entre le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise.

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

Instruments d'information et de contrôle à l'égard de la Direction de l'entreprise. Le Conseil d'administration a mis en place un système de planification et de reporting intégré. Pour assurer le contrôle de la Direction de l'entreprise, il dispose des instruments suivants:

- reporting mensuel: rapports présentés sous forme écrite ou orale lors des séances du Conseil d'administration sur les résultats de l'ensemble de l'entreprise, des divisions et des unités d'affaires;
- budget et planification à moyen terme;
- prévision concernant la réalisation des objectifs budgétaires (régulièrement actualisée en cours d'exercice);
- comptes annuels;
- rapport semestriel et rapport annuel sur la réalisation des objectifs de la Confédération;
- plan annuel de révision pour la révision interne;
- rapports de révision des auditeurs interne et externe ainsi que «Management Letter» de l'organe de révision externe;
- système de gestion des risques et rapport sur les risques réguliers;
- établissement d'un rapport annuel sur les sociétés en participation du groupe CFF;
- rapport annuel sur la sécurité.

Un comité spécial du Conseil d'administration, veille à ce que les groupements d'intérêts soient déclarés, que les éventuels conflits d'intérêts soient décelés à temps et que les règles de récusation soient observées.

Sur mandat du Conseil d'administration, le groupe de travail Finances/Audit se forge sa propre opinion sur les révisions interne et externe et leurs implications mutuelles. Il approuve le plan annuel de révision du service de révision interne et contrôle la mise en œuvre des mesures proposées par la Direction de l'entreprise dans la «Management Letter» et les rapports de révision. Par ailleurs, le groupe de travail Finances/Audit évalue le fonctionnement du système de contrôle interne en tenant compte de la gestion des risques et examine le respect des normes («compliance»). Enfin, il surveille l'ensemble du reporting financier et propose, le cas échéant, des mesures au Conseil d'administration.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration et le groupe de travail Finances/Audit dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. S'il dépend du Président de la Direction de l'entreprise du point de vue organisationnel, il est en fait placé sous la haute surveillance du groupe de travail Finances/Audit.

Avant-propos 0
Rail 2000 24
Trafic voyageurs 28
Trafic marchandises 36
Infrastructure 44
Immobilier 52
Stratégie/Objectifs 60
Prest. des pouvoirs publics 64
Caisse de pensions 66
Personnel/Domaine social 68
Environnement/Dévelop. durable 72
Sécurité 74
Information sur les risques 76
Corporate Governance 78
Chronique annuelle 89
Perspectives 92
Rapport financier 93



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

Direction de l'entreprise.

Membres de la Direction de l'entreprise. La Direction des CFF se compose des membres suivants

[1] **Benedikt Weibel** (1946, CH)

Responsable opérationnel depuis 1993, d'abord comme Président de la direction générale de l'ancienne régie fédérale CFF, puis comme Président de la Direction de l'entreprise depuis 1999. Docteur ès sciences politiques. Aux CFF depuis 1978, notamment aux postes de secrétaire général, de directeur marketing du trafic voyageurs et de chef du département du transport.

Président de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Paris | Membre du conseil d'administration de la SNCF, Paris.

[2] **Paul Blumenthal** (1955, CH)

Chef de la division Voyageurs (depuis 1999), licencié ès sciences politiques. Aux CFF depuis 1981, d'abord dans le cadre des quotas avec les universités, puis à l'état-major du marketing et depuis 1993 comme chef de la division Voyageurs.

[3] **Daniel Nordmann** (1955, CH)

Membre de la Direction de l'entreprise depuis 1999, d'abord comme chef du personnel et depuis 2001 comme chef de la division Marchandises (CFF Cargo SA), psychologue HAP (Hochschule für angewandte Psychologie). Aux CFF depuis 1998. Auparavant, secrétaire administrateur à l'Union syndicale suisse (USS).

[4] **Claude Alain Dulex** (1949, CH)

Chef de Corporate Finance and Controlling (depuis 2000), docteur en économie publique. Aux CFF depuis mars 2000. Auparavant, directeur financier (CFO) dans le groupe Knorr-CPC et Siegfried, ainsi qu'au siège new-yorkais de Novartis.

[5] **Hannes Wittwer** (1958, CH)

Chef du personnel (depuis 2002), maître secondaire phil. I. Aux CFF depuis 1989, notamment en tant que vice-directeur du centre de formation du Löwenberg, chef de l'unité d'affaires Trafic Voyageurs International, chef du personnel Voyageurs et chef de la production Voyageurs.

[6] **Hansjörg Hess** (1951, CH)

Entré aux CFF le 1^{er} juin 2004, chef de la division Infrastructure depuis le 1^{er} août 2004. Ingénieur diplômé EPF. Depuis 1978, a occupé divers postes de direction chez Siemens en Suisse et à l'étranger, dans les domaines de l'électronique ainsi que des techniques de la communication et de la signalisation ferroviaire. Dernier poste en date: président de Rail Automation, à Braunschweig (D).

Hans-Jürg Spillmann (1945, CH)

Chef de la division Infrastructure du 1^{er} janvier au 31 juillet 2004. Licencié en sciences politiques. Aux CFF depuis 1978, notamment au poste de directeur du marketing du trafic voyageurs (1990), puis de secrétaire général, à partir de 1993. En 1997, est nommé directeur de «Management de l'infrastructure» puis, en janvier 2001, responsable de Management Services chez CFF Cargo. Chief Operating Officer de la division Infrastructure depuis le 1^{er} août 2004.

Compte tenu de leurs fonctions, les membres de la Direction de l'entreprise ont des activités dans différents conseils d'administration de filiales ou sociétés appartenant au groupe CFF. Certains membres du Conseil d'administration assument d'autres fonctions au sein d'organes de direction et de surveillance.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Organisation et attributions de la Direction de l'entreprise. La Direction de l'entreprise se compose d'un Président, des chefs des divisions Voyageurs, CFF Cargo et Infrastructure ainsi que de ceux des unités centrales Personnel et Corporate Finance and Controlling. Le Président de la Direction de l'entreprise est à la tête de la Direction et répond devant le Conseil d'administration de tous les résultats de l'entreprise. Les membres de la Direction de l'entreprise lui sont subordonnées.

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

La Direction de l'entreprise se réunit en règle générale une fois par semaine. Prennent également part à ces réunions: le secrétaire général, le chef de l'unité centrale Informatique et le chef de la Communication, chacun ayant une voix consultative. Le cas échéant, les avis d'autres cadres et spécialistes sont sollicités. Les décisions de la Direction de l'entreprise sont le fruit d'un consensus. En l'absence de concorde, la décision revient au Président de la Direction de l'entreprise.

Ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des tiers.

Rémunérations.

Composition et procédure de fixation des rémunérations. Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations de ses membres. Ce montant comporte une rémunération fixe correspondant à une imputation en jours durant l'année et une indemnité forfaitaire. Chaque membre du Conseil d'administration se voit par ailleurs remettre un abonnement général en première classe des entreprises suisses de transport.

Les rémunérations des membres de la Direction de l'entreprise comprennent un salaire de base fixe, une composante variable liée aux résultats (bonus) et une indemnité forfaitaire. Chaque membre perçoit

de plus un versement unique annuel sur son avoir en Caisse de pensions.

Le groupe de travail Rémunération soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du bonus, à la définition des critères et à l'échelle utilisable. Parallèlement, le Conseil d'administration approuve l'atteinte des objectifs en matière de bonus pour l'exercice précédent.

Rémunérations accordées aux membres en exercice des organes dirigeants. Ces rémunérations sont dorénavant ventilées conformément à l'ordonnance sur les salaires des cadres entrée en vigueur le 1^{er} février 2004.

Les membres du Conseil d'administration (Président du Conseil d'administration compris) ont perçu au total une rémunération de 850 400 francs pour l'exercice 2004 (contre 856 000 en 2003), dont une part fixe de 760 000 francs (contre 765 000 francs en 2003), et une indemnité forfaitaire de 90 400 francs (contre 91 000 francs en 2003). La rémunération fixe du Président du Conseil d'administration s'est élevée à 250 000 francs (contre 250 000 francs en 2003) et son indemnité forfaitaire à 30 000 francs (contre 30 000 francs en 2003).

L'ensemble des rémunérations versées aux membres de la Direction de l'entreprise (y compris au Président de l'entreprise) s'est monté à 3 140 000 francs (contre 3 060 000 francs en 2003), dont une part fixe de 2 100 000 francs (contre 2 100 000 francs en 2003), une part variable de 1 040 000 francs (contre 960 000 francs en 2003), une indemnité forfaitaire annuelle de 109 000 francs (contre 109 000 francs en 2003) et un versement unique annuel de 125 000 francs (contre 150 000 francs en 2003) sur l'avoir en Caisse de pensions.

Le Président de la Direction de l'entreprise a perçu une somme de 600 000 francs (contre 550 000 francs en 2003), dont une part fixe de 400 000 francs (contre 400 000 francs en 2003), une part variable de 200 000 francs (contre 150 000 francs en 2003), une indemnité forfaitaire de 24 000 francs (contre 24 000 francs en 2003) et un versement unique annuel de 25 000 francs (contre 25 000 francs en 2003) sur son avoir en Caisse de pensions.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants. Les membres du Conseil d'administration reçoivent un abonnement général en première classe des entreprises suisses de transport pendant quatre ans après leur départ.

En 2004, des anciens membres des organes dirigeants ont perçu des indemnités d'un montant global de 547 000 francs.

Aucune indemnité n'a été versée pour l'année sous revue aux membres du Conseil d'administration ou de la Direction de l'entreprise ayant quitté leur poste avant 2004.

Attribution d'actions, détention d'actions, options. L'ensemble des actions se trouvent en possession de la Confédération. Aucun plan d'options sur actions ou de plan d'option n'est prévu.

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

Autres prestations accessoires, bonifications et conditions contractuelles. Outre les indemnités forfaitaires, les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise ne bénéficient d'aucune prestation accessoire ou bonification. S'agissant des plans de prévoyance et de la participation de l'employeur et du salarié, les membres de la Direction des CFF jouissent des mêmes conditions, stipulées dans le Règlement de la Caisse de pensions, que le reste du personnel. Les délais de résiliation s'élèvent à 12 mois. Aucune indemnité de départ n'est prévue.

Rémunération globale la plus élevée. Les rémunérations du Président du Conseil d'administration et du Président de la Direction de l'entreprise correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue.

Droits de participation des actionnaires, relations avec la Confédération.

Pilotage des CFF. Les attributions de l'Assemblée générale sont régies par les dispositions du Code des obligations. Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10 al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi que le Département fédéral des finances (DFF) d'exercer ses droits d'actionnaire.

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

- Convention sur les prestations: tous les quatre ans, le Conseil fédéral définit une convention sur les prestations avec les CFF et la fait approuver par les Chambres fédérales;
- plafond de dépenses: l'Assemblée fédérale fixe, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période de quatre ans, un plafond de dépenses pour l'infrastructure;
- stratégie du propriétaire: le Conseil fédéral édicte, en fonction de la Convention sur les prestations et pour la même période de quatre ans, les objectifs stratégiques des CFF, qu'il a élaborés auparavant, de concert avec le Conseil d'administration;
- rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques: approbation par le Conseil fédéral;
- budget: approbation par le Conseil fédéral (art. 18 al. 2 LCFF)
- rapport de gestion, bilan annuel et comptes consolidés, utilisation du bénéfice: approbation par le Conseil fédéral (art. 17 al. 2 LCFF) ou l'Assemblée générale;
- élection ou révocation du Conseil d'administration;
- décharge du Conseil d'administration.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objetifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Des entretiens ont lieu régulièrement entre le DETEC, le DFF et l'Office fédéral des transports (OFT) d'une part, et le Président du Conseil d'administration et le Président de la Direction de l'entreprise d'autre part. Ces entretiens sont l'occasion de discuter en détail des rapports sur la réalisation des objectifs stratégiques de la Confédération, de répondre aux besoins d'informations supplémentaires et de s'informer en général sur les projets en cours ou planifiés ayant une grande importance stratégique ou un impact politique majeur.

Prestations financières de la Confédération. La Confédération commande des prestations auprès des CFF en vue de maintenir et de développer l'infrastructure et met à leur disposition les ressources nécessaires dans le cadre d'un plafond de dépenses fixé pour une période de quatre ans. Par ailleurs, elle commande des prestations de transport combiné de marchandises, ainsi que, en concertation avec les cantons, des prestations de transport régional de voyageurs et elle règle aux CFF les coûts non prévus par les calculs prévisionnels (informations complémentaires aux pages 64 et 98). Conformément à la loi sur le contrôle des finances, le Contrôle fédéral des finances est habilité à réaliser des contrôles au sein des CFF, notamment à surveiller l'emploi des ressources. En tant qu'autorité de surveillance, l'OFT examine si les comptes annuels et le bilan des CFF sont conformes aux dispositions de la législation ferroviaire (art. 70 loi sur les chemins de fer).

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable. L'Assemblée générale désigne l'organe de révision et le réviseur des comptes du groupe pour une durée d'un an. Depuis la création de la SA CFF le 1^{er} janvier 1999, ce mandat est confié à Ernst & Young, Berne. Généralement, Ernst & Young fait également fonction d'organe de révision pour les filiales du groupe. Le réviseur responsable a la charge des comptes des CFF depuis 2001.

Mandats et honoraires. Le mandat de base comprend la vérification des comptes individuels de la SA CFF et de CFF Cargo SA ainsi que des comptes consolidés, mais aussi la vérification des comptes d'autres sociétés du groupe, la révision des comptes intermédiaires et d'autres mandats de vérification directe. Pour l'exercice 2004, les honoraires facturés au titre de ces travaux se sont montés à 1 644 000 francs. Pour les mandats de conseil dans le domaine de la comptabilité, des impôts, de l'organisation et du management, Ernst & Young a perçu des honoraires additionnels de 758 000 francs.

Conformément à une décision du groupe de travail Finances/Audit, tous les projets de mandats pour des organes externes de révision doivent être communiqués au service de révision interne. En cas de conflits potentiels, ce dernier peut s'opposer à la passation d'un mandat après avoir consulté le chef des finances.

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe. Le groupe de travail Finances/Audit évalue la performance, l'indépendance et la rémunération de l'organe de révision externe. Il s'informe du processus de contrôle, du plan de révision et du volume des travaux de révision annuels, discute des résultats de la révision avec les réviseurs, se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne et propose, le cas échéant, au Conseil d'administration, en coordination avec le DETEC et le DFF, de remettre en adjudication le mandat de contrôle.

Chronique annuelle 2004.

Janvier

14 janvier Les CFF et le BLS transfèrent des compétences supplémentaires à la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer, manifestant ainsi leur adhésion au principe de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire suisse.

15 janvier SBB Cargo Italia, filiale de CFF Cargo en Italie, lance l'exploitation pilote avec un premier train au départ de Chiasso et à destination de Monza-Lecco, au nord de l'Italie. Parallèlement, la navette combinée directe de CFF Cargo commence à circuler entre Duisburg et Novara via le Simplon. CFF Cargo assume l'entière responsabilité du transport et du fonctionnement opérationnel de ce train dans les trois pays.

Février

6 février Les CFF présentent la première des 59 locomotives de manœuvre de type Am 843. Ces locomotives diesel, construites par la société Vossloh à Kiel, seront livrées d'ici juin 2005. Équipés d'épurateurs d'échappement spéciaux, ces véhicules sont les plus écologiques d'Europe. L'investissement total s'élève à 146 millions de francs.

8 février Le peuple suisse rejette le contre-projet à l'initiative Avanti, qui aurait permis de percer un deuxième tunnel routier à travers le St-Gothard. Pour l'heure, le financement du trafic régional n'est pas résolu.

26 février Les CFF et Trenitalia fondent TILO SA, filiale commune dédiée au transport régional entre le Tessin et la Lombardie. La nouvelle entreprise assurera l'exploitation de la ligne Biasca-Chiasso-Côme-Milan à partir du 12 décembre 2004 et développera le trafic ferroviaire régional des deux côtés de la frontière dans les années à venir.

27 février Les CFF et Trenitalia confient également le trafic grandes lignes à une filiale: la société Cisalpino SA. Cette dernière assume entièrement le trafic grandes lignes entre les deux pays. Dans la perspective de l'élargissement de l'offre en décembre 2007 (mise en service du tunnel de base du Lötschberg), Cisalpino commande 14 trains pendulaires.

Mars

10 mars L'indice de satisfaction du personnel des CFF à l'égard de l'entreprise s'améliore, progressant de 59 à 61 points. Le sondage a été réalisé pour la première fois sur la base d'un échantillon représentatif.

29 mars Les CFF publient leurs résultats annuels 2003. Sorti du rouge, le groupe affiche un bénéfice de 24,9 millions de francs. CFF Cargo a pu ainsi réduire les deux tiers de son déficit en un an; la division Voyageurs accuse un léger recul par rapport à 2002, année record.

Avril

1^{er} avril Yvo Locher, expert en matière de gastronomie, prend la direction de la filiale des CFF «Elvetino». Ce quadragénaire, autrefois en fonction auprès de Valora, rejoint le spécialiste de la restauration ferroviaire.

16 avril La publication du projet d'horaire 2005 révèle une amélioration de l'offre des chemins de fer avec 12 pour cent de trains en plus et un remaniement des heures de départ dans 90 pour cent des cas. Le nouveau tronçon permet de réduire la durée des trajets de plus de 10 minutes, notamment au départ de Berne et à destination de Bâle, Lucerne et Zurich.

23 avril CFF Cargo harmonise la présentation de ses filiales étrangères: désormais baptisées «SBB Cargo Italia» et «SBB Cargo Deutschland», elles arborent le logo de la maison mère, illustrant ainsi le concept d'une offre directe d'un seul tenant.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objets	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

23 avril Les CFF et la SNCF annoncent le renforcement de leur coopération dans le domaine du trafic international voyageurs. A partir de 2005, leur filiale commune, Lyria, prend en charge la totalité du transport TGV entre les deux pays. Dans une déclaration d'intention, les deux compagnies ferroviaires plaident également en faveur d'un trafic régional international.

24 avril Le concept des commerces «avec.» fête son cinquième anniversaire. Fruit d'une coopération entre les CFF, Migros et Kiosk AG, les 21 magasins en service proposent des prestations communes dans des gares de petite et moyenne taille. En 2004, le chiffre d'affaires réalisé a atteint la barre des 100 millions de francs.

Mai

6 mai En Allemagne, CFF Cargo construit deux nouveaux dépôts à Cologne et à Offenburg. En Suisse, Arth-Goldau remplacera à long terme le site de Erstfeld. CFF Cargo peut ainsi optimiser l'affectation du personnel et des locomotives sur l'axe international Nord-Sud.

7 mai Les horaires en temps réel, disponibles sur Internet et par téléphone mobile, permettent de savoir si des trains sont en retard. Les voyageurs peuvent être automatiquement informés d'éventuels retards de leurs trains en s'abonnant au service «Alarme par SMS».

18 mai Pour la première fois, un train CFF Cargo circule sans interruption depuis la Sarre vers le nord de l'Italie, sur mandat de Saarstahl AG.

26 mai Les CFF et leurs associations du personnel concluent une nouvelle Convention collective de travail. Celle-ci apporte des améliorations notables en matière de système salarial et de temps de travail. La protection contre la résiliation et le devoir de paix sont maintenus. La CCT entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005 pour deux ans.

27 mai La «Best of Swiss Web Association» décerne au site Internet de RailCity (www.railcity.ch) un label de qualité convoité dans la catégorie «Technologie Innovation». L'extension des sept plus grandes gares CFF sous l'enseigne RailCity se termine début juin, avec les inaugurations de Lausanne et Genève.

Juin

1^{er} juin Hansjörg Hess rejoint les CFF en tant que membre de la Direction de l'entreprise. Agé de 53 ans, cet ingénieur électricien, auparavant en poste chez Siemens, prend en charge la direction d'Infrastructure CFF.

4 juin A Bussnang TG, la première automotrice «Flirt» sort des ateliers du constructeur Stadler. Au terme de nombreux tests et courses de réception, la première rame sera mise en circulation sur le train-tram de Zoug en fin d'année.

28 juin Lors de l'installation d'une nouvelle aiguille, une grue sur rails de 150 tonnes s'effondre dans la gare d'Aarau, paralysant ainsi le trafic ferroviaire pendant plusieurs heures. Il s'agit de la plus importante perturbation due à un accident dans le cadre des travaux qui ont été intensifiés un peu partout avant le grand changement d'horaire.

Juillet

5 juillet A l'occasion du plus grand appel d'offres jamais organisé en matière de trafic ferroviaire européen de marchandises, CFF Cargo obtient une part majeure des transports internationaux de Hupac, le plus important opérateur de trafic combiné sur l'axe Nord-Sud. Bien qu'ayant perdu des prestations en trafic de transit à travers la Suisse, CFF Cargo a considérablement gagné du terrain en Allemagne et en Italie, si bien que le bilan global est excédentaire (+55% de tonnes-kilomètres).

7 juillet La «Zentralbahn», née dans la région Suisse centrale-Oberland bernois, est le produit de la fusion entre le chemin de fer du Brünig et le chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg, qui prendra effet au début de l'année 2005. Les CFF représentent le principal actionnaire de la nouvelle société.

9 juillet La filiale CFF «elvetino» dévoile sa stratégie d'avenir: l'entreprise de gastronomie ferroviaire entend accroître ses parts de marché en privilégiant la fraîcheur et la qualité des produits. Outre la vente dans les trains (voitures-restaurants et Railbar), elvetino cible également les stands de vente dans les gares.

14 juillet Course inaugurale sur le nouveau tronçon reliant Mattstetten à Rothrist.

14 juillet Swisscom Mobile et les CFF coopèrent afin de permettre un accès Internet rapide et sans fil, pendant les voyages en train. Progressivement, les gares CFF deviennent des points «hotspot» (accès sans fil à Internet).

