

Rapport de gestion 2007







## Sommaire.

---

<b>Chiffres de référence</b>	<b>U3</b>
<b>Rapport du groupe</b>	<b>4</b>
Dans l'ensemble, 2007 restera un exercice satisfaisant pour les CFF, marqué par de nouveaux records en termes de prestations de transport. Le trafic marchandises a enregistré de lourdes pertes. Résultat consolidé: 80,4 millions de francs.	
<b>Stratégie/Objectifs</b>	<b>14</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>16</b>
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
<b>Environnement</b>	<b>20</b>
<b>Personnel/Domaine social</b>	<b>22</b>
Les CFF ont employé 27 438 collaborateurs en 2007. Le rendement par collaborateur n'a jamais été aussi élevé.	
<b>Sécurité</b>	<b>28</b>
<b>Gestion des risques</b>	<b>31</b>
<b>Informatique</b>	<b>32</b>
<b>Caisse de pensions</b>	<b>34</b>
La question de l'assainissement de la Caisse de pensions n'est toujours pas réglée et le taux de couverture s'est encore dégradé à 92,4 %.	
<b>Trafic voyageurs</b>	<b>36</b>
Le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a augmenté de 7,6 %, à 306,7 millions. Résultat: 193 millions de francs.	
<b>Trafic marchandises</b>	<b>46</b>
Malgré une augmentation de ses prestations de transport de 8,3 %, CFF Cargo a clôturé l'exercice sur une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs. Résultat: -190,4 millions de francs.	
<b>Infrastructure</b>	<b>56</b>
Le taux d'utilisation du réseau CFF a progressé de 1,8 %, à 154,7 millions de sillons-kilomètres. Résultat: 32,2 millions de francs.	
<b>Immobilier</b>	<b>66</b>
CFF Immobilier compte parmi les principaux propriétaires immobiliers de Suisse. Résultat: 32,6 millions de francs.	
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
<b>Chronique annuelle 2007</b>	<b>87</b>
<b>Rapport financier</b>	<b>91</b>
<b>Organigramme</b>	<b>U4</b>

## Groupe CFF

En millions de CHF	2007	2006
Produits du trafic voyageurs	2 321,0	2 159,7
Produits du trafic marchandises	1 033,9	972,7
Résultat d'exploitation/EBIT	226,0	343,8
Bénéfice du groupe	80,4	259,4
Total du bilan	30 592,7	30 067,9
Fonds propres	8 966,8	8 886,1

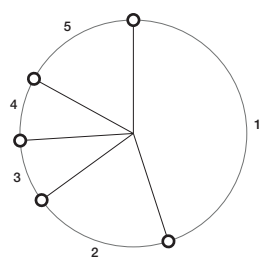
## Prestations

	2007	2006
Voyageurs (millions)	306,7	285,1
Voyageurs-kilomètres (millions)	15 134,0	14 267,0
Abonnements généraux <sup>1</sup>	344 542,0	316 731,0
Abonnements demi-tarif <sup>1</sup>	2 124 650,0	2 051 922,0
Tonnes-kilomètres (millions)	13 368,1	12 344,4
Sillons-kilomètres (millions) <sup>2</sup>	154,7	152,0
Effectif moyen	27 438,0	27 933,0

1 En circulation à la fin de l'année  
2 Lignes à voie normale

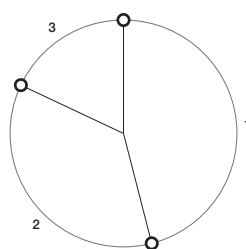
## Le franc des CFF

Franc gagné (produits d'exploitation)



- 1 Produits du trafic 45 c.
- 2 Autres produits 20 c.
- 3 Prestations propres 9 c.
- 4 Indemnités compensatoires 9 c.
- 5 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure 17 c.

Franc dépensé (charges d'exploitation)



- 1 Charges de personnel 46 c.
- 2 Autres charges 36 c.
- 3 Amortissements/Charges d'investissements non activés 18 c.

Le souhait d'Ursula Venosta (52 ans) de Gland (VD),  
délégue commerciale de Austrian Airlines pour la Suisse romande.