Août

19 août Le Conseil fédéral adopte un nouveau programme d'allègement budgétaire, qui prévoit des coupes de l'ordre de 30 à 40 millions de francs dans le domaine des transports publics. Le premier projet présentait des chiffres nettement supérieurs, ce qui avait soulevé un vent de protestation au sein des entreprises de transport et des cantons.

26 août Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication présente des propositions visant à financer le développement du trafic d'agglomération. Celles-ci avaient été souhaitées après le rejet du contre-projet Avanti.

31 août Suite à un appel d'offres public, CFF Cargo obtient, de La Poste Suisse, le marché de toutes les prestations ferroviaires en Suisse et continue d'assurer la circulation des trains de PostMail (courrier postal) et PosteColis, soit 90 trains complets par jour.

Septembre

2 septembre La Suisse romande inaugure l'une des pierres angulaires de Rail 2000, à savoir la troisième voie reliant Genève à Coppet. Uniquement réservée au transport régional, elle permet d'étoffer considérablement l'offre.

Octobre

6 octobre CFF Cargo transporte désormais sous sa propre responsabilité du combustible et du carburant pour le compte de l'entreprise pétrolière Esso, de Trecate (Italie) en Suisse. Depuis le début du mois de septembre, CFF Cargo transportait déjà deux trains de benzène chaque semaine, également en régie propre, de Trecate à Mannheim (Allemagne), pour le compte d'Exxon Mobile.

18 octobre Une interdiction de fumer a été instaurée dans les gares souterraines de Zurich (Museumstrasse, SZU et Selnau). Il est prévu d'étendre la zone non-fumeurs à d'autres gares en sous-sol : les gares aéroportuaires de Genève et de Zurich seront concernées par cette mesure dès 2005.

20 octobre A Viège, les CFF, le Chemin de fer Matterhorn–Gotthard, CarPostal Haut-Valais et la municipalité donnent le premier coup de pioche pour la construction de la nouvelle gare. Avec la mise en service du tunnel de base du Lötschberg à la fin 2007, Viège devient une gare de correspondances pour les transports publics du Haut-Valais.

21/23 octobre Les CFF inaugurent le nouveau tronçon en organisant une cérémonie officielle et une journée de fête à Olten, Soleure et Berne. Quelque 70 000 personnes visitent les espaces d'exposition, 25 000 d'entre elles saisissant l'occasion pour effectuer leur premier trajet sur le nouveau tronçon.

29 octobre La 500 000^e tonne de matériel excavé du tunnel de base du St-Gothard arrive par train à Affoltern am Albis. A cette occasion, une locomotive moderne de CFF Cargo est baptisée «ökotrans», en référence au nom de la communauté de travail.

Novembre

7 novembre Au terme de six années de travaux, la double voie Salquenen–Loèche est mise en service. La ligne du Simplon est ainsi entièrement à deux voies.

11 novembre Le site Internet www.cff.ch est relooké et doté de nouvelles fonctionnalités. Les clients peuvent désormais acheter directement leurs billets en ligne et les imprimer à domicile.

Décembre

1^{er} décembre CFF Cargo lance une nouvelle offre de porte à porte pour les transports entre la Suisse et le nord de l'Italie. Les clients ne disposant pas de voie de raccordement en Italie ont ainsi pour la première fois une véritable alternative aux transports uniquement routiers.

9 décembre Les partenaires sociaux s'accordent sur une mesure exceptionnelle durant les négociations salariales. A partir de 2005, les CFF prendront en charge la totalité de la contribution d'assainissement versée pour renflouer la Caisse de pensions. Depuis 2003, l'entreprise et le personnel versaient une contribution paritaire représentant 1,5 pour cent du salaire assuré.

11 décembre Un jour avant le changement d'horaire, quatre projets essentiels du trafic régional (RER de Lucerne, train-tram de Zoug, trafic régional entre le Tessin et la Lombardie – Tilo et GlarnerSprinter) sont mis en service.

12 décembre Le plus grand changement d'horaire de l'histoire des CFF a eu lieu à trois heures du matin. 58 pour cent des liaisons sont plus rapides (gain d'au moins cinq minutes); dans seulement 13 pour cent des cas, la durée des trajets est rallongée de plus de cinq minutes. Le changement se fait sans encombres. La reprise du RER de Berne par le BLS met le point final à la répartition du trafic entre les CFF et le BLS. Toutes les entreprises de transport prennent de nouvelles mesures tarifaires liées à l'étoffement de l'offre (par ex. suppression des remises sur les billets aller-retour, augmentation du prix des abonnements de parcours et des abonnements généraux). Le prix de l'abonnement demi-tarif reste inchangé.

13 décembre CFF Cargo augmente de manière considérable ses prestations de transport à l'étranger. Depuis le changement d'horaire, elle achemine chaque semaine plus de 320 trains (au lieu de 75 auparavant) en Allemagne, avec son propre personnel et ses propres locomotives. Sur la ligne rhénane en Allemagne, au sud de Mannheim, environ un tiers des trains de marchandises circulent sous la responsabilité de CFF Cargo. En Italie, ce sont désormais plus de 210 trains hebdomadaires (contre 45 jusqu'à présent) qui traversent les trois postes-frontières de Chiasso, Luino et Domodossola.

13 décembre CFF Cargo remporte l'appel d'offres lancé par Intercontainer-Interfrigo qui porte sur l'acheminement de plus de 50 trains par semaine entre la Belgique et l'Italie. Pour le compte de RAIPin, elle prend également en charge 50 convois hebdomadaires sur le tronçon Fribourg-en-Brisgau–Bâle de la chaussée roulante Fribourg-en-Brisgau–Novare. Avec le changement d'horaire, CFF Cargo assure le trafic marchandises sur le réseau des Transports régionaux du Mittelland (RM). Sur le trajet Porrentruy–Bonfol des Chemins de fer du Jura (CJ), CFF Cargo achemine désormais les wagons de marchandises en open access.

Avant-propos	20
Rail 2000	24
Trafic voyageurs	28
Trafic marchandises	36
Infrastructure	44
Immobilier	52
Stratégie/Objectifs	60
Prest. des pouvoirs publics	64
Caisse de pensions	66
Personnel/Domaine social	68
Environnement/Dévelop. durable	72
Sécurité	74
Information sur les risques	76
Corporate Governance	78
Chronique annuelle	89
Perspectives	92
Rapport financier	93

Perspectives 2005.

Avril

Conférence de presse bilan à Zurich (12.4.).
Lancement de la traction internationale Suisse/Italie par CFF Cargo.
Lancement de l'extension du RER (Regio S-Bahn) de Bâle.

Juin

Livraison de nouveaux véhicules pour le train-train de Zoug.

Juillet

Festivités organisées dans le cadre des 150 ans du chemin de fer en Suisse romande.

Août

Publication du résultat semestriel 2005 des CFF.

Octobre

Mise en service du nouveau poste d'enclenchement de Viège (29/30 octobre).

Rapport financier.

Rapport du groupe CFF

Rapport financier	94
Les CFF ont réalisé un bénéfice consolidé de 42,6 millions de francs, et ce en dépit du relèvement de 18 millions de francs de l'amortissement annuel au titre de la prévoyance professionnelle et de la disparition du produit exceptionnel de 95,4 millions de francs issu de la vente de la participation dans TDC.	
Compte de résultat du groupe	103
Bilan du groupe	104
Tableau de financement du groupe	106
Tableau des fonds propres du groupe	107
Annexe aux comptes du groupe	108
Remarques concernant les comptes du groupe	111
Information sur les segments: Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales	128
Liste des participations du groupe	134
Rapport du réviseur des comptes consolidés	136

SA CFF

Compte de résultat	137
Bilan	138
Tableau de financement	140
Annexe aux comptes annuels	141
Proposition d'utilisation du bénéfice	156
Rapport de l'organe de révision	157

Rapport financier.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2004 sur un bénéfice consolidé de 42,6 millions de francs et réussit ainsi à améliorer son résultat de 17,7 millions de francs par rapport à 2003. Cette progression est d'autant plus impressionnante que l'amortissement annuel au titre de la prévoyance Swiss GAAP RPC 16 a été relevé à 150 millions de francs, ce qui représente une hausse de 18 millions de francs, et que les comptes ne font plus état du produit exceptionnel de 95,4 millions de francs issu de la vente de la participation dans TDC Suisse SA et comptabilisé en 2003.

Après avoir enregistré un bénéfice de 24,9 millions de francs en 2003, le groupe CFF clôture l'exercice 2004 sur un résultat de 42,6 millions de francs et réalise ainsi une progression de 17,7 millions de francs ou 71 pour cent malgré la comptabilisation de charges exceptionnelles. Ce résultat satisfaisant a pu être atteint grâce à une augmentation des performances et à une gestion rigoureuse des coûts. Les charges d'exploitation se sont élevées à 6757,5 millions de francs tandis que les produits d'exploitation se sont établis à 7008,6 millions de francs. Le résultat d'exploitation sans la provision requise par la norme de présentation des comptes RPC 16 s'inscrit en amélioration, passant de 177,3 à 251,1 millions de francs. Malgré le relèvement à 150,0 millions de francs du montant de la provision conformément à la Swiss GAAP RPC 16 – ci-après RPC 16 – (132,0 millions de francs en 2003), le résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16 a plus que doublé par rapport à l'exercice précédent, s'établissant à 101,1 millions de francs. Compte tenu de la disparition du produit de 95,4 millions de francs issu de la vente de la participation dans TDC Suisse SA en 2003 et d'autres revenus exceptionnels, le bénéfice avant intérêts et impôts (EBIT) a chuté de 199,8 à 118,9 millions de francs. En raison de l'augmentation de 66,7 millions de francs du résultat financier, le bénéfice avant impôts accuse un fléchissement limité à 14,2 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Le résultat du groupe après impôts s'établit à 42,6 millions de francs (contre 24,9 millions de francs en 2003). Conformément à l'Arrêt du Tribunal fédéral (ATF) de décembre 2003 sur l'assujettissement des CFF pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire, des provisions pour créances fiscales d'un montant total de 41,0 millions de francs avaient dû être constituées au titre de la période 1999–2003, ce qui avait exceptionnellement grevé le résultat de l'exercice 2003.

Chiffres-clés

M CHF	2004	2003	Variation
Produits d'exploitation	7 008,6	6 490,1	518,5
Charges d'exploitation	6 757,5	6 312,8	444,7
Résultat d'exploitation avant provision RPC 16	251,1	177,3	73,8
Résultat d'exploitation après provision RPC 16	101,1	45,3	55,8
EBIT	118,9	199,8	-80,9
Résultat avant impôts	50,1	64,3	-14,2
Bénéfice du groupe	42,6	24,9	17,7

Tous les segments opérationnels ont contribué à la progression du résultat du groupe. Seul le résultat des unités centrales est inférieur à celui de l'exercice précédent en raison de la disparition du produit issu de la vente de la participation dans TDC et du relèvement de la provision RPC 16.

Bénéfice du groupe par segment

M CHF	2004	2003	Variation
Trafic voyageurs	152,2	93,4	58,8
Trafic marchandises	-2,8	-33,1	30,3
Infrastructure	43,7	0,3	43,4
Immobilier	15,2	-4,6	19,8
Unités centrales	-164,2	-34,3	-129,9
Eliminations intersociétés	-1,4	3,2	-4,6
Bénéfice du groupe	42,6	24,9	17,7

Résultat d'exploitation.

Le résultat d'exploitation avant provision RPC 16 s'élève à 251,1 millions de francs et connaît ainsi une croissance de 73,8 millions de francs ou 41,6 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette progression est largement imputable au segment Trafic voyageurs qui a enregistré un résultat d'exploitation de 191,9 millions de francs et, dans une moindre mesure, aux segments Immobilier et Unités centrales qui ont respectivement réalisé un résultat de 144,3 millions de francs et de 6,6 millions de francs. Hors indemnités compensatoires, le segment Infrastructure accuse une perte d'exploitation de 86,4 millions de francs. Le segment Trafic marchandises atteint pratiquement le seuil de rentabilité en affichant une perte d'exploitation de 3,8 millions de francs.

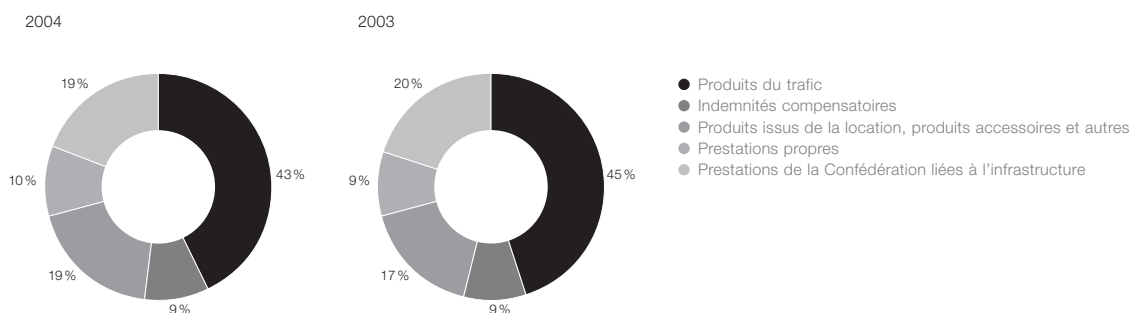
Résultat d'exploitation par segment

M CHF	2004	2003	Variation
Trafic voyageurs	191,9	165,5	26,4
Trafic marchandises	-3,8	-22,6	18,8
Infrastructure	-86,4	-111,8	25,4
Immobilier	144,3	127,9	16,4
Unités centrales	6,6	14,3	-7,7
Eliminations intersociétés	-1,4	4,0	-5,4
Résultat d'exploitation avant provision RPC 16	251,1	177,3	73,8
Dotations de la provision RPC 16	-150,0	-132,0	-18,0
Résultat d'exploitation après provision RPC 16	101,1	45,3	55,8

Produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation ont progressé de 518,5 millions de francs ou 8 pour cent par rapport à 2003 pour atteindre 7008,6 millions de francs. Cette amélioration est à mettre sur le compte de la hausse de 143,1 millions de francs des produits du trafic et des prestations propres (Rail 2000). Malgré la morosité persistante du marché des locaux professionnels (important volume de surfaces vacantes, faible demande), les produits résultant de la location d'immeubles ont légèrement augmenté. RailCity a également contribué à l'appréciation des produits d'exploitation grâce à la belle envolée du chiffre d'affaires des surfaces commerciales louées. Cette amélioration est aussi largement imputable à la modification des flux de valeurs pour l'établissement des stocks, à l'application du principe de comptabilisation à la valeur brute pour les ventes de cartes à prépaiement (94,2 millions de francs) et à l'accroissement de la participation des tiers – 123,6 millions de francs – au financement des projets d'investissement (Rail 2000, notamment tunnel du Zimmerberg).

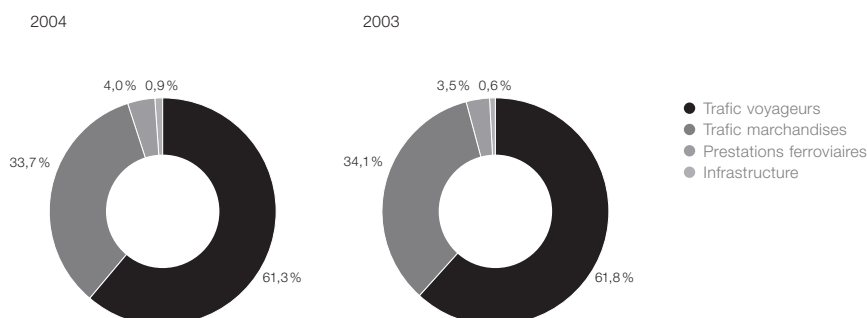
Structure des produits d'exploitation



Evolution des produits du trafic.

En 2004, les produits consolidés du trafic ont franchi pour la première fois la barre symbolique des 3 milliards de francs pour s'inscrire à 3048,6 millions de francs. Cette progression de 143,1 millions de francs ou 4,9 pour cent est imputable à tous les types de trafic. La structure des produits du trafic n'a que très faiblement varié par rapport à 2003.

Structure des produits du trafic



Produits résultant du trafic voyageurs. La croissance exponentielle de 74,2 millions de francs ou 4,1 pour cent enregistrée dans le trafic voyageurs a été favorisée par les mesures de promotion des ventes en trafic normal, notamment pour la 1^{re} classe, et par le gonflement de la demande d'abonnements généraux et annuels. L'engouement pour les cartes de parcours et autres abonnements à la veille de la hausse tarifaire du 12 décembre 2004 a donné lieu à des opérations de régularisation en fonction des dates de validité et n'a ainsi aucune incidence sur le résultat 2004. La tendance baissière observée pour les abonnements demi-tarif et les abonnements de parcours ainsi que pour les cartes multicourses a pu être stoppée au cours de l'exercice sous revue. Les activités de trafic entrant ont été stabilisées. Les nouvelles filiales EuroTurbo GmbH, SBB GmbH et RegionAlps SA dans le secteur du trafic régional, ainsi que les filiales Cisalpino SA et Lyria SA dans le trafic grandes lignes ont également contribué à ce résultat positif.

Produits résultant du trafic marchandises. En hausse de 38,1 millions de francs ou 3,8 pour cent, les produits résultant du trafic marchandises ont été meilleurs que prévu en dépit de la situation conjoncturelle et de l'intensification de la concurrence induite par l'ouverture du réseau (open access). En trafic intérieur, CFF Cargo a renforcé sa position dans les domaines de la construction, du trafic combiné et des transports Cargo Domino. En trafic de transit, des pertes ont en revanche été enregistrées en raison de l'ouverture du réseau à d'autres compagnies ferroviaires. De réels progrès ont été réalisés en ce qui concerne l'implantation des filiales en Italie surtout et en Allemagne si bien qu'un premier train 100 pour cent CFF Cargo a pu rouler sur la totalité de l'axe Nord-Sud en 2004. La multiplication du nombre de trains circulant en Allemagne et en Italie laisse entrevoir une hausse des produits.

Produits résultant des prestations ferroviaires. L'accroissement des produits résultant des prestations ferroviaires (+21,6 millions de francs) est principalement imputable au trafic voyageurs, grâce notamment à l'augmentation des prestations fournies à d'autres compagnies de chemins de fer dans le secteur du trafic international.

Produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure. Avec l'open access, un nombre croissant de sillons a pu être vendu à des tiers, ce qui se traduit par une hausse de 9,2 millions de francs des produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure.

Prestations des pouvoirs publics.

Au cours de l'exercice sous revue, les prestations des pouvoirs publics, composées des indemnités compensatoires et des prestations de la Confédération versées à CFF Infrastructure, ont augmenté de 18,5 millions de francs, pour atteindre 1 968,4 millions de francs. Cette hausse s'explique essentiellement par la compensation versée à la suite du relèvement de 2,7 à 3,5 pour cent de la réduction forfaitaire de la TVA déductible. Ce versement correspond aux dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la TVA déductible proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la réduction est calculée sur les prestations de la Confédération versées aux CFF. La réduction de la TVA déductible est sans incidence sur le compte de résultat des CFF.

L'ensemble des prestations des pouvoirs publics se décompose comme suit:

M CHF	2004	2003	Variation
Confédération	332,1	323,0	9,1
Cantons	179,5	174,9	4,6
Tiers	10,5	7,3	3,2
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	522,1	505,2	16,9
Subventions concernant le prix des sillons	101,8	93,4	8,4
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,0	18,7	-5,7
Total des indemnités compensatoires	636,9	617,3	19,6
CFF Infrastructure	1 331,5	1 327,0	4,5
Thurbo AG (sous Indemnités compensatoires dès 2004)	0,0	5,6	-5,6
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 331,5	1 332,6	-1,1
Total des prestations versées par les pouvoirs publics	1 968,4	1 949,9	18,5

La part des prestations des pouvoirs publics dans les produits d'exploitation s'est élevée à 28,1 pour cent (contre 30,0 pour cent en 2003).

Parallèlement aux prestations des pouvoirs publics précitées ayant une incidence sur le compte de résultat, les dettes envers l'actionnaire liées au financement des projets FTP (Rail 2000, lignes d'accès au Lötschberg, etc.) et à la couverture des besoins de base ont augmenté de 558,0 millions de francs.

Indemnités compensatoires.

Les CFF sont indemnisés pour les prestations qui ne couvrent pas leurs coûts mais qui ont néanmoins été commandées par les pouvoirs publics. Les indemnités compensatoires ont progressé de 19,6 millions de francs au cours de l'exercice 2004, atteignant ainsi 636,9 millions de francs. Elles englobent entre autres le paiement compensatoire à la suite du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible. L'évolution de chacune de ces indemnités est développée en détail ci-après.

Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional. La hausse des indemnités compensatoires liées au trafic régional résulte de l'élargissement de l'offre et de la compensation à la suite du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible. D'autre part, les prestations des pouvoirs publics qui ne font pas partie intégrante de la convention passée entre CFF Infrastructure et la Confédération sont désormais systématiquement comptabilisées comme indemnités compensatoires (Thurbo AG).

Indemnités compensatoires liées au trafic marchandises. Les subventions concernant le prix des sillons et les indemnités compensatoires dans le cadre du trafic marchandises visent à promouvoir le transfert du trafic de la route vers le rail. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure ont augmenté de 8,4 millions de francs pour atteindre 101,8 millions de francs. La réduction accordée par la Confédération sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo puisqu'elle est octroyée à toutes les autres entreprises de transport ferroviaire qui se procurent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure. Ainsi, au cours de l'exercice, sur les 101,8 millions de francs de subventions concernant le prix des sillons, 8,1 millions de francs, soit 8 pour cent, étaient dues à d'autres entreprises de transport ferroviaire. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont été ramenées de 18,7 à 13,0 millions de francs en 2004.

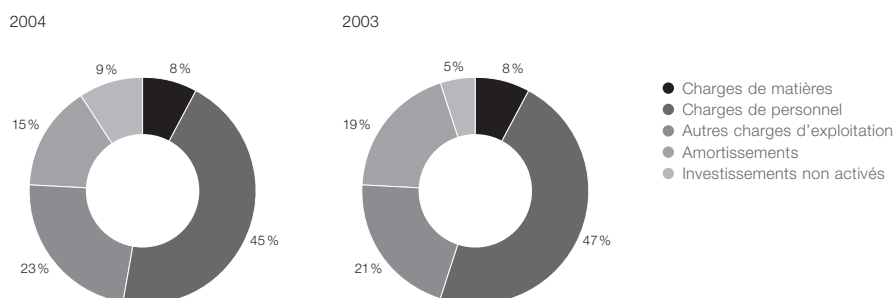
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure.

Dans le cadre du service de base, les CFF sont chargés de maintenir, d'exploiter et de développer l'infrastructure ferroviaire et perçoivent à ce titre une indemnisation de la part de la Confédération. Malgré le versement d'une compensation à la suite du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible, les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont connu une progression limitée à 4,5 millions de francs (+3,4 pour cent seulement) par rapport à 2003, ce qui s'explique par le nouveau principe de comptabilisation des prestations versées à Turbo AG qui sont désormais intégrées aux indemnités compensatoires.

Charges d'exploitation.

En 2004, les charges d'exploitation ont augmenté de 444,7 millions de francs ou 7 pour cent pour atteindre 6757,5 millions de francs. Pour une bonne moitié, cette hausse est liée à la modification des flux de valeurs déjà mentionnée dans le paragraphe traitant des produits d'exploitation. La multiplication des prestations propres liées à la fabrication de pièces de rechange destinées à l'entretien du matériel roulant a entraîné une augmentation correspondante des charges de matières. Par ailleurs, le gonflement des charges d'exploitation s'explique par des augmentations concomitantes des charges de personnel, des amortissements et des charges d'investissement non activées (décomptes de projet Rail 2000). Les mesures d'optimisation de la gestion des dépenses ont néanmoins largement porté leurs fruits, en contribuant au résultat positif, et leurs effets étaient perceptibles dans tous les domaines.

Structure des charges d'exploitation



Bilan**Version abrégée du bilan**

M CHF	31.12.2004	31.12.2003	Variation
Actifs circulants	2 199,5	2 048,1	151,5
dont liquidités	805,7	604,9	200,8
Actifs immobilisés	26 436,9	26 730,5	-293,7
dont immobilisations corporelles et infrastructures en construction	24 878,0	24 246,1	631,9
Total des actifs	28 636,4	28 778,6	-142,2
Dettes financières	5 086,9	4 797,1	289,8
Autres dettes	11 821,3	12 298,9	-477,6
Capitaux propres ¹	11 728,2	11 682,6	45,6
Total des passifs	28 636,4	28 778,6	-142,2

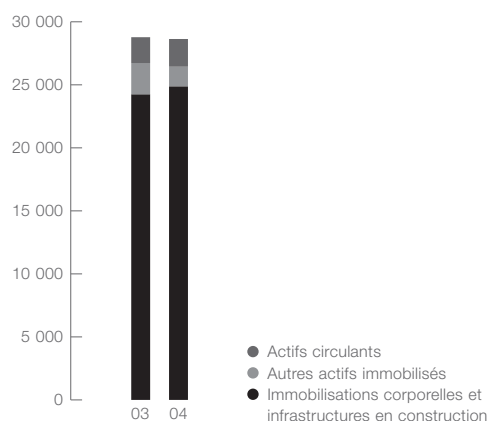
1 A compter de 2004, les intérêts minoritaires sont comptabilisés dans les capitaux propres conformément à la Swiss GAAP RPC 24.

Le total du bilan du groupe CFF a baissé de 142,2 millions de francs par rapport à 2003, ce qui s'explique par le recul des actifs immobilisés. Ce poste s'est réduit alors que les immobilisations corporelles et les infrastructures en construction ont enregistré une augmentation nette de 631,9 millions de francs due à la contraction des immobilisations financières (à la suite notamment du paiement de la dernière tranche prévue dans le cadre du plan de refinancement de 906,8 millions de francs convenu avec la Confédération lors de l'autonomisation de la Caisse de pensions des CFF). Les dettes envers l'actionnaire ont baissé dans les mêmes proportions. La baisse du total du bilan est également liée à l'application de la Swiss GAAP RPC 23. Conformément à cette nouvelle recommandation, une partie de l'ancienne provision constituée pour compenser les coûts de l'énergie (à savoir 410,7 millions de francs) a été requalifiée en tant que dépréciation de valeur sur les immobilisations de la centrale Kraftwerk Amsteg AG. Au passif, l'application de cette recommandation (RPC 23) a en outre généré d'importants reports entre postes. Ainsi, les recettes imputées au titre de droits portant sur la pose de câbles et d'engagements découlant du leasing ICN et initialement comptabilisées en tant que provisions ont dû être reclassées dans les dettes à long terme. D'autres provisions ont été transférées dans les passifs de régularisation.

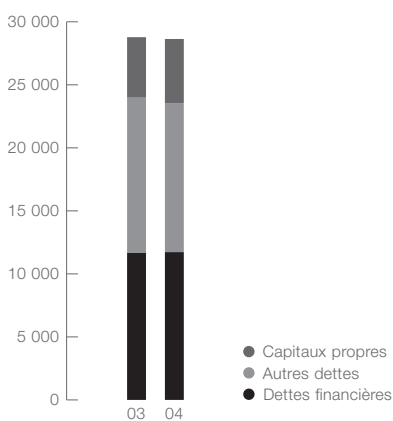
Les capitaux propres hors intérêts minoritaires ont augmenté de 0,4 pour cent à 11 702,5 millions de francs. Le ratio de fonds propres s'élève à 40,9 pour cent (contre 40,5 pour cent en 2003).

Actifs

M CHF

**Passifs**

M CHF



Origine des fonds

M CHF	2004	2003
Cash flow	1 124,2	1 052,0
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	1 328,2	839,3
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 924,1	-2 088,5
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	796,4	890,9
Variation des flux	200,5	-358,3

Par rapport à 2003, le cash flow a progressé de 72,2 millions de francs ou 6,9 pour cent pour atteindre 1124,2 millions de francs. Les flux de fonds relatifs à l'exploitation ont augmenté de 488,9 millions de francs pour s'établir à 1328,2 millions de francs. Néanmoins, ils ne suffisent pas à couvrir les importants besoins d'investissement. Le financement requis a été essentiellement assuré par le biais des subsides fédéraux (558,0 millions de francs). Ces fonds servent surtout à financer les investissements de Rail 2000 ainsi que les lignes d'accès au Lötschberg et à couvrir les besoins de base dans le domaine de l'infrastructure. Les fonds nécessaires au financement du matériel roulant et aux autres investissements ont été levés sur le marché.

Endettement net

M CHF	2004	2003
Dettes financières à court terme	62,9	25,7
Dettes financières à long terme	5 024,0	4 771,4
Autres dettes à long terme	7 708,1	7 893,9
envers la Confédération	7 503,5	7 852,3
envers des tiers	204,7	41,6
./. Recettes imputées à long terme ¹	-147,6	0,0
Total des dettes financières	12 647,6	12 691,0
./. Liquidités et placements en valeurs mobilières	-1 396,7	-1 246,3
./. Créances envers l'actionnaire concernant la Caisse de pensions	0,0	-906,8
Endettement net	11 250,9	10 537,9
Augmentation	713,0	1 202,5
Variation des engagements envers la Confédération	558,0	717,0
Augmentation hormis Confédération	155,0	485,5

¹ Les recettes imputées à long terme ont été reclassées dans les dettes à long terme conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23.

Au cours de l'exercice sous revue, l'endettement net des CFF s'est encore creusé. L'augmentation, qui se chiffre au total à 713,0 millions de francs, est inférieure à celle de 2003 (489,5 millions de francs). Cette évolution est largement imputable au financement de grands projets ferroviaires tels que Rail 2000 et les lignes d'accès au Lötschberg. Déduction faite de l'augmentation annuelle de la dette vis-à-vis de la Confédération, l'endettement net directement influençable par les CFF s'est donc accru de 155,0 millions en 2004, et de 485,5 millions de francs en 2003. Cette dégradation est principalement liée à l'acquisition de nouveau matériel roulant.

Compte de résultat du groupe CFF.

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

M CHF	Remarque	2004	2003
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 048,6	2 905,5
Indemnités compensatoires	2	636,9	617,3
Produits résultant de la location d'immeubles	3	294,5	287,6
Produits accessoires	4	956,7	754,2
Autres produits		99,0	108,4
Prestations propres	5	727,3	602,5
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	6	1 331,5	1 332,6
Déductions sur les produits	7	-85,9	-118,0
Total des produits d'exploitation		7 008,6	6 490,1
Charges d'exploitation			
Charges de matières	8	-527,5	-478,7
Charges de personnel	9	-3 075,2	-2 987,0
Autres charges d'exploitation	10	-1 560,0	-1 350,2
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	11	-984,7	-1 200,8
Charges d'investissement non activées	12	-610,0	-296,1
Total des charges d'exploitation		-6 757,5	-6 312,8
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16		251,1	177,3
Engagements de prévoyance RPC 16	13	-150,0	-132,0
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16		101,1	45,3
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	14	42,7	138,9
Produits exceptionnels		0,0	42,4
Charges exceptionnelles		0,0	-9,5
Projet «Chance»	15	-24,9	-17,3
EBIT		118,9	199,8
Produits financiers	16	86,2	68,9
Charges financières	17	-155,0	-204,4
Bénéfice avant impôts		50,1	64,3
Charges d'impôts	18	-6,1	-40,5
Intérêts minoritaires		-1,4	1,1
Bénéfice du groupe		42,6	24,9

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

Bilan du groupe CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Actifs circulants			
Liquidités	19	805,7	604,9
Créances résultant de ventes et de prestations de services	20	546,8	557,8
Autres créances	21	160,8	239,3
Stocks et travaux en cours	22	291,6	281,9
Actifs de régularisation		394,6	364,2
Total des actifs circulants		2 199,5	2 048,1
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	23	1 343,2	2 275,2
Immobilisations corporelles	24	19 520,5	17 894,2
Infrastructures en construction	24	5 357,5	6 351,9
Immobilisations incorporelles	25	215,7	209,2
Total des actifs immobilisés		26 436,9	26 730,5
Total des actifs		28 636,4	28 778,6

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

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Dettes			
Dettes financières à court terme	26	62,9	25,7
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	27	726,6	621,9
Autres dettes à court terme	28	126,2	108,8
Passifs de régularisation	29	1 174,4	922,0
Provisions à court terme	30	359,8	335,3
Total des dettes à court terme		2 449,9	2 013,7
Dettes financières à long terme	31	5 024,0	4 771,4
Autres dettes à long terme	32	7 708,1	7 893,9
Provisions à long terme	30	1 726,2	2 415,1
Impôts latents ¹		0,0	1,9
Total des dettes à long terme		14 458,3	15 082,3
Total des dettes		16 908,2	17 096,0
Capitaux propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice du groupe		590,8	565,9
Bénéfice du groupe		42,6	24,9
Capitaux propres sans intérêts minoritaires		11 702,5	11 659,9
Intérêts minoritaires		25,7	22,7
Total des capitaux propres		11 728,2	11 682,6
Total des passifs		28 636,4	28 778,6

1 Les impôts latents ont été reclassés dans les provisions à long terme conformément à la Swiss GAAP RPC 23.

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

Tableau de financement du groupe CFF.

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

M CHF	2004	2003
Bénéfice du groupe	42,6	24,9
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	984,7	1 200,8
Produits et charges d'investissement non activés	486,4	296,1
Variation des recettes imputées à long terme ¹	-11,0	0,0
Variation des provisions à long terme	102,7	51,2
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-42,7	-138,9
Prestations propres activées	-429,1	-378,3
Evaluation selon la méthode de mise en équivalence	-9,4	-3,8
Cash flow	1 124,2	1 052,0
Variation des créances résultant de ventes et de prestations de services	10,7	-11,1
Variation des stocks et travaux en cours	-9,7	-23,8
Variation des autres actifs circulants	23,8	-82,9
Variation des dettes à court terme	177,9	-94,2
Variation des intérêts minoritaires	1,3	-0,7
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	1 328,2	839,3
Modification du périmètre de consolidation	4,6	-17,5
Achat d'immobilisations financières	-51,8	-59,6
Vente d'immobilisations financières	129,3	165,5
Investissements en immobilisations corporelles et infrastructures en construction	-2 050,8	-2 290,5
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	46,2	119,1
Investissements en immobilisations incorporelles	-1,6	-5,5
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 924,1	-2 088,5
Variation des dettes financières à court terme	37,3	-5,5
Variation des dettes financières à long terme	217,9	137,1
Variation des autres dettes à long terme	541,5	759,8
Dividendes aux intérêts minoritaires	-0,3	-0,5
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	796,4	890,9
Variation des flux	200,5	-358,3
Liquidités au 1 ^{er} janvier	604,9	964,7
Différence de conversion des monnaies étrangères	0,3	-1,5
Liquidités au 31 décembre	805,7	604,9
Variation des liquidités	200,5	-358,3

¹ Les recettes imputées à long terme ont été reclassées dans les dettes à long terme, conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23, et doivent donc être supprimées.

Tableau des fonds propres du groupe CFF.

	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Cumul des différences de conversion des monnaies étrangères	Total sans intérêts minoritaires	Intérêts minoritaires	Total avec intérêts minoritaires
M CHF							
Capitaux propres au 1.1.2003	9 000,0	2 069,1	564,4	0,0	11 633,5	16,8	11 650,3
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	24,9	0,0	24,9	5,9	30,8
Différences de conversion des monnaies étrangères	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5	0,0	1,5
Capitaux propres au 31.12.2003	9 000,0	2 069,1	589,3	1,5	11 659,9	22,7	11 682,6
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	42,6	0,0	42,6	1,9	44,5
Différences de conversion des monnaies étrangères	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Capitaux propres au 31.12.2004	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2

Le capital-actions, entièrement libéré, est réparti sur 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs chacune. Conformément à l'art. 64 de la loi sur les chemins de fer, les réserves provenant de bénéfices englobent une réserve (de 520,6 millions de francs) pour couvrir les déficits futurs.

Annexe aux comptes du groupe 2004. Principes de consolidation.

Généralités. Les principes appliqués en matière de présentation des comptes satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et aux «Recommandations relatives à la présentation des comptes» (Swiss GAAP RPC). Ils donnent une image fidèle (true and fair view) des comptes annuels consolidés.

Date de clôture. L'exercice compte douze mois pour toutes les sociétés. Exception faite de Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG (clôture au 30 septembre), l'exercice comptable de toutes les unités incluses est identique à l'année civile.

Périmètre de consolidation. Les comptes consolidés englobent les comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (SA CFF) et de toutes les sociétés dans lesquelles la SA CFF détient, directement ou indirectement, la majorité des voix.

La participation de 100 pour cent dans AlpTransit Gotthard AG n'est pas consolidée, mais prise en compte selon la méthode de mise en équivalence. Conformément à un accord conclu avec les CFF, la Confédération dirige directement cette participation, et le critère de la direction unique au sein du groupe CFF n'est donc pas rempli.

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation figurent aux pages 134 et 135.

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

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

Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles la SA CFF détient une participation de 20 pour cent à 50 pour cent, sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence.

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

Conversion des monnaies étrangères. Les actifs et les dettes des bilans établis en monnaies étrangères sont convertis au cours du jour de clôture. Les capitaux propres sont convertis au cours historique, les produits et les charges au cours moyen. Les différences de conversion résultant de l'application de cette méthode sont compensées avec les réserves provenant de bénéfices, sans incidence sur le résultat.

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

	Cours moyen		Cours du jour de clôture	
	2004	2003	31.12.2004	31.12.2003
EUR	1,55	1,55	1,56	1,58

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

Principes d'évaluation.

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

Actifs circulants. Les **liquidités** englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux, les avoirs en comptes bancaires, les placements financiers réalisables à court terme et les titres non nécessaires à l'exploitation. Les titres sont évalués au cours du marché.

Les **créances résultant de ventes et de prestations de services** ainsi que les autres créances sont portées en compte à leur valeur nominale après déduction des corrections de valeur nécessaires. Les risques de solvabilité concrets sont couverts par des provisions individuelles, les risques latents par des correctifs de valeur forfaitaires.

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

Actifs immobilisés. Les **immobilisations financières** comprennent les participations non consolidées. Celles dans lesquelles la SA CFF détient au moins 20 pour cent des voix sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence et les autres figurent dans les comptes au coût d'acquisition, déduction faite des amortissements nécessaires. Les immobilisations financières comprennent en outre des créances à long terme envers des tiers, envers des participations non consolidées et envers l'actionnaire, qui sont portées en compte à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets.

Les **immobilisations corporelles** sont évaluées au coût d'acquisition ou au prix de revient, déduction faite des amortissements nécessaires. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation.

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

Equipements techniques, électrotechniques et mécaniques	15-25
Instruments, mobilier et outillage	5-20
Matériel informatique	2-8
Télécommunications	2-20
Véhicules	
– Locomotives et véhicules moteurs	25-30
– Voitures et wagons	20-30
– Wagons de service	20-33
– Véhicules routiers et autres	7-30
Technique ferroviaire	20-50
Raccordement, alimentation, élimination	15-30
Ouvrages hydrauliques	40-80
Bâtiments	40-75

Les contrats de leasing qui, sur le plan économique, sont assimilés à l'achat d'un objet (leasing financier) sont comptabilisés dans les immobilisations corporelles et amortis sur la même durée que les immobilisations comparables. Les dettes résultant de contrats de leasing sont comptabilisées comme dettes financières. Les gains issus de ces transactions de cession-bail (leasing financier) donnent lieu à des opérations de régularisation qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat.

Les **infrastructures en construction** englobent l'ensemble des coûts relatifs à un projet. Les coûts ne pouvant pas être inscrits à l'actif sont pris en considération jusqu'à la fin du projet par des corrections de valeur.

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

Goodwill	5
Droits	selon le contrat
Logiciels	4-8

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

Les **provisions** sont constituées et dissoutes selon les principes de l'économie d'entreprise. Les impôts latents concernent uniquement les sociétés en participation, car la SA CFF et CFF Cargo SA – à l'exception des immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire – ne sont pas soumises à l'impôt. Ils 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. Les provisions sont constituées selon la méthode «liability» et, le cas échéant, adaptées en fonction des modifications de la législation fiscale locale. Elles sont inscrites au bilan, au poste Provisions à long terme.

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

Les affectations à la **prévoyance professionnelle** sont conformes aux prescriptions de la LPP. La plupart des institutions de prévoyance du groupe appliquent le système de la primauté des prestations. Les prestations versées aux collaborateurs assurés sont généralement calculées en pourcent du salaire escompté durant les dernières années qui précèdent le départ à la retraite et sont fonction du nombre d'années de service.

En principe, la prévoyance professionnelle des employés du groupe CFF est assurée par la Caisse de pensions des CFF, autonome depuis le 1^{er} janvier 1999. Certaines filiales sont toutefois affiliées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution de prévoyance.

La Swiss GAAP RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises,

indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Elle oblige donc les entreprises à tenir compte de ces institutions dans leurs états financiers alors que, juridiquement parlant, il n'en découle pas nécessairement de créances ou de dettes pour l'entreprise. Les actifs et les dettes des institutions de prévoyance sont réévalués périodiquement. LCP Libera SA se charge annuellement des calculs RPC 16 pour le compte de la SA CFF selon la méthode «Projected Unit Credit» (coût unitaire projeté). Calculés selon une méthode prospective, les engagements de prévoyance (Projected Benefit Obligations – PBO) relatifs aux assurés actifs correspondent à la valeur actuelle des prestations de prévoyance acquises à la date de clôture, compte tenu de l'augmentation supposée des salaires et des rentes ainsi que des probabilités de sortie. Les engagements de prévoyance relatifs aux bénéficiaires de rentes correspondent à la valeur actuelle des rentes en cours, compte tenu de l'augmentation supposée des rentes. L'engagement total est ensuite mis en parallèle avec la fortune de prévoyance évaluée à sa valeur de marché. En cas d'insuffisance de couverture, le montant passif (report du montant de l'exercice précédent), au moins, doit être inscrit dans les comptes financiers. Si la différence entre le montant passif et l'insuffisance de couverture effective dépasse la marge prévue par la RPC 16 (montant s'écartant de plus de 10 pour cent de la fortune de prévoyance ou des engagements de prévoyance), celle-ci doit être inscrite dans le compte de résultat et être amortie sur la durée résiduelle moyenne de service des employés actifs (dans le cas des CFF, 14 ans).

Instruments financiers dérivés. Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les instruments dérivés servent donc exclusivement à couvrir les opérations de base. Les événements ayant des incidences sur le compte de résultat sont comptabilisés. Une évaluation régulière des transactions hors bilan permet de contrôler les risques.

Remarques concernant les comptes du groupe.

0 Remarques générales

0.1 Modification du périmètre de consolidation

Depuis le 1^{er} janvier 2004, le cercle des participations entièrement consolidées a subi les modifications suivantes:

Entrées: Euroswitch SA, Freienbach (juin 2004)

Sorties: Parking Simplon-Gare SA Lausanne, Lausanne (novembre 2004)

1 Produits du trafic

M CHF	2004	2003
Trafic voyageurs	1 870,3	1 796,1
Trafic marchandises	1 027,8	989,7
Prestations ferroviaires	122,8	101,2
Infrastructure	27,7	18,5
Produits du trafic	3 048,6	2 905,5

Les produits du trafic ont augmenté de 4,9 pour cent en 2004.

Le produit du trafic voyageurs affiche une progression de 74,2 millions de francs ou 4,1 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse résulte du gonflement de la demande d'abonnements généraux et annuels, de l'amélioration du chiffre d'affaires réalisé par le tarif normal (1^{re} classe) et de la croissance des prestations de trafic fournies par les filiales sur les réseaux régional et grandes lignes. Pendant l'exercice sous revue, la situation s'est de nouveau légèrement détendue dans le secteur du trafic entrant.

En 2004, le trafic marchandises a pu conforter sa position dans le trafic intérieur. Cependant, les résultats obtenus diffèrent fortement en fonction des segments de marché. Si une progression a été enregistrée dans le domaine de la construction, du trafic combiné et des transports Cargo Domino, le trafic de transit a affiché des pertes dues à l'open access.

Les prestations ferroviaires fournies aux autres compagnies de chemins de fer ont crû en 2004 et, partant, le produit a progressé de 21,6 millions de francs.

Les produits liés à l'utilisation de l'infrastructure se sont accrûs en raison de l'augmentation des ventes de sillons à des tiers.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2004	2003
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	332,1	323,0
Cantons	179,5	174,9
Contributions de tiers	10,5	7,3
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	522,1	505,2
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises		
pour le trafic combiné	41,0	35,6
pour les autres trafics marchandises	60,8	57,8
Total des subventions concernant le prix des sillons	101,8	93,4
Indemnités compensatoires versées à Cargo pour le trafic combiné	13,0	18,7
Indemnités compensatoires	636,9	617,3

Les indemnités compensatoires ont augmenté de 19,6 millions de francs pendant l'exercice sous revue.

Cette hausse résulte de l'élargissement de l'offre dans le trafic voyageurs régional, du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible de 2,7 à 3,5 pour cent (voir remarque 10) ainsi que de la modification du principe de comptabilisation des indemnités liées à l'infrastructure versées à Turbo AG (5,6 millions de francs) et inscrites en 2003 au poste Indemnités de la Confédération.

Conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) pour la comptabilisation des indemnités compensatoires versées par la Confédération en faveur de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) (voir remarque 6), la subvention de 33,0 millions de francs allouée à la ZVV est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional. Les subventions concernant le prix des sillons et les indemnités compensatoires dans le cadre du trafic marchandises visent à promouvoir le transfert du trafic de la route vers le rail. Au cours de l'exercice sous revue, les subventions directes accordées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont été revues à la baisse tandis que les subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure ont été plus importantes. La réduction accordée par la Confédération sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo, puisqu'elle est octroyée à toutes les autres entreprises de transport ferroviaire qui se procurent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure.

3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits issus de la location ont légèrement augmenté grâce à l'activité commerciale florissante dans les gares RailCity. En revanche, l'offre en locaux commerciaux demeure excédentaire, entraînant des répercussions sur les prix des locations.

4 Produits accessoires

M CHF	2004	2003
Prestations de services pour tiers	328,6	244,7
Travaux de maintenance et d'entretien	76,1	61,0
Produits résultant de la location	83,7	80,2
Ventes d'énergie	91,5	83,4
Opérations de change	40,8	39,3
Commissions	66,5	81,8
Matériel et imprimés	38,5	49,9
Participations financières	207,9	71,1
Autres produits accessoires	23,1	42,8
Produits accessoires	956,7	754,2

L'augmentation des produits accessoires résulte de l'application du principe de comptabilisation à la valeur brute pour les ventes de cartes à prépaiement et de l'accroissement de la participation des tiers au financement des projets d'investissement (Rail 2000, notamment tunnel du Zimmerberg).

Les ventes de cartes à prépaiement se répercutent sur les prestations de services pour tiers à hauteur de 94,2 millions de francs. Les autres charges d'exploitation ont augmenté en conséquence de 86,4 millions de francs (voir remarque 10).

Les tiers ont participé au financement des projets d'investissement mis en œuvre par Infrastructure dans le cadre de Rail 2000 à hauteur de 123,6 millions de francs. Ce montant, sans incidence sur le compte de résultat, a entraîné une augmentation correspondante des charges d'investissement non activées (voir remarque 12).

5 Prestations propres

M CHF	2004	2003
Investissements	429,1	378,3
Etablissement de stocks	298,2	224,2
Prestations propres	727,3	602,5

L'augmentation des prestations propres liées aux investissements s'explique par les prestations supplémentaires fournies pour les projets d'investissement dans le domaine de l'infrastructure.

Les prestations propres pour l'établissement de stocks affichent une progression due à l'augmentation des pièces de rechange requises dans le cadre de Rail 2000 en vue d'assurer l'entretien du matériel roulant utilisé en trafic voyageurs. La hausse est également liée à la modification des flux de valeurs pour l'établissement des stocks d'infrastructure, qui a entraîné une augmentation correspondante des charges de matières.

6 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2004	2003
Amortissement lié à l'infrastructure	833,0	862,7
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	498,5	464,3
Prestations à Turbo AG	0,0	5,6
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 331,5	1 332,6

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont fléchi de 1,1 million de francs par rapport à l'exercice précédent, et ce malgré la compensation versée à la suite du relèvement de 0,8 pour cent de la réduction forfaitaire de la TVA déductible. Les variations des différentes rubriques sont liées aux programmes d'allègement 2003 et 2004 de la Confédération ainsi qu'au nouveau principe de comptabilisation des prestations versées à Turbo AG, dorénavant inscrites au poste Indemnités compensatoires.

Les amortissements liés à l'infrastructure sont destinés à préserver la substance des infrastructures existantes et à couvrir les investissements non activés. La perte engendrée par les frais d'exploitation courants doit être couverte par les contributions d'exploitation à l'infrastructure.

Les prestations de la Confédération englobent également le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) d'un montant de 33,0 millions de francs. Cette somme n'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, elle est rétrocédée à la ZVV conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional (voir remarque 2).

7 Déductions sur les produits

Les déductions sur les produits ont diminué de 32,1 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. La dissolution d'une provision de 25,0 millions de francs, devenue inutile, explique en grande partie cette baisse et a en outre une incidence sur le compte de résultat.

8 Charges de matières

L'accroissement des charges de matières résulte essentiellement de l'augmentation des pièces de rechange requises dans le cadre de l'entretien du matériel roulant utilisé pour le trafic voyageurs (Rail 2000), de la modification des flux de valeurs pour l'établissement des stocks d'infrastructures et du surcroît de prestations propres liées aux investissements.

9 Charges de personnel

M CHF	2004	2003
Charges de personnel (salaires)	2 574,9	2 544,7
Charges sociales	384,4	356,5
Autres charges de personnel	115,9	85,8
Charges de personnel	3 075,2	2 987,0

Les charges de personnel ont augmenté de 88,2 millions de francs ou 3 pour cent par rapport à 2003 même si les effectifs moyens ont diminué de 356 unités, à 28 351 personnes à plein temps.

La forte hausse des charges sociales résulte de la prise en charge des frais d'invalidité professionnelle et de la contribution paritaire d'assainissement versée par l'employeur en vue d'améliorer la situation de la Caisse de pensions des CFF. Entrées en vigueur au 1^{er} juillet 2003, ces mesures ont été considérées pour la première fois sur l'ensemble d'un exercice.

Les autres charges de personnel ont crû de 30,1 millions de francs. Elles comprennent notamment les frais de formation et perfectionnement, les restaurants du personnel, et depuis peu les vêtements de travail (frais auparavant pris en compte dans les charges de matières). Dans les comptes de l'exercice 2004, ce poste contient en outre les primes versées aux collaborateurs pour la réussite du lancement de Rail 2000.

10 Autres charges d'exploitation

M CHF	2004	2003
Loyer pour immobilisations corporelles	28,5	27,2
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	212,5	211,9
Charges de véhicules	137,0	140,3
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits, taxes	63,5	68,3
Charges d'énergie, élimination des déchets	141,5	145,5
Charges d'administration et d'informatique	252,9	219,5
Dépenses publicitaires	52,3	46,1
Autres charges d'exploitation	283,0	171,2
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires	76,6	54,4
Charges pour prestations fournies par des tiers	312,0	265,8
Autres charges d'exploitation	1 560,0	1 350,2

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 209,8 millions de francs ou 15,6 pour cent pendant l'exercice sous revue.

La hausse des charges d'administration et d'informatique est largement liée à la croissance des besoins en prestations informatiques. La croissance des dépenses publicitaires est due notamment à l'organisation de campagnes de promotion pour le lancement de Rail 2000.

La comptabilisation à la valeur brute des ventes de cartes à prépaiement décrites au paragraphe Produits accessoires (voir remarque 4) se répercute sur les autres charges d'exploitation.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires sont liées aux dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la TVA déductible proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la SA CFF applique une réduction représentant 3,5 pour cent des prestations de la Confédération perçues (2,7 pour cent en 2003).

La hausse des charges pour prestations est due à l'augmentation des sillons acquis auprès de tiers et à la multiplication des prestations fournies par d'autres compagnies ferroviaires (trafic international).

11 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2004	2003
Amortissements sur immobilisations financières	0,2	0,9
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 018,1	968,0
Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction	-142,9	112,5
Amortissements sur immobilisations incorporelles	57,5	72,8
Amortissement sur les valeurs comptables résiduelles	51,9	46,6
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	984,7	1 200,8

L'augmentation des amortissements sur immobilisations corporelles résulte essentiellement de la progression des immobilisations corporelles induite par les investissements réalisés dans l'infrastructure et le matériel roulant en vue de Rail 2000.

Les diminutions sur les infrastructures en construction se sont avérées supérieures aux augmentations liées aux nouveaux investissements en raison de la hausse du volume de décompte (notamment Rail 2000). Les variations des correctifs de valeur sur les infrastructures en construction ont été positives pendant l'exercice sous revue, ce qui s'est traduit par une diminution des frais d'amortissement. Les parts non activées résultant du décompte de projets ont été affectées au poste Charges d'investissement non activées.

Les amortissements sur immobilisations incorporelles englobent les amortissements sur logiciels, droits et goodwill.

La légère augmentation des amortissements sur les valeurs comptables résiduelles est due au gonflement du poste relatif à la diminution des infrastructures par rapport à l'exercice précédent.

12 Charges d'investissement non activées

Les charges d'investissement non activées sont en augmentation par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse est liée à l'importante progression de la participation des tiers au financement des projets d'investissement (voir remarque 4) et à l'accroissement du volume de décompte en raison du lancement de Rail 2000.

13 Engagements de prévoyance RPC 16

L'amortissement visant à couvrir l'écart résultant de la différence de couverture de la Caisse de pensions a été augmenté à 150,0 millions de francs (voir explications détaillées à la remarque 30, paragraphe «Prévoyance professionnelle»).

14 Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

Le bénéfice est dû essentiellement à la vente d'immeubles et de terrains par le segment Immobilier.

15 Projet «Chance»

Le projet «Chance» a été lancé afin de réintégrer le personnel dont le poste a été supprimé dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration.

16 Produits financiers

M CHF	2004	2003
Tiers	29,4	31,2
Sociétés associées	1,4	1,0
Actionnaire	1,1	1,1
Produits financiers et produits des participations d'autres participations	1,1	1,1
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	16,1	11,7
Autres produits financiers	37,1	22,8
Produits financiers	86,2	68,9

17 Charges financières

M CHF	2004	2003
Tiers	126,5	141,0
Sociétés associées	1,0	0,0
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	0,6	1,6
Actionnaire	12,4	55,1
Autres charges financières	14,6	6,7
Charges financières	155,0	204,4

A la suite de la diminution du prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF, les charges d'intérêt ont baissé de 42,7 millions de francs, ce qui se répercute sur les charges financières de l'actionnaire. La faiblesse généralisée des taux a entraîné un repli des charges financières envers les tiers malgré la hausse des dettes financières.

L'appréciation des autres charges et produits financiers s'explique par les fluctuations liées à la valorisation des avoirs en monnaies étrangères.

18 Charges d'impôts

M CHF	2004	2003
Impôts courants sur les bénéfices et le capital	6,2	40,7
Impôts latents sur les bénéfices	-0,1	-0,2
Charges d'impôts	6,1	40,5

Conformément à l'art. 21 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, les CFF sont exonérés de tout impôt cantonal ou communal.

En application de l'Arrêt du Tribunal fédéral de décembre 2003 relatif à l'assujettissement partiel de la SA CFF à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire, des provisions pour créances fiscales de 41,0 millions de francs ont été constituées rétroactivement pour la période 1999-2003 au titre de l'impôt sur les bénéfices et sur le capital. Les charges d'impôt comptabilisées au titre de l'année 2004 ont été évaluées à 4,4 millions de francs. L'estimation se base sur les informations obtenues dans le cadre des négociations menées au moment de la rédaction du rapport avec la Conférence suisse des impôts. D'autres charges d'impôts proviennent des filiales de la SA CFF assujetties à l'impôt.

19 Liquidités

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Caisse	20,9	39,1
Poste	83,7	45,8
Banques	312,4	487,9
Dépôts à terme	397,9	52,2
Comptes d'attente	-9,3	-20,2
Titres	0,1	0,1
Liquidités	805,7	604,9

Conformément aux dispositions actuelles de la loi sur les finances de la Confédération, la SA CFF exécute une grande partie de son trafic des paiements par le biais de l'Administration fédérale des finances (AFF). Au 31 décembre 2004, les avoirs en comptes courants détenus auprès de l'AFF représentaient 26,9 millions de francs (310,6 millions de francs en 2003). En 2004, l'Administration fédérale des finances gérait aussi pour la première fois des dépôts à terme des CFF représentant 250,0 millions de francs. L'augmentation des liquidités s'explique par la levée de capitaux à long terme en vue d'assurer un fonds de trésorerie ou de financer les investissements futurs.

20 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Créances résultant de ventes et de prestations de services envers des tiers	591,2	575,3
envers des participations non consolidées	17,6	22,9
Corrections de valeur	-62,0	-40,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	546,8	557,8

Les créances résultant de ventes et de prestations de services ont légèrement baissé par rapport à l'exercice précédent. La hausse des corrections de valeur s'explique par la comptabilisation de corrections de valeur individuelles et l'augmentation des créances envers les voyageurs sans titre de transport valable.

21 Autres créances

Les autres créances englobent pour l'essentiel des avoirs de la TVA déductible et de l'impôt anticipé ainsi que la régularisation des primes d'assurances.

22 Stocks et travaux en cours

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Stocks	441,6	461,1
Travaux en cours	24,6	14,6
Corrections de valeur	-174,6	-193,8
Stocks et travaux en cours	291,6	281,9

Les corrections de valeurs sont dues aux réévaluations des stocks.

23 Immobilisations financières

	Titres à long terme	Participations dans les sociétés asso- ciées	Autres participations	Créances à long terme envers des tiers	Créances à long terme envers des participations non consolidées	Créances à long terme envers l'actionnaire	Total
M CHF							
Coût d'acquisition							
Etat au 1.1.2004	641,3	103,8	39,0	566,2	51,8	906,8	2 308,9
Fluctuations de valeur	0,0	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4
Augmentation	3,8	39,3	2,1	3,1	3,4	0,0	51,8
Diminution	-54,2	-0,2	-0,6	-25,1	-25,6	-906,8	-1 012,5
Transferts	0,0	0,0	0,1	19,2	0,0	0,0	19,3
Etat au 31.12.2004	591,0	152,3	40,6	563,4	29,7	0,0	1 377,0
Amortissements cumulés							
Etat au 1.1.2004	-0,1	-2,1	-6,4	-25,1	0,0	0,0	-33,7
Augmentation	0,0	0,0	-1,8	-0,1	0,0	0,0	-1,9
Diminution	0,1	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Etat au 31.12.2004	0,0	-0,4	-8,2	-25,2	0,0	0,0	-33,8
Valeur comptable nette au 1.1.2004	641,2	101,7	32,6	541,1	51,8	906,8	2 275,2
Valeur comptable nette au 31.12.2004	591,0	151,9	32,4	538,2	29,7	0,0	1 343,2

Evolution des participations dans les sociétés associées

	Part de capitaux propres	Goodwill net ¹
M CHF		
Valeur comptable nette au 1.1.2004	101,7	0,9
Augmentation	39,3	1,1
Dividendes perçus	-6,1	
Part au résultat	15,5	
Diminution	-0,2	
Amortissements	1,7	-1,3
Valeur comptable nette au 31.12.2004	151,9	0,7

1 Le goodwill est inscrit au bilan, au poste Immobilisations incorporelles.

L'augmentation enregistrée dans les titres à long terme est due à la thésaurisation du produit issu du placement des fonds destinés au remboursement des dettes qui résultent de contrats de leasing. Les dettes correspondantes sont inscrites au passif. La diminution enregistrée dans les titres à long terme s'explique par un ajustement monétaire sur les dettes résultant de contrats de leasing.

L'augmentation enregistrée en ce qui concerne les participations dans les sociétés associées s'explique par le relèvement de la participation dans Cisalpino SA et la prise en compte de la nouvelle participation dans TILO SA.

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés à la Coopérative d'habitation des cheminots.

En raison des modalités de paiement convenues dans le cadre du refinancement de la Caisse de pensions des CFF, les créances à long terme envers l'actionnaire ont diminué de 906,8 millions de francs. Le paiement de la dernière tranche a été effectué pendant l'exercice sous revue. Les dettes à long terme envers l'actionnaire ont baissé dans les mêmes proportions (voir remarque 32).

24 Immobilisations corporelles et infrastructures en construction

M CHF	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Infrastruc- tures en construction et acomptes	Total
Coût d'acquisition								
Etat au 1.1.2004	10 963,8	12 725,8	4 617,9	1 489,0	3 492,6	33 289,1	7 610,0	40 899,1
Conversion des monnaies étrangères	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,2
Investissements	45,0	35,6	5,4	0,4	61,6	148,0	2 583,8	2 731,8
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	14,6	0,0	-13,7	0,9	0,0	0,9
Transferts des infrastructures en construction vers les immobilisations corporelles	759,4	1 956,6	222,8	6,1	72,5	3 017,4	-3 079,6	-62,3
Créance d'investissement	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Diminution des immobilisations	-361,8	-115,4	-67,8	-9,6	-36,8	-591,4	-689,7	-1 281,1
Transferts	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Etat au 31.12.2004	11 406,2	14 564,0	4 784,9	1 485,9	3 574,6	35 815,5	6 472,7	42 288,4
dont contrats de leasing	2 189,3					2 189,3		2 189,3
Amortissements cumulés								
Etat au 1.1.2004	-6 519,2	-4 236,4	-3 055,2	-21,9	-1 562,2	-15 394,9	-1 258,1	-16 653,0
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	-2,8	0,0	2,2	-0,6	0,0	-0,6
Augmentation	-390,6	-414,8	-137,0	-1,2	-74,5	-1 018,1	0,0	-1 018,1
Diminution	347,5	101,2	65,6	0,0	20,6	534,9	142,9	677,8
Transferts	0,0	0,6	-410,7	-6,0	-0,2	-416,3	0,0	-416,3
Etat au 31.12.2004	-6 562,3	-4 549,4	-3 540,1	-29,0	-1 614,1	-16 295,0	-1 115,2	-17 410,2
dont contrats de leasing	-767,4					-767,4		-767,4
Valeur comptable nette au 1.1.2004	4 444,6	8 489,4	1 562,7	1 467,1	1 930,4	17 894,2	6 351,9	24 246,1
Valeur comptable nette au 31.12.2004	4 843,9	10 014,5	1 244,7	1 456,8	1 960,4	19 520,5	5 357,5	24 878,0
dont contrats de leasing	1 421,9					1 421,9		1 421,9

Au 31 décembre 2004, les acomptes figurant sous les infrastructures en construction s'élevaient à 801,1 millions de francs (849,2 millions de francs en 2003).

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû principalement à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant destiné au trafic voyageurs dans le cadre du projet Rail 2000.

Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique et les systèmes de télécommunication ainsi que les systèmes d'alimentation et d'élimination.

L'application de la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23 a obligé à requalifier une partie de l'ancienne provision constituée pour compenser les coûts de l'énergie en tant que dépréciation de valeur sur les immobilisations de la centrale Kraftwerk Amsteg AG. Le montant correspondant a donc été déduit des immobilisations corporelles.

25 Immobilisations incorporelles

M CHF	Goodwill	Droits	Logiciels	Total
Coût d'acquisition				
Etat au 1.1.2004	25,8	119,7	271,6	417,2
Conversion des monnaies étrangères	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Augmentation	2,9	0,3	0,2	3,3
Diminution	0,0	-2,2	-9,0	-11,2
Transferts d'infrastructures en construction	0,0	1,1	61,2	62,3
Etat au 31.12.2004	28,6	118,9	323,9	471,5
Amortissements cumulés				
Etat au 1.1.2004	-22,7	-25,8	-159,5	-208,0
Conversion des monnaies étrangères	0,1	0,0	0,0	0,1
Augmentation	-3,1	-5,6	-48,8	-57,5
Diminution	0,0	1,7	8,3	10,0
Transferts	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Etat au 31.12.2004	-25,7	-29,7	-200,4	-255,8
Valeur comptable nette au 1.1.2004	3,1	93,9	112,2	209,2
Valeur comptable nette au 31.12.2004	2,9	89,2	123,6	215,7

L'augmentation figurant sous le goodwill comprend le paiement des parts du goodwill associé aux participations dans Cisalpino SA et dans les filiales étrangères de CFF Cargo qui ont été rachetées.

Les comptabilisations englobent des projets informatiques désormais terminés qui figuraient jusqu'à présent dans le poste Infrastructures en construction. En ce qui concerne les logiciels, il s'agit essentiellement du projet OPUS lancé à l'échelon du groupe afin de proposer une plate-forme standardisée dans l'ensemble des CFF et d'assurer une homogénéité des applications.

26 Dettes financières à court terme

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes bancaires à court terme	11,0	10,2
Dettes financières envers des tiers	11,9	15,5
Dettes financières envers des associés	40,1	0,0
Dettes financières à court terme	62,9	25,7

Les dettes financières envers des associés englobent un placement monétaire à court terme de la société Cisalpino SA auprès de la SA CFF.

27 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	625,0	545,6
envers des sociétés ferroviaires	96,7	73,3
envers des sociétés associées	4,8	3,0
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	726,6	621,9

Le gonflement des dettes envers des tiers s'explique largement par la multiplication des engagements financiers issus des achats de matériel roulant.

28 Autres dettes à court terme

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

29 Passifs de régularisation

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Titres de transport	415,4	373,0
Charges financières	42,3	51,3
Autres	716,6	497,7
Passifs de régularisation	1 174,4	922,0

Concernant les titres de transport, la régularisation porte sur la durée de validité résiduelle des abonnements généraux, des abonnements demi-tarif et des abonnements de parcours en circulation. Elle ne porte pas sur les titres de transport individuels. La hausse des opérations de régularisation relatives aux titres de transport est liée à la multiplication des ventes d'abonnements avant le relèvement des tarifs du 12 décembre 2004. L'augmentation des autres régularisations s'explique essentiellement par le reclassement des provisions à court terme dans les passifs de régularisation, conformément à la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23.

30 Provisions

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Provisions à court terme	359,8	335,3
Provisions à long terme	1 726,2	2 415,1
Provisions	2 086,0	2 750,4

Ventilation des provisions selon leur affectation

M CHF	Engagements de prévoyance RPC 16	Provisions pour compensation du renchérissement sur les rentes	Atteintes à l'environnement	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Charges d'impôts à long terme	Autres provisions	Total
Etat au 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	145,8	0,0	0,0	718,3	2 750,4
Reclassements liés à l'application de la RPC 23	0,0	0,0	3,9	-410,7	0,0	23,4	1,9	-292,4	-673,9
Etat au 1.1.2004	965,0	156,3	93,0	265,2	145,8	23,4	1,9	425,9	2 076,5
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Constitution	150,0	0,0	0,0	0,0	21,7	4,9	0,3	104,5	281,5
Utilisation	0,0	-32,3	-5,9	-10,5	-27,5	-3,7	-0,4	-95,7	-176,1
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-96,3	-96,4
Transfert	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Etat au 31.12.2004	1 239,0	0,0	87,1	254,7	140,0	24,5	2,3	338,3	2 086,0

En raison de l'entrée en vigueur de la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23 au 1^{er} janvier 2004, les provisions ont été analysées et reclassées dans d'autres postes du passif (voir reclassements liés à l'application de la RPC 23 dans le tableau de variation des provisions). Les recettes imputées au titre de droits portant sur la pose de câbles sunrise et découlant du leasing ICN étaient au préalable comptabilisées en tant que provisions. Or, comme ces engagements ne revêtent pas les caractéristiques des réserves, ils ont dû être reclassés dans les dettes à long terme. D'autres éléments ont dû être reclassés dans les passifs de régularisation.

Le Parlement a approuvé le 18 décembre 2004 le message concernant la modification de la loi fédérale régissant la Caisse fédérale de pensions (mesures urgentes). Conformément à cet arrêté, le solde de la provision pour compensation du renchérissement sur les rentes a été affecté à la provision RPC 16 au 31 décembre 2004. Le paragraphe consacré à la prévoyance professionnelle présente en détail la provision RPC 16 ainsi que la provision pour compensation du renchérissement sur les rentes.

Une expertise externe a déterminé pour les CFF la nécessité de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 au titre des atteintes à l'environnement. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les coûts dépassant ce montant seraient pris en charge par la Confédération dans le cadre de la Convention sur les prestations. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2004. Les dépenses liées aux mesures prises ont été prélevées sur la provision.

Pour l'assainissement du secteur énergétique, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs dans le cadre d'une étude en avril 2001. Le scénario à la base de ces calculs couvrait une période d'une trentaine d'années. A la fin de l'année 2001, la Confédération a procédé à l'assainissement de ce domaine à hauteur de 1,2 milliard de francs.

Les ventes de centrales ou de participations ainsi que la dissolution de certaines réserves ont permis de ramener cette provision à 675,9 millions de francs. Entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2004, la nouvelle recommandation RPC 23 oblige à opérer certains ajustements au niveau de la comptabilisation de cette provision. Ainsi, une partie de la provision (410,7 millions de francs) a dû être considérée comme une dépréciation de valeur sur les immobilisations de la centrale Kraftwerk Amsteg AG et, partant, être déduite des immobilisations corporelles sous la forme d'une correction de valeur. Au cours de l'exercice sous revue, la provision a été partiellement dissoute (10,5 millions de francs) pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché.

En 2004, les avoirs dus au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits de 5,8 millions de francs. Les autres provisions contiennent notamment des provisions d'assurance pour les sinistres ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant.

Prévoyance professionnelle

En 2004, la Caisse de pensions des CFF a enregistré une perte actuarielle de 292,0 millions de francs d'après les calculs effectués selon la recommandation Swiss GAAP RPC 16. Cette perte est due à une moins bonne performance des titres en 2004 et notamment à la hausse des engagements de prévoyance calculés selon une méthode prospective (Projected Benefit Obligations – PBO) au 31 décembre 2004. Le produit des titres n'a pas pu compenser la perte liée aux engagements de prévoyance contrairement à 2003. L'écart non encore comptabilisé au 31 décembre 2004 s'élevait à 3717,0 millions de francs. La marge atteignant 1624,0 millions de francs, il en résulte un écart de 2093,0 millions de francs. Ce montant est réparti sur une durée résiduelle moyenne de 14 ans (15 ans en 2003), ce qui donne un amortissement de 150,0 millions de francs pour l'exercice 2004.

Les bénéficiaires de rentes de la Caisse de pensions des CFF et de la Caisse fédérale qui ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 2001 avaient droit au même traitement jusqu'à la fin de l'année 2004. Or, la Caisse de pensions des CFF ne peut compenser le renchérissement que si sa situation financière le permet. En cas d'insuffisance de couverture, il revient à l'employeur de prendre en charge la compensation obligatoire du renchérissement à l'égard des destinataires de la Caisse. Les provisions ont été utilisées à hauteur de 32,3 millions de francs pour l'année 2004. Le Parlement a approuvé le 18 décembre 2004 le message concernant la modification de la loi fédérale régissant la Caisse fédérale de pensions (mesures urgentes). La garantie de l'adaptation des rentes au renchérissement de 50 pour cent a été supprimée. A l'avenir, l'adaptation au renchérissement s'effectuera en fonction des revenus de la fortune disponibles de la Caisse de pensions. L'égalité de traitement actuelle entre les employés partis à la retraite avant que les régies fédérales n'aient acquis une personnalité juridique propre et les rentiers de l'administration fédérale disparaît également. Le solde de la provision a donc été transféré dans la provision RPC 16.

Compte tenu du passage prévu au système de primauté des cotisations, les paramètres à moyen et long termes utilisés pour calculer les engagements de prévoyance selon la RPC 16 ont de nouveau été pris en compte sans avoir été modifiés au préalable. Ces paramètres sont les suivants:

Paramètres de la provision pour la prévoyance professionnelle

	2004	2003
Taux d'escompte	4,0 %	4,0 %
Evolution des salaires	2,0 %	2,0 %
Evolution des rentes jusqu'au 31.12.2005	1,0 %	1,0 %
Evolution des rentes à partir du 1.1.2006	0,5 %	0,5 %
Rendement escompté sur la fortune	5,0 %	5,0 %

Situation financière concernant les engagements de prévoyance

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Fortune de prévoyance	11 544,0	11 464,0
Engagements de prévoyance	-16 235,0	-15 832,0
Insuffisance de couverture	-4 691,0	-4 368,0
Ecart	-3 567,0	-3 425,0
Montant passif au jour d'établissement du bilan	1 124,0	943,0

Charges annuelles nettes liées aux pensions

M CHF	2004	2003
Charges de prévoyance annuelles (service cost)	337,0	241,0
Charges financières liées aux engagements de prévoyance (PBO)	633,0	620,0
Rendement escompté sur la fortune de prévoyance	-573,0	-555,0
Cotisations des salariés	-170,0	-161,0
Amortissement de l'écart	150,0	132,0
Charges annuelles liées aux pensions	377,0	277,0

31 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes bancaires	510,0	426,0
Dettes résultant de contrats de leasing	2 711,2	2 552,2
Dettes hypothécaires	42,8	43,1
Emprunts obligataires	300,0	300,0
Caisse du personnel	1460,0	1 450,1
Dettes financières à long terme	5 024,0	4 771,4

Les dettes bancaires à long terme servent à refinancer les prêts alloués aux filiales.

L'augmentation des dettes résultant de contrats de leasing est due à la levée de fonds à long terme pour financer de nouveaux investissements.

Les emprunts obligataires sont restés stables par rapport à 2003. Voir détails à la remarque 33.6.

Les dettes financières envers la Caisse du personnel sont constituées d'avoires d'épargne des collaborateurs actifs et des anciens collaborateurs des CFF. La tenue du compte est assurée par Postfinance.

32 Autres dettes à long terme

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Emprunts à long terme auprès de tiers	204,7	41,6
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	7 503,5	7 852,3
Autres dettes à long terme	7 708,1	7 893,9

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Prêts à taux variable	1 916,2	1 831,7
Prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF	0,0	906,8
Prêts à taux fixe du Fonds pour les grands projets ferroviaires	1 002,6	880,6
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	4 584,7	4 233,2
Total	7 503,5	7 852,3

Le remboursement du prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions, d'un montant résiduel de 906,8 millions de francs au 31 décembre 2003, a été achevé au cours de l'exercice sous revue. Les dettes envers l'actionnaire (Confédération) ont diminué dans les mêmes proportions (voir remarque 23).

Les investissements réalisés dans le cadre du projet Rail 2000 et des lignes d'accès au Lötschberg sont financés par le biais de prêts octroyés par le Fonds pour les grands projets ferroviaires. Les taux de ces prêts varient entre 2,46 et 3,75 pour cent.

Endettement net

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Dettes financières à court terme		62,9	25,7
Dettes financières à long terme	31	5 024,0	4 771,4
Autres dettes à long terme	32	7 708,1	7 893,9
./. Recettes imputées à long terme ¹		-147,6	0,0
Total dettes financières		12 647,6	12 691,0
./. Liquidités et placements en valeurs mobilières		-1 396,7	-1 246,3
./. Créances envers l'actionnaire concernant la Caisse de pensions		0,0	-906,8
Endettement net		11 250,9	10 537,9
Variation par rapport à l'exercice précédent		713,0	1 202,5

1 Les recettes imputées à long terme ont été reclassées dans les dettes à long terme conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23.

L'endettement net a augmenté de 713,0 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cet accroissement est principalement dû aux fonds prêtés par la Confédération pour financer les infrastructures. Il est aussi essentiellement lié aux fonds levés pour pouvoir assumer les frais d'acquisition de matériel roulant dans le cadre du projet Rail 2000.

33 Remarques d'ordre juridique**33.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers**

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Cautionnements et garanties	107,7	108,4
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	11,1	12,5
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Autres	15,6	17,2
Total	368,4	372,1

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

33.2 Actifs mis en gage

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Valeur comptable des actifs mis en gage	13,4	26,5
Total	13,4	26,5

33.3 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles

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

33.4 Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes à court terme	0,4	10,9
Total	0,4	10,9

33.5 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Payables dans les douze mois	21,1	33,8
Payables sous 1 ou 2 ans	14,0	19,7
Payables sous 2 ou 3 ans	10,7	11,9
Payables sous 3 ou 4 ans	1,7	7,2
Payables sous plus de 4 ans	2,4	1,1
Total	49,9	73,7

33.6 Emprunts obligataires

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
4,375% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1996 à 2006	150,0	150,0
3,500% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1998 à 2007	50,0	50,0
3,750% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2001 à 2009	100,0	100,0
Total	300,0	300,0

34 Parties liées

La Confédération détient la totalité des actions de la SA CFF. Durant l'exercice sous revue, l'actionnaire a versé au groupe CFF des indemnités compensatoires pour un montant de 1745,4 millions de francs. Ce montant est ventilé comme suit:

M CHF	2004	2003
Amortissement lié à l'infrastructure		
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	833,0	864,4
Participation à raison des avantages ZVV	498,5	466,2
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	-33,0	-33,0
Subventions concernant le prix des sillons versées à Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises	332,1	323,0
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	13,0	18,7
Total	1 745,4	1 732,7

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 32.

35 Instruments financiers

Différents contrats à terme d'une valeur de 351,3 millions de dollars américains couvrent les engagements découlant des transactions US-Lease. La valeur de ces placements correspond à celle des engagements couverts. La réévaluation a été effectuée pour la première fois au prix de marché, exprimé en dollars américains (marked-to-market).

Au jour d'établissement du bilan, les risques de change et les risques liés aux intérêts étaient couverts par les instruments dérivés suivants:

M CHF	Valeur contractuelle	31.12.2004		Valeur contractuelle	31.12.2003	
		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative		Valeur de remplacement positive	Valeur de remplacement négative
Monnaies	225,7	8,3	0,0	186,7	15,0	0,1
Taux d'intérêt	370,0	0,1	2,9	100,0	0,0	0,0
	595,7	8,4	3,0	286,7	15,0	0,1

36 Informations sur les segments

Les informations sur les segments sont ventilées sur cinq segments: Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales. L'activité commerciale demeurant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé.

Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations aux pages 134 et 135 sont intégrées dans les segments.

Paiements compensatoires à CFF Infrastructure

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2003–2006, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par CFF Immobilier à CFF Infrastructure. Les versements annuels ont été définis comme suit pour les prochains exercices:

2003	CHF 141 M
2004	CHF 160 M
2005	CHF 190 M
2006	CHF 192 M

S'élevant à 160,0 millions de francs pour l'exercice 2004, l'indemnité allouée à CFF Infrastructure est versée conjointement par CFF Immobilier (74,0 millions de francs) et les unités centrales (86,0 millions de francs). La quote-part due par les unités centrales (86,0 millions de francs) correspond aux recettes des intérêts sur les dettes que CFF Immobilier leur reverse sur la base de la structure du capital du bilan d'ouverture. Afin de garantir la transparence, la portée et la comparabilité des informations sur les segments, l'indemnité est présentée séparément, dans le résultat net.

Information sur les segments Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales.

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

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	2004	2003	2004	2003
Produits d'exploitation				
Produits du trafic	2 049,7	1 947,6	1 102,7	1 061,6
Indemnités compensatoires	522,1	505,2	13,0	18,7
Produits résultant de la location d'immeubles	4,9	5,0	3,2	3,0
Produits accessoires	581,5	493,7	131,0	136,8
Autres produits	81,2	81,0	8,9	14,2
Prestations propres	170,6	138,9	67,4	80,3
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	14,3	21,4	0,0	0,0
Déductions sur les produits	-102,4	-107,0	7,6	-31,0
Répartition globale des unités centrales	0,0	0,0	0,0	0,0
Total des produits d'exploitation	3 321,9	3 085,7	1 333,9	1 283,6
Charges d'exploitation				
Charges de matières	-236,6	-227,0	-124,2	-135,6
Charges de personnel ¹	-1 301,1	-1 258,2	-536,5	-520,5
Autres charges d'exploitation	-1 168,1	-1 030,2	-578,5	-529,4
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-362,2	-312,4	-77,5	-91,4
Charges d'investissement non activées	-20,3	-48,8	-1,5	-8,3
Répartition globale des unités centrales	-41,7	-43,6	-19,5	-21,0
Total des charges d'exploitation	-3 130,0	-2 920,2	-1 337,7	-1 306,2
Résultat d'exploitation	191,9	165,5	-3,8	-22,6
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	2,7	0,9	2,4	2,3
Produits exceptionnels	0,0	0,0	0,0	1,1
Charges exceptionnelles	0,0	0,0	0,0	0,0
Projet «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	194,6	166,4	-1,4	-19,2
Produits financiers	25,7	18,5	5,9	2,7
Charges financières	-56,7	-62,8	-2,2	-1,8
Répartition globale des unités centrales	-11,2	-30,2	-5,2	-14,6
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	152,4	91,9	-2,9	-32,9
Charges d'impôts	0,1	-0,1	-0,5	-1,1
Indemnités compensatoires	0,0	0,0	0,0	0,0
Intérêts minoritaires	-0,3	1,6	0,6	0,9
Bénéfice du groupe	152,2	93,4	-2,8	-33,1

1 Y compris dotation de la provision RPC 16 de 150,0 millions de francs (132,0 millions de francs en 2003).

	Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF		
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	
	585,0	579,4	0,0	0,0	0,0	0,3	-688,8	-683,3	3 048,6	2 905,5	
	101,8	93,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	636,9	617,3	
	2,3	1,2	427,7	419,7	1,1	1,1	-144,5	-142,3	294,5	287,6	
	592,4	599,9	106,2	67,0	368,5	345,9	-822,9	-889,0	956,7	754,2	
	9,9	22,3	16,7	3,3	12,6	10,6	-30,3	-23,0	99,0	108,4	
	444,7	350,5	3,4	2,1	4,2	4,3	36,9	26,3	727,3	602,5	
	1 317,2	1 311,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 331,5	1 332,6	
	-9,8	-3,8	-0,9	-0,2	-0,7	0,2	20,3	23,7	-85,9	-118,0	
	0,0	0,0	0,0	0,0	110,0	114,1	-110,0	-114,1	0,0	0,0	
	3 043,5	2 954,1	553,1	491,9	495,6	476,4	-1 739,5	-1 801,7	7 008,6	6 490,1	
	-191,4	-163,1	-5,1	-4,0	-0,6	-1,7	30,5	52,7	-527,5	-478,7	
	-1 061,1	-1 040,9	-85,7	-83,2	-318,0	-280,7	77,2	64,6	-3 225,2	-3 119,0	
	-858,1	-940,3	-160,9	-138,8	-286,3	-277,1	1 491,8	1 565,6	-1 560,0	-1 350,2	
	-432,2	-673,5	-96,3	-97,9	-16,6	-30,8	0,2	5,2	-984,7	-1 200,8	
	-543,2	-203,6	-55,9	-35,1	-17,5	-3,8	28,4	3,5	-610,0	-296,1	
	-43,9	-44,6	-4,9	-5,0	0,0	0,0	110,0	114,1	0,0	0,0	
	-3 129,9	-3 065,9	-408,9	-364,0	-639,1	-594,1	1 738,1	1 805,7	-6 907,5	-6 444,8	
	-86,4	-111,8	144,3	127,9	-143,4	-117,7	-1,4	4,0	101,1	45,3	
	-2,5	8,8	40,3	33,7	0,0	93,8	-0,2	-0,6	42,7	138,9	
	0,0	38,4	0,0	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	42,4	
	0,0	0,0	0,0	-9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,5	
	-5,9	-5,2	0,0	0,0	-19,0	-12,0	0,0	0,0	-24,9	-17,3	
	-94,9	-69,9	184,6	152,1	-162,4	-33,0	-1,6	3,4	118,9	199,8	
	14,0	12,4	1,1	1,3	200,1	198,6	-160,5	-164,6	86,2	68,9	
	-22,4	-21,9	-90,8	-101,8	-143,7	-180,6	160,7	164,6	-155,0	-204,4	
	-11,8	-31,1	-1,3	-3,5	29,6	79,3	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-115,1	-110,5	93,6	48,1	-76,4	64,3	-1,4	3,4	50,1	64,3	
	-0,7	-30,1	-4,3	-8,6	-0,7	-0,6	0,0	0,0	-6,1	-40,5	
	160,0	141,0	-74,0	-44,0	-86,0	-97,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	-0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-1,1	-1,0	0,0	-0,2	-1,4	1,1	
	43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9	

Information sur les segments: bilan du groupe CFF.

Actifs.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Actifs circulants				
Liquidités	153,6	196,0	26,4	24,6
Créances résultant de ventes et de prestations de services	238,0	205,3	290,7	206,1
Autres créances	195,0	270,1	174,1	132,7
Stocks et travaux en cours	94,1	89,0	39,5	35,9
Actifs de régularisation	279,3	256,3	56,0	57,8
Total des actifs circulants	960,0	1 016,7	586,7	457,1
Actifs immobilisés				
Immobilisations financières	89,7	41,9	12,2	10,1
Immobilisations corporelles	4 317,0	3 820,5	605,6	686,7
Infrastructures en construction	791,2	927,8	261,6	127,3
Immobilisations incorporelles	23,7	28,6	21,0	25,2
Total des actifs immobilisés	5 221,5	4 818,8	900,4	849,2
Total des actifs	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
44,1	11,1	14,2	11,7	567,5	361,5	0,0	0,0	805,7	604,9	
239,4	291,9	41,4	26,9	127,1	81,4	-389,7	-253,9	546,8	557,8	
108,6	160,5	16,9	11,5	520,0	608,3	-853,7	-943,8	160,8	239,3	
160,6	157,0	3,0	2,4	0,2	0,2	-5,8	-2,5	291,6	281,9	
56,6	119,4	5,8	39,6	32,1	60,1	-35,2	-168,9	394,6	364,2	
609,3	739,9	81,3	92,0	1 246,8	1 111,5	-1 284,4	-1 369,1	2 199,5	2 048,1	
54,9	54,6	18,1	13,4	6 060,0	6 791,5	-4 891,6	-4 636,3	1 343,2	2 275,2	
11 876,6	10 722,4	2 716,9	2 661,6	4,3	3,0	0,0	0,0	19 520,5	17 894,2	
3 932,4	4 927,0	366,6	339,7	5,7	30,1	0,0	0,0	5 357,5	6 351,9	
120,7	126,8	4,4	5,8	46,4	23,4	-0,5	-0,6	215,7	209,2	
15 984,5	15 830,9	3 106,0	3 020,5	6 116,4	6 848,0	-4 892,1	-4 636,9	26 436,9	26 730,5	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Information sur les segments: bilan du groupe CFF. Passifs.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Dettes				
Dettes financières à court terme	70,8	158,0	269,6	185,9
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	408,2	242,9	149,4	146,6
Autres dettes à court terme	51,1	43,4	23,3	22,2
Passifs de régularisation	847,3	745,1	115,3	59,2
Provisions à court terme	101,8	115,7	42,7	52,4
Total des dettes à court terme	1 479,2	1 305,1	600,3	466,2
Dettes financières à long terme	53,0	18,4	0,5	0,5
Autres dettes à long terme	1 730,4	1 688,7	146,7	39,6
Provisions à long terme	67,2	123,8	15,9	74,2
Impôts latents ¹	0,0	0,3	0,0	0,0
Total des dettes à long terme	1 850,7	1 831,2	163,0	114,3
Total des dettes	3 329,8	3 136,3	763,3	580,5
Capitaux propres				
Capital social	1 710,0	1 710,0	723,0	670,0
Réserves provenant de primes	600,2	600,2	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	379,3	285,9	1,4	87,1
Bénéfice du groupe	152,2	93,4	-2,8	-33,1
Capitaux propres sans intérêts minoritaires	2 841,7	2 689,5	723,8	726,2
Intérêts minoritaires	10,0	9,7	0,0	-0,4
Total des capitaux propres	2 851,7	2 699,2	723,8	725,8
Total des passifs	6 181,5	5 835,5	1 487,1	1 306,3

¹ Les impôts latents ont été reclassés dans les provisions à long terme conformément à la Swiss GAAP RPC 23.

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF		
31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2003
47,9	149,6	169,4	164,7	359,0	311,2	-853,8	-943,7	62,9	25,7	
403,1	352,5	78,4	50,8	51,7	62,4	-364,2	-233,2	726,6	621,9	
10,9	2,4	7,4	2,5	33,5	38,3	0,0	0,0	126,2	108,8	
167,5	126,8	27,8	46,3	82,2	136,4	-65,8	-192,0	1 174,4	922,0	
78,5	100,7	2,6	13,4	134,2	53,1	0,0	0,0	359,8	335,3	
708,0	732,0	285,5	277,8	660,6	601,5	-1 283,8	-1 368,9	2 449,9	2 013,7	
430,0	451,0	34,2	41,1	4 506,4	4 260,5	0,0	0,0	5 024,0	4 771,4	
7 509,6	6 916,6	2 231,2	2 158,8	72,2	909,5	-3 981,9	-3 819,4	7 708,1	7 893,9	
330,9	900,8	8,5	20,5	1 306,5	1 299,8	-2,8	-4,0	1 726,2	2 415,1	
0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1,9	
8 270,5	8 269,9	2 273,8	2 220,4	5 885,1	6 469,9	-3 984,7	-3 823,4	14 458,3	15 082,3	
8 978,5	9 001,9	2 559,4	2 498,2	6 545,7	7 071,4	-5 268,5	-5 192,3	16 908,2	17 096,0	
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-670,0	9 000,0	9 000,0	
540,6	540,6	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1	
488,7	488,4	-10,9	-6,2	-84,1	-142,4	-183,6	-146,9	590,8	565,9	
43,7	0,3	15,2	-4,6	-164,2	-34,3	-1,4	3,2	42,6	24,9	
7 602,9	7 559,3	627,9	612,8	814,2	885,8	-908,0	-813,7	11 702,5	11 659,9	
12,3	9,6	0,0	1,5	3,3	2,3	0,0	0,0	25,7	22,7	
7 615,3	7 568,9	627,9	614,3	817,5	888,1	-908,0	-813,7	11 728,2	11 682,6	
16 593,8	16 570,8	3 187,3	3 112,5	7 363,2	7 959,5	-6 176,5	-6 006,0	28 636,4	28 778,6	

Liste des participations du groupe CFF. Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2004	Participation CFF % 31.12.2003	Seg
Centrales électriques					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	V I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	E I
Entrepôts et installations de transbordement					
Umschlags AG, Bâle	CHF	6,00	2,12	35,33	E Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	E I
Immeubles et parkings					
Immobilien-gesellschaft Casa Nostra AG, Berne	CHF	0,05	0,05	100,00	V Z
Parking Simplon-Gare SA Lausanne, Lausanne	CHF	2,20	0,00	0,00	V IM
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	E IM
cevanova AG, Berne	CHF	6,00	2,00	33,33	E IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne	CHF	3,25	0,75	23,08	E IM
I.B.O. Immobilien-gesellschaft Bahnhof Ost AG, Bâle	CHF	3,00	0,60	20,00	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	E IM
Transporteurs et transitaires					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	V G
SBB Cargo S.p.A., Turin	EUR	0,05	0,05	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Cologne	EUR	1,50	1,50	100,00	V G
FS Railfreight S.r.L., Rome	EUR	0,09	0,00	0,00	E Z
RAIpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	E G
Tourisme					
SBB GmbH, Lörrach	EUR	1,50	1,50	100,00	V P
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,10	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG,					
Romanshorn	CHF	4,60	4,48	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	V P
EuroThurbo GmbH, Constance	EUR	0,05	0,05	100,00	V P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	V P
Sensetalbahn AG, Laupen	CHF	2,89	1,89	65,47	V P
Cisalpino SA, Berne	CHF	162,50	81,25	50,00	E P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	E P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	E P
SwissAccessGroup AG, St-Gall	CHF	0,40	0,00	0,00	E P

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2004	Participation CFF % 31.12.2003	Seg
Divers						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zurich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	0,00	V I
RailLink AG, Berne	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I

Saisie:

Seg = Segment

V = Intégration globale

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

P = Trafic voyageurs

G = Trafic marchandises

I = Infrastructure

IM = Immobilier

Z = Unités centrales

Rapport du réviseur des comptes consolidés.

A l'Assemblée générale des actionnaires des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne. En notre qualité de réviseur des comptes consolidés, nous avons vérifié les comptes consolidés (bilan, compte de résultat, tableau de financements, tableau des fonds propres et annexe) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2004.

La responsabilité de l'établissement des comptes consolidés incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes consolidés et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les normes de la profession en Suisse. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes consolidés puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes consolidés et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation ainsi que la présentation des comptes consolidés dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes consolidés 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.

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

Nous attirons votre attention sur le fait que la participation de 100 % dans AlpTransit Gotthard AG n'a pas été imputée de manière consolidée, mais selon la méthode de mise en équivalence. En raison d'un accord conclu entre la Confédération helvétique et les CFF, la direction de cette participation reste auprès de la Confédération. Le principe de la direction unique dans le groupe CFF n'est donc pas rempli.

Berne, le 8 mars 2005
Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsable du mandat)

Rudolf Mahnig

Expert-comptable diplômé

Compte de résultat de la SA CFF.

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

M CHF	Remarque	2004	2003
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	2 180,7	2 092,0
Indemnités compensatoires	2	518,5	522,6
Produits résultant de la location d'immeubles	3	307,7	296,4
Produits accessoires	4	1 002,7	935,1
Autres produits		38,7	53,0
Prestations propres	5	646,8	591,3
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	6	1 331,5	1 327,0
Déductions sur les produits		-89,3	-86,1
Total des produits d'exploitation		5 937,3	5 731,3
Charges d'exploitation			
Charges de matières	7	-398,7	-458,4
Charges de personnel	8	-2 417,5	-2 459,7
Autres charges d'exploitation	9	-1 415,9	-1 265,7
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	10	-880,6	-1 103,3
Charges d'investissement non activées	11	-608,8	-289,2
Total des charges d'exploitation		-5 721,5	-5 576,3
Résultat d'exploitation avant dotation de la provision RPC 16		215,8	155,0
Engagements de prévoyance RPC 16	12	-150,0	-132,0
Résultat d'exploitation après dotation de la provision RPC 16		65,8	23,0
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	13	40,6	126,4
Produits exceptionnels		0,0	41,3
Charges exceptionnelles		0,0	-9,5
Projet «Chance»	14	-24,9	-17,3
EBIT		81,5	163,9
Produits financiers	15	93,1	81,5
Charges financières	16	-141,7	-184,3
Bénéfice avant impôts		32,9	61,1
Charges d'impôts	17	-4,2	-38,3
Bénéfice de l'exercice	18	28,7	22,8

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Bilan de la SA CFF.

Actifs.

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Actifs circulants			
Liquidités	19	683,5	512,5
Créances résultant de ventes et de prestations de services	20	415,2	475,3
Autres créances		379,7	298,0
Stocks et travaux en cours	21	254,6	281,4
Actifs de régularisation		335,9	318,2
Total des actifs circulants		2 068,9	1 885,4
Actifs immobilisés			
Immobilisations financières	22	2 607,5	3 333,5
Immobilisations corporelles	23	18 446,3	16 479,6
Infrastructures en construction	23	4 952,2	6 020,4
Immobilisations incorporelles	24	187,7	175,1
Total des actifs immobilisés		26 193,8	26 008,6
Total des actifs		28 262,7	27 894,0

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Passifs.

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Dettes			
Dettes financières à court terme	25	179,3	56,0
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	26	698,3	522,4
Autres dettes à court terme		94,7	84,0
Passifs de régularisation	27	1 056,3	876,6
Provisions à court terme	28	307,4	280,1
Total des dettes à court terme		2 336,0	1 819,1
Dettes financières à long terme	29	4 540,6	4 294,7
Autres dettes à long terme	30	7 664,0	7 848,2
Provisions à long terme	28	2 098,3	2 336,9
Total des dettes à long terme		14 302,8	14 479,8
Total des dettes		16 638,8	16 298,9
Capitaux propres			
Capital-actions		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves légales générales		2 000,0	2 000,0
Réserves LCdF 64	31	519,1	532,7
Bénéfice résultant du bilan			
Bénéfice reporté		76,1	39,6
Bénéfice de l'exercice		28,7	22,8
Total des capitaux propres		11 623,9	11 595,1
Total des passifs		28 262,7	27 894,0

L'annexe est un élément constitutif des comptes annuels.

Tableau de financement de la SA CFF.

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

M CHF	2004	2003
Bénéfice de l'exercice	28,7	22,8
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	880,6	1 103,3
Produits et charges d'investissement non activés	485,2	289,2
Variation des recettes imputées à long terme ¹	-11,0	0,0
Variation des provisions à long terme	134,1	28,8
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	-40,6	-126,4
Prestations propres activées	-413,3	-367,1
Cash flow	1 063,7	950,6
Variation des créances résultant de ventes et de prestations de services	18,1	3,4
Variation des stocks et travaux en cours	52,5	-22,1
Variation des autres actifs circulants	-124,5	-130,1
Variation des dettes à court terme	175,4	-112,5
Flux de fonds relatifs à l'exploitation	1 185,2	689,3
Variation des flux, sortie de G-SR (fusion de BLI en 2003)	-6,7	1,8
Achat d'immobilisations financières	-228,8	-280,0
Vente d'immobilisations financières	184,1	151,9
Investissements immobilisations corporelles et infrastructures en construction	-1 863,6	-1 937,0
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	26,4	52,8
Investissements en immobilisations incorporelles	0,0	-4,0
Flux de fonds relatifs aux investissements	-1 888,6	-2 014,5
Variation des dettes financières à court terme	123,3	52,8
Variation des dettes financières à long terme	209,2	299,5
Variation des autres dettes à long terme	541,9	648,8
Flux de fonds relatifs aux opérations financières	874,4	1 001,1
Variation des flux	171,0	-324,1
Liquidités au 1 ^{er} janvier	512,5	836,6
Liquidités au 31 décembre	683,5	512,5
Variation des liquidités	171,0	-324,1

¹ Les recettes imputées à long terme ont été reclassées dans les dettes à long terme, conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23, et doivent donc être supprimées.

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

0 Remarques générales

0.1 SA CFF

La SA CFF comprend les segments Trafic voyageurs, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales. En 2001, le secteur du trafic marchandises est devenu une filiale juridiquement autonome (CFF Cargo SA). En 2004, l'unité Entretien du matériel roulant pour le trafic marchandises (G-SR) a été intégrée pour la première fois dans les comptes de CFF Cargo SA et ne figure donc plus dans la comptabilité de la SA CFF.

L'acquisition et la création de filiales à vocation régionale (RegionAlps SA, SBB GmbH et EuroTurbo GmbH) facilite l'externalisation de prestations de transport spécifiques ou d'autres prestations.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes pour les comptes individuels satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et aux «Recommandations relatives à la présentation des comptes» (Swiss GAAP RPC).

0.2 Charges d'impôts

Par Arrêt du 23 décembre 2003, le Tribunal fédéral a décidé que l'assujettissement subjectif de la SA CFF au niveau cantonal et communal s'étendait aux immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire. Conformément à cette décision, il est nécessaire de constituer rétroactivement pour la période 1999–2003 une provision pour créances fiscales au titre de l'impôt sur les bénéfices et le capital ainsi que de l'impôt sur les gains immobiliers. D'après les connaissances actuelles, une opération passive de régularisation d'un montant correspondant est d'ores et déjà prise en compte dans le bilan.

0.3 Engagements de prévoyance

La RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises, indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Elle oblige donc les entreprises à tenir compte de ces institutions dans leurs états financiers alors que, juridiquement parlant, il n'en découle ni créances ni dettes pour l'entreprise. Les actifs et les dettes des institutions de prévoyance sont réévalués périodiquement. LCP Libera SA se charge annuellement des calculs RPC 16 pour le compte de la SA CFF selon la méthode «Projected Unit Credit» (coût unitaire projeté). Calculés selon une méthode prospective, les engagements de prévoyance (Projected Benefit Obligations – PBO) relatifs aux assurés actifs correspondent à la valeur actuelle des prestations de prévoyance acquises à la date de clôture, compte tenu de l'augmentation supposée des salaires et des rentes ainsi que des probabilités de sortie. Les engagements de prévoyance relatifs aux bénéficiaires de rentes correspondent à la valeur actuelle des rentes en cours, compte tenu de l'augmentation supposée des rentes. L'engagement total est ensuite mis en parallèle avec la fortune de prévoyance évaluée à sa valeur de marché. En cas d'insuffisance de couverture, le montant passif (report du montant de l'exercice précédent), au moins, doit être inscrit dans les comptes financiers. Si la différence entre le montant passif et l'insuffisance de couverture effective dépasse la marge prévue par la RPC 16 (montant s'écartant de plus de 10 pour cent de la fortune de prévoyance ou des engagements de prévoyance), celle-ci doit être inscrite dans le compte de résultat et être amortie sur la durée résiduelle moyenne de service des employés actifs (dans le cas des CFF, 14 ans; en 2003, 15 ans).

0.4 Atteintes à l'environnement

Une expertise externe a déterminé pour la SA CFF la nécessité de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999 au titre des atteintes à l'environnement. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de ne pas créer de provision intégrale dans le bilan d'ouverture, mais de comptabiliser 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Après la dissolution complète de cette provision, les coûts dépassant ce montant seraient pris en charge par la Confédération dans le cadre des conventions sur les prestations.

1 Produits du trafic

M CHF	2004	2003
Trafic voyageurs	1 804,7	1 755,1
Prestations ferroviaires	193,5	162,4
Infrastructure	182,5	174,5
Produits du trafic	2 180,7	2 092,0

Les produits du trafic ont augmenté de 88,7 millions de francs ou 4,2 pour cent au cours de l'exercice sous revue pour atteindre 2180,7 millions de francs, en dépit de la cession de certains transports régionaux à des filiales.

La hausse dans le secteur du trafic voyageurs résulte essentiellement du gonflement de la demande d'abonnements généraux et annuels ainsi que de l'amélioration du chiffre d'affaires réalisé par le tarif normal (1^{re} classe).

Les prestations ferroviaires confiées aux filiales et à d'autres compagnies de chemin de fer ont également enregistré une belle progression.

La circulation des trains en libre accès dans le trafic marchandises a permis de vendre davantage de sillons à des tiers, ce qui génère une hausse des produits du trafic liés à l'utilisation de l'infrastructure.

2 Indemnités compensatoires

M CHF	2004	2003
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	269,1	282,1
Cantons	147,6	147,1
Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	416,7	429,2
Subventions concernant le prix des sillons dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	41,0	35,6
pour les autres trafics	60,8	57,8
Total des subventions concernant le prix des sillons	101,8	93,4
Indemnités compensatoires	518,5	522,6

Les indemnités compensatoires ont fléchi de 4,1 millions ou 0,8 pour cent par rapport à 2003, et ce malgré la compensation versée à la suite du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible (voir remarque 9).

Le repli des indemnités compensatoires de la Confédération liées au trafic voyageurs régional est dû notamment à la cession de certaines lignes à des filiales.

S'élevant à 33,0 millions de francs, la participation de la Confédération à raison des avantages de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) (voir remarque 6).

Les subventions concernant le prix des sillons sont destinées à réduire le prix sur le marché afin de promouvoir le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. La réduction sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo, puisqu'elle est octroyée à toutes les autres entreprises de transport ferroviaire qui se procurent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure. En 2004, l'OFT a revu à la hausse les subventions destinées au trafic par wagons isolés.

3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits issus de la location ont légèrement augmenté grâce à l'activité commerciale florissante dans les gares RailCity. En revanche, l'offre en locaux commerciaux demeure excédentaire, entraînant des répercussions sur les prix des locations.

4 Produits accessoires

M CHF	2004	2003
Personnel détaché	3,6	6,8
Prestations de services	374,2	284,7
Travaux de maintenance et d'entretien	59,7	191,6
Produits résultant de la location	60,3	62,5
Ventes d'énergie	91,5	82,4
Opérations de change	40,4	39,0
Commissions	61,5	77,0
Matériel et imprimés	52,9	51,5
Participations financières	213,4	73,6
Autres produits accessoires	45,2	66,0
Produits accessoires	1 002,7	935,1

Les produits accessoires se sont appréciés de 67,6 millions de francs ou 7,2 pour cent par rapport à l'exercice précédent.

La comptabilisation à la valeur brute des ventes de cartes à prépaiement s'est répercutée sur les prestations de services pour tiers à hauteur de 94,2 millions de francs. Les autres charges d'exploitation ont augmenté en conséquence de 86,4 millions de francs (voir remarque 9).

Les ventes de cartes à prépaiement étaient initialement comptabilisées dans les commissions.

Le net repli des travaux de maintenance et d'entretien est lié à l'intégration de l'unité Entretien du matériel roulant pour le trafic marchandises (G-SR) dans les comptes de CFF Cargo SA.

Au cours de l'exercice sous revue, Infrastructure a profité de la participation des tiers aux projets d'investissements (Rail 2000, notamment tunnel du Zimmerberg) à hauteur de 123,6 millions de francs. Cet accroissement s'est traduit par une hausse correspondante des charges d'investissement non activées (voir remarque 11).

5 Prestations propres

M CHF	2004	2003
Investissements	413,3	367,1
Etablissement de stocks	233,5	224,2
Prestations propres	646,8	591,3

L'augmentation des prestations propres liées aux investissements s'explique par les prestations supplémentaires fournies dans le domaine de l'infrastructure.

Les prestations propres pour l'établissement de stocks se sont accrues de 9,3 millions de francs par rapport à 2003 malgré la disparition des prestations de G-SR qui avoisinaient 60 millions de francs. Cette appréciation est liée à la modification des flux de valeurs pour l'établissement des stocks d'infrastructure ainsi qu'à l'augmentation des pièces de rechange requises dans le cadre de Rail 2000 en vue d'assurer l'entretien du matériel roulant utilisé en trafic voyageurs.

6 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2004	2003
Amortissement lié à l'infrastructure	833,0	862,7
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	498,5	464,3
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	1 331,5	1 327,0

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont augmenté de 4,5 millions de francs par rapport à l'exercice précédent, et ce en raison de la compensation versée à la suite du relèvement de la réduction forfaitaire de la TVA déductible (voir remarque 9). Les variations des différentes rubriques sont liées aux programmes d'allègement 2003 et 2004 de la Confédération.

La Confédération verse à la SA CFF une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transports zurichoise (ZVV) d'un montant de 33,0 millions de francs. Cette somme n'est pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par la SA CFF et figure dans les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure. Conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT), elle est rétrocédée à la ZVV, et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional (voir remarque 2).

7 Charges de matières

Les charges de matières ont enregistré un recul de 59,7 millions de francs par rapport à 2003. La séparation de G-SR a entraîné la disparition de quelque 120 millions de francs de dépenses. En revanche, l'augmentation des pièces de rechange requises dans le cadre de l'entretien du matériel roulant utilisé pour le trafic voyageurs (Rail 2000) et la modification des flux de valeurs pour l'établissement des stocks d'infrastructures ont entraîné une hausse des charges de matières.

8 Charges de personnel

M CHF	2004	2003
Charges salariales	2 027,5	2 107,8
Charges sociales	301,8	283,0
Autres charges de personnel	88,2	68,9
Charges de personnel	2 417,5	2 459,7

Les charges de personnel ont baissé de 42,2 millions de francs ou 1,7 pour cent par rapport à l'exercice précédent.

Le recul des charges salariales est lié à la contraction des effectifs moyens de la SA CFF. Cette diminution de 1441 postes à plein temps s'explique avant tout par l'intégration de G-SR dans les comptes de CFF Cargo SA.

Les charges s'inscrivent en augmentation par rapport à 2003 malgré la diminution des effectifs. Cette hausse est imputable aux frais supplémentaires générés par les mesures appliquées au 1^{er} juillet 2003 dans le but d'améliorer la situation de la Caisse de pensions des CFF. Considérées pour la première fois sur l'ensemble d'un exercice, ces mesures ont eu une incidence sur le compte de résultat en 2004. Elles englobent le versement par l'employeur et l'employé d'une contribution paritaire d'assainissement représentant 1,5 pour cent du salaire assuré ainsi que la prise en charge des frais d'invalidité professionnelle par les CFF.

Les autres charges de personnel comprennent les frais de formation et perfectionnement, les restaurants du personnel, et depuis 2004, les vêtements de travail (frais auparavant pris en compte dans les charges de matières). Dans les comptes de l'exercice 2004, le poste contient en outre les primes versées aux collaborateurs pour la réussite du lancement de Rail 2000.

9 Autres charges d'exploitation

M CHF	2004	2003
Loyer pour immobilisations corporelles	28,4	24,5
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	208,3	206,9
Charges de véhicules	128,7	89,0
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	65,5	71,8
Charges d'énergie, élimination des déchets	189,3	201,8
Charges d'administration et d'informatique	223,0	204,3
Dépenses publicitaires	43,5	38,4
Autres charges d'exploitation	267,1	175,9
Charges pour prestations d'exploitation	191,5	202,2
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires	70,6	50,9
Autres charges d'exploitation	1 415,9	1 265,7

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 150,2 millions de francs ou 11,9 pour cent pendant l'exercice sous revue. Cette hausse est largement due à la comptabilisation à la valeur brute des ventes de cartes à prépaiement (voir remarque 4), au gonflement des charges de véhicules à la suite de la séparation de G-SR et à l'augmentation du poste relatif à la réduction de la TVA déductible. A la suite du détachement de G-SR, les prestations relatives aux véhicules ne sont plus fournies par la SA CFF mais achetées auprès de CFF Cargo SA.

Conformément à l'Arrêt du Tribunal fédéral de décembre 2003 relatif à l'obligation fiscale partielle sur les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire, des provisions pour créances fiscales ont été constituées rétroactivement pour la période 1999–2003 au titre de l'impôt sur les gains immobiliers et inscrites au poste Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes.

Les charges d'énergie et d'élimination des déchets se sont contractées en raison de la situation favorable sur le marché de l'énergie et de l'utilisation d'une partie de la provision correspondante pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. Les dépenses publicitaires ont crû en raison de l'organisation de campagnes de promotion pour le lancement de Rail 2000.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires sont principalement liées aux dispositions appliquées aux entreprises de transports publics. En lieu et place d'une réduction de la TVA déductible proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la SA CFF applique une réduction représentant 3,5 pour cent des prestations perçues de la Confédération (2,7% en 2003).

10 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2004	2003
Amortissements sur immobilisations financières	9,7	28,4
Amortissements sur immobilisations corporelles	917,7	871,8
Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction	-144,4	112,5
Amortissements sur immobilisations incorporelles	46,7	47,9
Amortissement sur les valeurs comptables résiduelles	50,9	42,7
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	880,6	1 103,3

L'augmentation des amortissements sur immobilisations corporelles reflète la progression des immobilisations corporelles induite par les investissements réalisés dans l'infrastructure et le matériel roulant en vue de Rail 2000.

Les diminutions sur les infrastructures en construction étaient supérieures aux augmentations liées aux nouveaux investissements en raison de la hausse du volume de décompte (notamment Rail 2000). Cet écart s'est traduit par l'inscription d'une valeur positive au poste relatif à la variation des corrections de valeur et par une diminution des charges. Les parts non activées résultant du décompte de projet ont été affectées au poste Charges d'investissement non activées.

Le gonflement du poste relatif à la diminution des infrastructures a généré une augmentation des amortissements sur les valeurs comptables résiduelles.

11 Charges d'investissement non activées

La hausse des charges d'investissements non activées est liée à l'important accroissement de la participation des tiers au financement des projets d'investissement et au gonflement du volume de décompte des projets en rapport avec Rail 2000.

12 Engagements de prévoyance RPC 16

La dotation à la provision RPC 16 visant à couvrir l'écart résultant de la différence de couverture de la Caisse de pensions s'élève à 150,0 millions de francs pour l'exercice sous revue (voir explications détaillées à la remarque 30 des comptes du groupe, paragraphe «Prévoyance professionnelle»).

13 Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

La quasi-totalité des bénéfices proviennent de l'aliénation de biens immobiliers. La vente de la dernière tranche de la participation dans TDC Suisse SA a permis de réaliser un bénéfice de 95,4 millions de francs en 2003.

14 Projet «Chance»

Le projet «Chance» englobe les frais liés à la réintégration des collaboratrices et des collaborateurs dont le poste a été supprimé dans le cadre de mesures de rationalisation ou de restructuration.

15 Produits financiers

M CHF	2004	2003
Tiers	29,7	31,2
Sociétés du groupe	21,9	20,9
Sociétés associées	7,1	6,9
Actionnaire	1,1	1,1
Autres produits financiers	33,3	21,4
Produits financiers	93,1	81,5

16 Charges financières

M CHF	2004	2003
Tiers	112,5	121,6
Sociétés du groupe	1,0	0,6
Sociétés associées	1,0	0,0
Actionnaire	12,4	55,1
Autres charges financières	14,9	7,0
Charges financières	141,7	184,3

A la suite de la diminution du prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF, les charges d'intérêt ont baissé de 42,7 millions de francs par rapport à 2003. La faiblesse généralisée des taux a entraîné un repli des charges financières envers les tiers malgré le gonflement des dettes financières.

L'appréciation des autres charges et produits financiers s'explique par les gains de cours sur les avoirs en monnaies étrangères.

17 Charges d'impôts

Conformément à l'art. 21 de la loi du 20 mars 1998 sur les Chemins de fer fédéraux, les CFF sont exonérés de tout impôt cantonal ou communal. En application de l'Arrêt du Tribunal fédéral de décembre 2003 relatif à l'assujettissement partiel de la SA CFF à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire, des provisions pour créances fiscales ont été constituées rétroactivement pour la période 1999–2003 au titre de l'impôt sur les bénéfices et sur le capital. Estimées sur la base des informations obtenues dans le cadre des négociations menées au moment de la rédaction du rapport avec la Conférence suisse des impôts, des charges d'impôt de 4,4 millions de francs ont été prises en compte pour l'exercice 2004.

18 Bénéfice de l'exercice

M CHF	2004	2003
Bénéfice résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires selon l'art. 64 LCdF		
Infrastructure	7,4	-25,0
Trafic voyageurs régional	1,6	8,7
Bénéfice de l'exercice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	19,7	39,1
Bénéfice de l'exercice	28,7	22,8

19 Liquidités

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Caisse	20,6	38,7
Poste	74,0	34,7
Banques	252,2	418,3
Dépôts à terme	347,6	14,9
Comptes d'attente	-11,0	5,8
Titres	0,1	0,1
Liquidités	683,5	512,5

L'augmentation des liquidités s'explique par la levée de capitaux à long terme en vue de financer les investissements futurs.

20 Créances résultant de ventes et de prestations de services

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Créances résultant de ventes et de prestations de services		
envers des tiers	403,8	405,9
envers des sociétés du groupe	62,8	94,6
envers des sociétés associées	4,9	11,2
Corrections de valeur	-56,3	-36,4
Créances résultant de ventes et de prestations de services	415,2	475,3

Les créances résultant de ventes et de prestations de services ont baissé à la suite de l'intégration de G-SR dans les comptes de CFF Cargo SA. La hausse des corrections de valeur s'explique par la comptabilisation de corrections de valeur individuelles et le gonflement des créances envers les voyageurs sans titre de transport valable.

21 Stocks et travaux en cours

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Stocks	376,6	457,3
Travaux en cours	23,4	17,7
Corrections de valeur	-145,4	-193,6
Stocks et travaux en cours	254,6	281,4

La diminution des stocks et des corrections de valeur est liée à l'intégration de G-SR dans les comptes de CFF Cargo SA.

22 Immobilisations financières

	Titres à long terme	Participations	Créances à long terme envers des tiers	Créances à long terme envers des sociétés du groupe	Créances à long terme envers des sociétés associées	Créances à long terme envers l'actionnaire	Total
M CHF							
Coût d'acquisition							
Etat au 1.1.2004	634,2	1 103,4	565,3	316,8	51,8	906,8	3 578,3
Augmentation	3,8	154,1	3,1	177,6	2,4	0,0	341,1
Diminution	-47,1	-1,8	-24,9	-77,7	-25,6	-906,8	-1 083,9
Transferts	0,0	0,0	19,2	0,0	0,0	0,0	19,2
Etat au 31.12.2004	591,0	1 255,6	562,7	416,7	28,7	0,0	2 854,8
Amortissements cumulés							
Etat au 1.1.2004	0,0	-213,2	-25,1	-5,0	-1,5	0,0	-244,8
Augmentation	0,0	-12,3	-0,1	-2,0	-2,1	0,0	-16,4
Diminution	0,0	6,7	0,0	7,0	0,3	0,0	14,0
Etat au 31.12.2004	0,0	-218,7	-25,2	0,0	-3,4	0,0	-247,3
Valeur comptable nette au 1.1.2004	634,2	890,2	540,2	311,8	50,3	906,8	3 333,5
Valeur comptable nette au 31.12.2004	591,0	1 036,9	537,5	416,7	25,3	0,0	2 607,5

Les produits issus du placement des fonds destinés au remboursement des dettes qui résultent de contrats de leasing sont thésaurisés et entraînent une augmentation des titres à long terme. Les dettes correspondantes sont inscrites au passif. La diminution enregistrée dans les titres à long terme s'explique par un ajustement monétaire sur les dettes résultant de contrats de leasing.

L'augmentation enregistrée dans les participations comprend essentiellement les augmentations de capital de CFF Cargo SA liées à l'intégration de G-SR et de Cisalpino SA. Elle s'explique également par la prise en compte des nouvelles participations Ticino-Lombardia SA (TILO) et Euroswitch SA ainsi que par le rachat de EuroTurbo AG.

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots.

Lors de la création de leur Caisse de pensions en 1999, les CFF ont convenu d'un plan de financement avec la Confédération. Le paiement de la dernière tranche (906,8 millions de francs) a été effectué pendant l'exercice sous revue. La diminution des créances envers l'actionnaire a entraîné le recul des dettes à long terme envers l'actionnaire (voir remarque 30, paragraphe «Détails des dettes envers l'actionnaire»).

23 Immobilisations corporelles et infrastructures en construction

M CHF	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Infrastruc- tures en construction et acomptes	Total
Coût d'acquisition								
Etat au 1.1.2004	8 202,9	12 660,0	3 857,5	1 450,3	3 414,8	29 585,7	7 278,5	36 864,1
Investissements	120,6	35,5	0,6	0,3	59,7	216,7	2 310,1	2 526,8
Transferts des infrastructures en construction vers								
les immobilisations corporelles	563,5	1 954,1	221,9	6,1	72,5	2 818,2	-2 878,1	-60,0
Créance d'investissement	-0,1	-35,3	-10,1	0,0	-2,9	-48,4	48,4	0,0
Diminution des immobilisations	-238,9	-112,2	-64,1	-9,1	-36,8	-461,1	-691,3	-1 152,4
Diminution liée à l'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA	-10,0	-37,2	-120,4	0,0	-22,5	-190,2	-2,7	-192,9
Transferts	0,0	-3,3	2,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Etat au 31.12.2004	8 638,0	14 461,8	3 887,5	1 447,6	3 486,0	31 920,9	6 064,7	37 985,6
dont contrats de leasing	2 180,6					2 180,6		2 180,6
Amortissements cumulés								
Etat au 1.1.2004	-4 480,2	-4 232,6	-2 822,5	-21,8	-1 548,9	-13 106,0	-1 258,1	-14 364,1
Augmentation	-314,4	-411,9	-120,5	0,0	-71,0	-917,7	0,0	-917,7
Diminution	239,7	101,2	62,9	0,0	20,6	424,3	144,4	568,7
Diminution liée à l'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA	7,7	21,6	85,8	0,0	9,8	124,8	1,2	126,0
Transferts	0,0	0,6	-0,4	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0
Etat au 31.12.2004	-4 547,2	-4 521,1	-2 794,9	-21,8	-1 589,7	-13 474,6	-1 112,5	-14 587,1
dont contrats de leasing	-765,1					-765,1		-765,1
Valeur comptable nette au 1.1.2004	3 722,8	8 427,5	1 035,0	1 428,5	1 865,9	16 479,6	6 020,4	22 500,0
Valeur comptable nette au 31.12.2004	4 090,9	9 940,7	1 092,7	1 425,8	1 896,3	18 446,3	4 952,2	23 398,5
dont contrats de leasing	1 415,6					1 415,6		1 415,6

L'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA a entraîné une diminution nette des immobilisations corporelles de 66,9 millions de francs. Les conséquences sont présentées dans le tableau des immobilisations.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû principalement à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant destiné au trafic voyageurs dans le cadre du projet Rail 2000.

Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique et les systèmes de télécommunication ainsi que les systèmes d'alimentation et d'élimination.

Les charges financières qui découlent des prêts à taux variable servant à financer le projet Rail 2000 sont comptabilisées à l'actif. Pour l'exercice sous revue, les charges financières activées se montent à 29,9 millions de francs (2003: 26,6 millions de francs).

24 Immobilisations incorporelles

M CHF	Droits	Logiciels	Goodwill issu de la fusion	Total
Coût d'acquisition				
Etat au 1.1.2004	107,1	221,8	3,2	332,1
Augmentation	0,0	0,0	0,0	0,0
Diminution	-0,4	-8,7	0,0	-9,0
Diminution liée à l'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA	0,0	-0,8	0,0	-0,8
Transferts d'infrastructures en construction	1,1	58,8	0,0	60,0
Etat au 31.12.2004	107,8	271,2	3,2	382,3
Amortissements cumulés				
Etat au 1.1.2004	-20,0	-135,0	-2,0	-157,0
Augmentation	-4,8	-41,2	-0,6	-46,7
Diminution	0,0	8,3	0,0	8,3
Diminution liée à l'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA	0,0	0,8	0,0	0,8
Etat au 31.12.2004	-24,7	-167,1	-2,7	-194,6
Valeur comptable nette au 1.1.2004	87,1	86,8	1,2	175,1
Valeur comptable nette au 31.12.2004	83,0	104,1	0,5	187,7

Les transferts figurant au poste Logiciels sont liés aux projets informatiques comptabilisés jusqu'à l'exercice précédent dans les infrastructures en construction. Le projet OPUS lancé à l'échelon du groupe a été mené à bien au cours de l'année 2004.

25 Dettes financières à court terme

Le gonflement des dettes financières à court terme est lié à l'augmentation des avoirs en compte courant et aux placements à court terme effectués auprès de la SA CFF par des sociétés du groupe et des sociétés associées.

26 Dettes résultant d'achats et de prestations de services

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes résultant d'achats et de prestations de services		
envers des tiers	596,6	507,6
envers des sociétés du groupe	97,9	11,9
envers des sociétés associées	3,8	2,9
Dettes résultant d'achats et de prestations de services	698,3	522,4

Le gonflement des dettes envers des tiers s'explique largement par les achats de matériel roulant.

Les dettes envers des sociétés du groupe ont augmenté à la suite de la séparation de G-SR.

27 Passifs de régularisation

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Passifs de régularisation		
Titres de transport	413,1	370,8
Charges financières	41,3	42,7
Autres	601,9	463,1
Passifs de régularisation	1 056,3	876,6

Concernant les titres de transport, la régularisation porte principalement sur les abonnements généraux, les abonnements demi-tarif et les abonnements de parcours. La hausse des opérations de régularisation relatives aux titres de transport est liée à la multiplication des ventes d'abonnements avant l'augmentation des tarifs du 12 décembre 2004. Par ailleurs, l'application de la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23 a obligé à reclasser dans les passifs de régularisation certaines provisions initialement comptabilisées en tant que provisions.

28 Provisions

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Provisions à court terme	307,4	280,1
Provisions à long terme	2 098,3	2 336,9
Provisions	2 405,7	2 617,0

	Engagements de prévoyance RPC 16	Provisions pour compensation du renchérissement sur les rentes	Atteintes à l'environnement	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Autres provisions	Total
M CHF								
Etat au 31.12.2003	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	0,0	609,0	2 617,0
Reclassements liés à l'application de la RPC 23	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	-233,6	-216,1
Etat au 1.1.2004	965,0	156,3	89,1	675,9	121,8	17,5	375,3	2 400,9
Constitution	150,0	0,0	0,0	0,0	9,7	4,9	77,1	241,7
Utilisation	0,0	-32,3	-5,8	-22,4	-19,3	-2,1	-76,6	-158,4
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-65,5	-65,6
Diminution liée à l'intégration de G-SR dans CFF Cargo SA	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,8	0,0	-9,2	-12,9
Transfert	124,0	-124,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Etat au 31.12.2004	1 239,0	0,0	83,3	653,5	108,5	20,3	301,1	2 405,7

En raison de l'entrée en vigueur de la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23 au 1^{er} janvier 2004, les provisions ont été analysées et reclassées dans d'autres postes du passif (voir reclassements liés à l'application de la RPC 23 dans le tableau de variation des provisions). Les recettes imputées au titre de droits portant sur la pose de câbles sunrise et découlant du leasing ICN étaient au préalable comptabilisées en tant que provisions. Or, comme ces engagements ne revêtent pas les caractéristiques des réserves, ils ont dû être reclassés dans les dettes à long terme. D'autres éléments ont dû être reclassés dans les passifs de régularisation.

Les états financiers du groupe fournissent de plus amples informations au sujet des provisions pour les engagements de prévoyance RPC 16. Les provisions de 1239,0 millions de francs inscrites au bilan de la SA CFF sont identiques à celles constituées à ce titre dans les comptes du groupe (voir remarque 0.3 «Engagements de prévoyance»).

Les opérations de dépollution se sont poursuivies pendant l'exercice sous revue. Les dépenses liées aux mesures prises ont été prélevées sur la provision. La remarque 0.4 fournit de plus amples informations au sujet des atteintes à l'environnement.

La provision relative à l'énergie est destinée à compenser les coûts de production d'énergie lorsqu'ils sont supérieurs au prix du marché. Une somme de 22,4 millions de francs a été prélevée sur les réserves pendant l'exercice sous revue.

Les avoirs dus au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits de 9,6 millions de francs notamment grâce à des compensations en temps. Dans certains cas, les heures supplémentaires ont été payées.

Les autres provisions contiennent notamment des provisions d'assurance pour les sinistres ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant.

29 Dettes financières à long terme

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes bancaires	340,0	258,2
Dettes résultant de contrats de leasing	2 706,4	2 552,2
Dettes hypothécaires	34,2	34,2
Caisse du personnel	1 460,0	1 450,1
Dettes financières à long terme	4 540,6	4 294,7

Les dettes bancaires à long terme ont gonflé en raison du refinancement des prêts alloués aux filiales.

D'autres capitaux ont été empruntés à long terme via des contrats de leasing afin de financer certains investissements.

Dans le cadre de la fusion avec Bahnhof Luzern Immobilien AG, des dettes hypothécaires d'un montant de 34,2 millions de francs ont été transférées à la SA CFF.

Les dettes financières envers la Caisse du personnel sont constituées d'avoirs d'épargne des collaborateurs actifs et des anciens collaborateurs des CFF.

30 Autres dettes à long terme

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Emprunts à long terme à des tiers	170,6	0,0
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	7 493,4	7 848,2
Autres dettes à long terme	7 664,0	7 848,2

Les dettes envers des tiers comprennent les recettes imputées à long terme au titre de droits portant sur la pose de câbles sunrise et d'obligations découlant du leasing ICN. Initialement comptabilisées en tant que provisions, ces recettes imputées ont dû être reclassées dans les dettes conformément à la nouvelle recommandation Swiss GAAP RPC 23.

Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Prêts à taux variable	1 906,1	1 827,6
Prêt lié au refinancement de la Caisse de pensions des CFF	0,0	906,8
Prêts à taux fixe du Fonds pour les grands projets ferroviaires	1 002,6	880,6
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	4 584,7	4 233,2
Total	7 493,4	7 848,2

Pendant l'exercice sous revue, les dettes envers l'actionnaire (Confédération) se sont contractées de 354,8 millions de francs, car l'engagement lié au refinancement de la Caisse de pensions a diminué de 906,8 millions de francs (voir remarque 22) et les prêts ont été augmentés de 552,0 millions de francs. Ces fonds empruntés servent non seulement à financer le projet Rail 2000 et les accès aux NLFA, mais aussi à couvrir les besoins de base en termes d'infrastructures.

Endettement net

M CHF	Remarque	31.12.2004	31.12.2003
Dettes financières à court terme		179,3	56,0
Dettes financières à long terme	29	4 540,6	4 294,7
Autres dettes à long terme	30	7 664,0	7 848,2
./. Recettes imputées à long terme ¹		-147,6	0,0
Total dettes financières		12 236,2	12 198,9
./. Liquidités et placements en valeurs mobilières		-1 274,5	-1 146,7
./. Créances envers l'actionnaire concernant la Caisse de pensions		0,0	-906,8
Endettement net		10 961,8	10 145,4
Variation par rapport à l'exercice précédent		816,3	1 374,8

1 Les recettes imputées à long terme ont été reclassées dans les dettes à long terme conformément à la recommandation Swiss GAAP RPC 23.

L'endettement net a augmenté de 816,3 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cet accroissement est dû notamment aux fonds prêtés par la Confédération pour financer les infrastructures. Les fonds générés par l'activité ne suffisant pas à couvrir l'intégralité des achats de matériel roulant, des contrats de leasing ont dû être souscrits.

31 Bénéfice résultant du bilan

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bénéfice reporté		
affecté selon l'art. 64 LCdF	0,0	0,0
non affecté selon l'art. 64 LCdF	76,1	39,6
Total bénéfice reporté	76,1	39,6
Bénéfice de l'exercice		
affecté selon l'art. 64 LCdF	9,0	-16,3
non affecté selon l'art. 64 LCdF	19,7	39,1
Bénéfice de l'exercice	28,7	22,8
Total bénéfice résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	104,8	62,4

32 Remarques d'ordre juridique

32.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitutions de gages en faveur de tiers

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Cautionnements et garanties	207,5	303,4
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Obligations irrévocables d'achat et de financement	10,2	14,7
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Total	494,9	595,3

La SA CFF a également des participations dans quelques sociétés simples à responsabilité solidaire. Il s'agit pour l'essentiel de communautés tarifaires et d'associations analogues ainsi que de partenariats et de communautés de travail mis sur pied pour réaliser des projets limités dans le temps.

32.2 Valeurs d'assurance-incendie des immobilisations corporelles

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

32.3 Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Dettes à court terme	0,0	10,3
Total	0,0	10,3

32.4 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Payables dans les douze mois	17,1	26,2
Payables sous 1 ou 2 ans	10,4	13,0
Payables sous 2 ou 3 ans	7,6	5,6
Payables sous 3 ou 4 ans	1,7	1,5
Payables sous plus de 4 ans	2,4	0,1
Total	39,1	46,4

La SA CFF a externalisé une grande partie des prestations informatiques (centre de calcul, matériel, logiciels, maintenance et réparation) pour les confier à des tiers.

32.5 Principales participations

Nous renvoyons le lecteur à la liste des sociétés du groupe et des sociétés associées (pages 134 et 135 de l'annexe aux comptes du groupe).

33 Evénements survenus après la clôture du bilan

Aucun.

Proposition d'utilisation du bénéfice.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit le bénéfice du bilan arrêté au 31 décembre 2004:

M CHF	31.12.2004	31.12.2003
Bénéfice de l'exercice	28,7	22,8
Bénéfice reporté	76,1	39,6
Bénéfice résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF	104,8	62,4
Affectation du bénéfice de l'exercice 2003 résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires à la réserve prévue à l'art. 64 LCdF		
– Trafic voyageurs	–1,6	–8,7
– Trafic voyageurs (Brünig), années 2000-2002	0,0	–2,6
– Infrastructure	–7,4	25,0
Dissolution de la participation dans le chemin de fer du Brünig (apport dans Zentralbahn AG)		
	9,9	0,0
Bénéfice disponible résultant du bilan	105,7	76,1
Report à compte nouveau	105,7	76,1

Rapport de l'organe de révision.

A l'Assemblée générale des actionnaires des Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne. En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié la comptabilité et les comptes annuels (bilan, compte de résultat, tableau de financement et annexe) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2004.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les normes de la profession en Suisse. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes annuels puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes annuels et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation ainsi que la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes annuels donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les «Swiss GAAP RPC» et sont, ainsi que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan, conformes à la loi suisse et aux statuts.

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

En tant qu'autorité de surveillance au sens de l'article 70 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), l'Office fédéral des transports (OFT) a vérifié les comptes annuels 2004 et les a approuvés avec rapport du 4 mars 2005.

Berne, le 8 mars 2005

Ernst & Young SA

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (responsable du mandat)

Rudolf Mahnig

Expert-comptable diplômé

de	Aarau	Baar	Baden	Basel SBB	Bellinzona	Bern	Biel/Bienne	Brig	Brugg AG	Burgdorf	Chur	Delémont	Frauenfeld	Fribourg	Genève	Interlaken Ost	Konstanz	La Chaux-de-Fonds	Langenthal	Lausanne	Liestal	Lugano	Luzern	Montreux	Neuchâtel	Nyon	Oltén	Palézieux	Romanshorn	Schaffhausen	Sion	Solothurn	St. Gallen	Sursee	Thun	Winterthur	Zofingen	Zug	Zürich Flughafen	Zürich HB	de	
Aarau		0:58 (1:11)	0:23 (0:20)	0:35 (0:34)	3:04 (3:09)	0:41 (0:57)	0:44 (0:58)	2:24 (2:46)	0:13 (0:12)	0:51 (0:40)	1:52 (2:18)	1:24 (1:24)	1:14 (1:23)	1:07 (1:25)	2:18 (2:31)	1:50 (2:06)	1:56 (2:15)	1:29 (1:42)	0:29 (0:22)	1:46 (2:12)	0:23 (0:21)	3:31 (3:38)	1:01 (0:56)	2:10 (2:38)	1:03 (1:18)	2:03 (2:44)	0:08 (0:08)	1:45 (2:22)	1:46 (1:57)	1:18 (1:25)	2:53 (3:23)	0:28 (0:36)	1:12 (1:26)	1:01 (1:07)	0:25 (0:21)	0:56 (1:01)	0:46 (0:50)	0:24 (0:25)	Aarau			
Baar	0:58 (1:14)		0:48 (0:56)	1:34 (1:48)	2:16 (2:16)	1:27 (1:54)	1:53 (2:14)	3:08 (3:40)	0:57 (1:05)	1:46 (1:58)	1:40 (2:07)	2:17 (2:37)	1:13 (1:24)	1:51 (2:19)	3:12 (3:42)	2:26 (3:00)	1:51 (2:22)	2:58 (3:08)	1:27 (1:40)	2:37 (3:06)	1:23 (1:36)	2:43 (2:45)	0:28 (0:31)	3:02 (3:32)	2:12 (2:34)	3:05 (3:38)	1:07 (1:17)	2:38 (3:18)	1:51 (2:04)	1:30 (1:32)	3:52 (4:21)	1:37 (1:52)	1:50 (1:59)	0:53 (0:54)	1:56 (2:16)	1:00 (1:02)	1:08 (1:08)	0:03 (0:05)	0:45 (0:57)	0:22 (0:34)	Baar	
Baden	0:23 (0:21)	1:05 (1:08)		0:48 (0:53)	2:58 (3:24)	1:06 (1:21)	1:22 (1:37)	2:49 (3:03)	0:07 (0:07)	1:16 (1:03)	1:42 (2:00)	1:45 (1:40)	1:08 (1:05)	1:32 (1:52)	2:53 (3:10)	2:16 (2:33)	1:46 (1:57)	2:11 (2:21)	0:54 (0:45)	2:18 (2:39)	0:56 (1:06)	3:25 (3:05)	1:12 (1:19)	2:43 (3:05)	1:45 (1:57)	2:45 (3:11)	0:34 (0:31)	2:11 (2:19)	1:40 (1:39)	1:12 (1:07)	3:33 (3:54)	1:03 (1:15)	1:37 (1:34)	1:07 (0:58)	1:37 (1:49)	0:49 (0:44)	0:50 (0:48)	0:26 (0:32)	0:16 (0:16)	Baden		
Basel SBB	0:34 (0:32)	1:32 (1:44)	0:46 (0:51)		3:29 (3:25)	0:56 (0:58)	1:05 (1:08)	2:44 (3:00)	0:37 (0:42)	1:06 (1:06)	2:23 (2:36)	0:32 (0:34)	1:41 (1:41)	1:25 (1:36)	2:40 (2:40)	2:03 (2:17)	2:27 (2:33)	1:51 (1:52)	0:47 (0:48)	2:08 (2:23)	0:08 (0:08)	3:56 (3:56)	1:07 (1:05)	2:32 (2:49)	1:25 (1:25)	2:25 (0:26)	0:24 (0:26)	1:58 (2:32)	2:13 (2:15)	1:45 (1:43)	3:15 (3:15)	0:50 (1:00)	2:10 (2:23)	0:47 (0:47)	1:26 (1:38)	1:28 (1:28)	0:33 (0:37)	1:26 (1:38)	1:13 (1:12)	0:53 (0:55)	Basel SBB	
Bellinzona	3:04 (3:09)	2:14 (2:14)	2:58 (2:51)		3:28 (3:25)	3:35 (3:45)	3:50 (4:09)	3:00 (3:20)	3:07 (3:00)	3:43 (3:53)	2:15 (2:15)	4:14 (4:32)	3:23 (3:25)	4:02 (4:14)	5:24 (5:37)	4:23 (4:55)	4:10 (4:17)	4:35 (4:53)	3:24 (3:35)	4:52 (5:01)	3:41 (3:41)	0:25 (0:25)	2:15 (2:15)	4:38 (4:59)	4:12 (4:29)	5:09 (5:33)	3:02 (3:02)	4:35 (5:11)	3:55 (3:59)	3:24 (3:27)	3:55 (3:54)	3:34 (3:47)	3:35 (3:34)	2:40 (2:40)	4:03 (4:09)	3:10 (3:09)	2:54 (2:02)	2:50 (2:52)	2:28 (2:29)	Bellinzona		
Bern	0:40 (0:56)	1:26 (1:26)	1:05 (1:20)	0:55 (1:08)	3:34 (3:45)		0:27 (0:26)	1:32 (1:39)	0:56 (1:12)	0:13 (0:15)	2:20 (2:57)	1:06 (1:02)	1:44 (2:02)	0:20 (0:21)	1:41 (1:45)	0:57 (0:53)	2:24 (2:54)	1:16 (1:18)	0:32 (0:32)	1:06 (1:09)	0:47 (0:45)	4:01 (4:14)	1:05 (1:16)	1:31 (1:35)	0:41 (0:35)	1:34 (1:40)	0:29 (0:54)	0:50 (0:55)	2:16 (2:36)	1:50 (2:04)	2:18 (2:18)	0:37 (0:37)	2:13 (2:31)	0:44 (0:44)	0:20 (0:20)	1:31 (1:46)	0:30 (1:04)	1:29 (1:29)	1:16 (1:29)	0:58 (1:10)	Bern	
Biel/Bienne	0:43 (0:57)	1:50 (1:50)	1:22 (1:35)	1:03 (1:08)	3:48 (3:48)	0:27 (0:26)		2:17 (2:21)	1:13 (1:25)	0:49 (0:47)	2:35 (3:17)	0:28 (0:28)	1:59 (2:22)	1:03 (1:00)	1:28 (1:39)	1:39 (1:41)	2:39 (3:14)	0:41 (0:41)	1:00 (1:04)	0:59 (1:09)	1:07 (1:07)	4:16 (4:37)	1:27 (1:27)	1:23 (1:37)	0:16 (0:16)	1:13 (1:41)	0:33 (0:46)	1:24 (1:24)	2:31 (2:56)	2:03 (2:24)	2:06 (2:06)	0:14 (0:19)	2:28 (2:51)	1:07 (1:17)	1:02 (1:02)	1:46 (2:06)	0:53 (1:03)	1:40 (2:01)	1:31 (1:49)	1:09 (1:26)	Biel/Bienne	
Brig	2:23 (2:45)	3:07 (3:07)	2:48 (3:12)	2:44 (2:57)	2:58 (3:16)	1:32 (1:39)	2:17 (2:22)		2:39 (3:04)	2:02 (2:05)	4:01 (4:43)	3:05 (3:25)	3:27 (3:48)	2:05 (2:32)	2:25 (2:25)	1:35 (1:26)	4:05 (4:40)	3:00 (3:16)	2:21 (2:25)	1:41 (1:38)	2:33 (2:54)	3:26 (4:13)	2:52 (2:45)	1:19 (1:29)	2:26 (2:26)	2:09 (0:08)	2:12 (2:29)	2:00 (2:00)	4:05 (4:22)	3:39 (3:50)	0:36 (0:32)	2:24 (2:24)	4:02 (4:17)	3:31 (3:12)	1:10 (1:16)	3:14 (3:32)	2:17 (2:17)	3:12 (3:26)	2:59 (3:15)	2:39 (2:56)	Brig	
Brugg AG	0:13 (0:12)	1:16 (1:53)	0:07 (0:07)	0:40 (0:44)	3:06 (3:06)	0:56 (1:12)	1:12 (1:28)	2:39 (3:04)		1:06 (0:54)	1:50 (2:09)	1:35 (1:31)	1:16 (1:14)	1:22 (1:43)	2:43 (3:01)	2:05 (2:24)	1:54 (2:06)	2:00 (2:12)	0:44 (0:36)	2:08 (2:30)	0:46 (1:00)	3:33 (3:29)	1:16 (1:10)	2:33 (2:56)	1:34 (1:48)	2:34 (2:02)	0:23 (0:22)	2:00 (2:00)	1:48 (1:16)	1:20 (3:23)	0:53 (1:06)	1:45 (1:43)	0:56 (0:49)	1:27 (0:58)	0:40 (0:35)	0:57 (0:57)	0:36 (0:41)	0:24 (0:24)	Brugg AG			
Burgdorf	0:52 (0:42)	1:45 (1:55)	1:17 (1:04)	1:07 (1:07)	3:44 (3:44)	0:14 (0:16)	0:49 (0:49)	2:03 (2:03)	1:08 (0:56)		2:30 (3:02)	1:23 (1:15)	1:56 (2:07)	0:46 (0:48)	2:07 (2:11)	1:24 (1:28)	2:34 (2:59)	1:41 (1:42)	0:18 (0:17)	1:32 (1:35)	1:02 (1:02)	4:11 (4:22)	1:22 (1:27)	1:57 (1:01)	1:10 (1:06)	2:00 (2:07)	0:32 (0:30)	1:19 (1:19)	2:34 (2:42)	2:00 (2:09)	2:43 (2:46)	0:27 (0:25)	2:23 (2:36)	1:02 (1:02)	0:47 (0:44)	1:43 (1:51)	0:48 (1:45)	1:39 (1:39)	1:28 (1:34)	1:10 (1:11)	Burgdorf	
Chur	1:51 (2:18)	1:40 (2:04)	1:41 (2:00)	2:23 (2:36)	2:15 (2:15)	2:20 (2:58)	2:34 (3:18)	4:01 (4:30)	1:50 (2:09)	2:28 (3:02)		3:08 (3:41)	2:06 (2:34)	2:44 (3:23)	4:05 (4:46)	3:29 (4:04)	2:11 (2:49)	3:37 (4:02)	2:06 (2:44)	3:30 (4:10)	2:12 (2:50)	2:53 (2:50)	2:09 (2:35)	3:55 (4:36)	3:38 (3:08)	3:58 (4:42)	1:50 (2:29)	3:42 (4:20)	1:37 (2:00)	2:28 (3:06)	4:45 (5:20)	2:15 (2:56)	1:34 (1:28)	2:21 (3:25)	2:49 (3:25)	1:53 (2:05)	2:02 (2:45)	1:45 (2:01)	1:38 (2:01)	1:13 (1:34)	Chur	
Delémont	1:23 (1:23)	2:14 (2:14)	1:44 (1:38)	0:30 (0:34)	4:13 (4:13)	1:06 (1:03)	0:28 (0:29)	3:05 (3:05)	1:35 (1:29)	1:23 (1:13)	3:08 (3:40)		2:23 (2:45)	1:43 (1:37)	2:05 (2:05)	2:19 (2:18)	3:10 (3:37)	1:16 (1:16)	1:24 (1:30)	1:33 (1:47)	0:54 (0:58)	5:40 (5:40)	1:51 (2:01)	1:57 (1:30)	0:50 (0:52)	1:50 (2:19)	1:01 (1:12)	1:58 (1:58)	2:55 (3:19)	2:27 (2:40)	0:43 (0:42)	4:30 (4:14)	1:43 (1:40)	1:31 (1:39)	2:10 (2:29)	1:17 (1:17)	1:28 (2:28)	1:16 (2:12)	0:25 (0:27)	0:38 (0:40)	Delémont	
Frauenfeld	1:15 (1:23)	1:14 (1:27)	1:09 (1:05)	1:42 (1:41)	3:24 (3:24)	1:46 (2:03)	2:01 (2:23)	3:29 (3:49)	1:18 (1:18)	1:54 (2:07)	2:08 (2:34)	2:25 (2:25)		2:12 (2:28)	3:33 (3:51)	2:51 (3:09)	0:37 (0:51)	2:46 (3:06)	1:34 (1:49)	2:58 (3:15)	1:40 (1:43)	3:51 (3:54)	1:38 (1:40)	3:23 (3:23)	2:20 (2:43)	3:20 (3:47)	1:15 (1:34)	3:26 (3:45)	0:31 (0:33)	0:56 (0:55)	4:10 (4:10)	1:43 (2:01)	0:56 (1:03)	1:42 (2:03)	2:14 (2:30)	0:11 (0:11)	1:28 (1:47)	1:16 (1:17)	0:25 (0:27)	0:38 (0:40)	Frauenfeld	
Fribourg	1:07 (1:25)	1:51 (2:36)	1:32 (1:52)	1:25 (1:37)	4:02 (4:12)	0:21 (0:23)	1:04 (1:02)	2:06 (2:33)	1:23 (1:44)	0:45 (0:47)	2:45 (3:24)	1:34 (1:38)	2:11 (2:28)		1:20 (1:22)	1:29 (1:22)	2:49 (3:20)	1:26 (1:26)	1:05 (1:05)	0:45 (0:46)	1:17 (1:24)	4:29 (4:34)	1:31 (1:49)	1:10 (1:12)	0:54 (1:01)	1:13 (1:17)	0:56 (1:09)	0:32 (0:32)	2:44 (3:02)	2:18 (2:30)	1:56 (1:56)	1:08 (1:19)	2:41 (2:57)	1:10 (1:10)	0:52 (0:49)	1:58 (2:12)	0:56 (1:36)	1:43 (2:11)	1:23 (1:55)	1:23 (1:36)	Fribourg	
Genève	2:17 (2:30)	3:11 (3:43)	2:52 (3:08)	2:38 (2:44)	5:23 (5:36)	1:41 (1:45)	1:28 (1:31)	2:25 (2:25)	2:43 (2:58)	2:06 (2:09)	4:05 (4:45)	2:05 (2:05)	3:31 (3:50)	1:19 (1:21)		2:53 (2:54)	4:09 (4:42)	1:46 (1:45)	2:25 (2:27)	0:33 (0:34)	2:37 (2:42)	5:50 (6:05)	2:55 (3:11)	1:03 (1:03)	1:09 (1:12)	0:12 (0:12)	2:07 (2:19)	0:50 (0:50)	4:05 (4:24)	3:37 (3:52)	1:46 (1:48)	1:48 (1:52)	4:02 (4:19)	2:34 (2:34)	2:14 (2:21)	3:18 (3:34)	2:20 (2:36)	3:15 (3:33)	3:03 (3:17)	2:43 (2:58)	Genève	
Interlaken Ost	1:50 (2:06)	2:29 (2:57)	2:15 (2:33)	2:03 (2:18)	4:28 (4:53)	0:58 (0:54)	1:40 (1:43)	1:35 (1:28)	2:05 (2:25)	1:23 (1:26)	3:29 (4:20)	2:20 (2:19)	2:50 (3:09)	1:29 (1:21)	2:54 (2:54)		3:33 (4:01)	2:37 (2:37)	1:43 (1:46)	2:19 (2:12)	2:01 (2:15)	4:55 (5:22)	1:56 (2:00)	2:43 (2:36)	1:57 (2:02)	2:47 (2:40)	1:37 (1:50)	2:02 (2:05)	3:22 (3:43)	2:56 (3:11)	2:23 (2:19)	1:47 (1:45)	3:19 (3:38)	1:48 (0:31)	0:36 (0:31)	2:37 (2:53)	1:34 (2:22)	2:27 (2:42)	2:22 (2:36)	2:04 (2:17)	Interlaken Ost	
Konstanz	1:58 (2:13)	1:53 (2:17)	1:48 (1:55)	2:30 (2:31)	4:15 (4:15)	2:27 (2:53)	2:41 (3:13)	4:08 (4:39)	1:57 (2:04)	2:35 (2:57)	2:17 (2:49)	3:15 (3:36)	0:37 (0:48)	2:51 (3:18)	4:12 (4:41)	3:36 (3:59)		3:37 (3:57)	2:13 (2:39)	3:37 (4:05)	2:19 (2:13)	4:42 (4:44)	4:02 (4:30)	3:11 (3:33)	4:05 (4:27)	1:57 (2:34)	3:47 (4:37)	1:24 (1:41)	0:35 (0:45)	1:05 (1:01)	4:52 (5:20)	2:22 (2:51)	1:08 (1:14)	2:26 (3:20)	2:56 (3:20)	0:50 (1:01)	2:09 (2:37)	1:58 (2:07)	1:04 (1:17)	1:17 (1:30)	Konstanz	
La Chaux-de-Fonds	1:28 (1:41)	2:35 (2:54)	2:09 (2:19)	1:49 (1:55)	4:34 (4:52)	1:16 (1:21)	0:41 (0:40)	3:00 (3:16)	1:59 (2:09)	1:41 (1:41)	3:37 (4:01)	1:16 (1:16)	2:44 (3:06)	1:26 (1:55)	1:46 (1:47)	2:37 (2:36)	3:31 (3:58)		1:45 (1:48)	1:14 (1:29)	2:02 (2:01)	5:01 (5:21)	2:12 (2:22)	1:38 (1:57)	0:39 (0:32)	1:31 (2:01)	1:18 (1:30)	1:59 (1:59)	3:16 (3:40)	2:48 (3:08)	2:21 (1:03)	0:59 (1:02)	3:13 (3:35)	1:52 (2:01)	1:57 (1:57)	2:31 (2:50)	1:38 (1:47)	2:26 (2:44)	2:33 (2:33)	2:16 (2:10)	1:54 (2:10)	La Chaux-de-Fonds
Langenthal	0:31 (0:24)	1:26 (1:37)	0:56 (0:46)	0:48 (0:49)	3:25 (3:35)	0:34 (0:34)	0:56 (1:06)	2:23 (2:27)	0:47 (0:47)	0:18 (0:17)	2:09 (2:44)	1:26 (1:32)	1:35 (1:49)	1:06 (1:06)	2:27 (2:27)	1:46 (1:47)	2:13 (2:41)	1:51 (1:51)		1:52 (1:53)	0:41 (0:36)	3:52 (4:04)	1:03 (1:05)	2:17 (2:19)	1:24 (1:24)	2:20 (2:25)	0:13 (0:12)	1:43 (1:43)	2:13 (2:23)	1:41 (1:51)	3:05 (3:04)	0:46 (0:44)	2:04 (2:18)	0:43 (0:44)	1:09 (1:03)	1:22 (1:33)	0:27 (0:30)	1:20 (1:27)	1:07 (1:16)	0:49 (0:53)	Langenthal	
Lausanne	1:45 (2:11)	2:36 (3:53)	2:17 (2:38)	2:06 (2:23)	4:51 (5:01)	1:06 (1:09)	0:59 (1:09)	1:41 (1:40)	2:08 (2:30)	1:31 (1:33)	3:30 (4:09)	1:33 (1:43)	2:56 (3:14)	0:44 (0:45)	0:34 (0:34)	2:18 (2:11)	3:4 (4:06)	1:17 (1:24)	1:50 (1:51)		2:02 (2:20)	5:18 (5:29)	2:20 (2:38)	0:19 (0:19)	0:40 (0:48)	0:23 (0:																

Le rapport de gestion 2004 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site www.cff.ch. La version allemande fait foi.

Impressum

Edité par

SA CFF, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berne 65

Conception et maquette

külling partner identity, Zurich

Traduction

Service de traduction des CFF

Photos

Maya Torgler, Lucerne (concept)
Daniel Boschung, Wallisellen (portraits)

Composition

Baltisatz, Gockhausen

Lithographie

Reprotechnik Kloten AG

Impression

W. Gassmann AG, Bienne

Papier

Munken Lynx
Job Kunstdruck (photos)

ISSN 1424-6902

SA CFF
Communication
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berne 65
Téléphone 0512 20 11 11
www.cff.ch
railinfo@sbb.ch