«Je voyage volontiers en avion mais recour souvent aux services des CFF pour mes déplacements professionnels ou personnels. Ne prenant pas le train avant 9 heures, je trouve toujours une place assise. Il est regrettable que les compartiments de 2<sup>e</sup> classe ne soient pas équipés de prise électrique pour brancher son ordinateur. Désormais monnaie courante dans les avions, le service proposant snacks et boissons fait souvent défaut dans les trains. Je déplore, par ailleurs, la suppression du titre de transport forfaitaire pour rejoindre en train l'aéroport, d'autant que ce billet était à la fois abordable et pratique. Je formulerai un dernier grief: les annonces par haut-parleurs dans les gares et à bord des trains, souvent inaudibles, sont rarement diffusées en anglais. Je note toutefois une récente amélioration dans ce domaine. Le train présente aussi de multiples avantages: j'apprécie beaucoup le fait d'arriver directement au centre-ville et de ne pas perdre de temps aux fastidieux contrôles de sécurité mis en place dans les aéroports.»



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



### Comment les CFF satisfont leurs clients

CFF Voyageurs multiplie les initiatives pour assurer des capacités suffisantes aux heures de grande affluence en renforçant ou dédoublant, si possible, les trains. Parallèlement, de nombreuses mesures, comme l'introduction d'une carte journalière valable dès 9 heures, sont déployées pour inciter les voyageurs à éviter les heures d'affluence.

Pour satisfaire les exigences de confort accrues, les compartiments affaires des ICN, des rames VU IV et des IC 2000 ont été équipés de prises électriques. Cette mesure devrait être étendue à l'ensemble des places assises des VU IV et des IC 2000 d'ici 2010. CFF Voyageurs entend, par ailleurs, uniformiser le service de restauration des trains InterCity et Interregio dans les deux ans à venir, afin d'offrir des prestations équivalentes dans les différents trains.

Les CFF érigent en priorité absolue l'amélioration de l'information à la clientèle. Un nouveau centre a été aménagé pour garantir une meilleure coordination des informations à l'échelle nationale. D'autres mesures coïncideront avec le coup d'envoi de l'Euro 2008.

- Les CFF s'efforcent de proposer des mesures d'incitation pour équilibrer l'utilisation de l'offre ferroviaire.
- L'information à la clientèle est la priorité absolue.
- CFF Voyageurs redéfinit le service de restauration à bord des trains.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

## Bonne performance pour les CFF – Résultat terni par le fret.

Dans l'ensemble, 2007 restera un exercice satisfaisant pour les CFF, marqué par une hausse de la demande tant pour le trafic voyageurs que pour le fret. Le nombre de voyageurs et le volume de marchandises transportées ont battu de nouveaux records. S'inscrivant à 80,4 millions de francs, le résultat consolidé est largement imputable à la performance réalisée par CFF Voyageurs et CFF Immobilier. Il est cependant grevé par les pertes importantes enregistrées en trafic marchandises, un secteur qui doit être assaini et repositionné durablement. La hausse de la demande en prestations ferroviaires devrait se confirmer et, partant, imposer des défis de taille à l'ensemble du groupe.

Les CFF remercient leurs clients de leur avoir permis de battre de nouveaux records en 2007. Jamais ils n'avaient transporté autant de passagers (306,7 millions) et de marchandises (13,37 milliards de tonnes-kilomètres). La conjoncture favorable et l'élargissement permanent de l'offre en trafic voyageurs ont permis d'augmenter les prestations. Malgré un volume de transport en augmentation, CFF Cargo a essuyé un sérieux revers en enregistrant une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs. Des correctifs de valeur sur des immobilisations corporelles et des provisions ont été réalisés à concurrence de 102,5 millions de francs pour assainir le secteur des marchandises<sup>1</sup>.

La hausse de la demande devrait se confirmer ces prochaines années. Les CFF sont tenus d'anticiper son évolution et de prendre les mesures qui s'imposent en temps voulu pour continuer à répondre aux exigences de la clientèle. La planification et le financement des projets ferroviaires constituent des tâches sur le long terme et nécessitent donc une certaine clairvoyance. Les projets portant sur le matériel roulant ou l'infrastructure et les gares s'étendent respectivement sur 3 ou 4 ans et 8 à 12 ans, ce qui constitue un défi de taille pour notre entreprise. Les CFF devront améliorer la compétitivité du rail à moyen terme en inves-

tissant plusieurs milliards dans le matériel roulant au cours des prochaines années. Parallèlement, il est nécessaire que les pouvoirs publics participent également au financement de l'extension de l'infrastructure ferroviaire. En l'absence de ces fonds, la compétitivité du rail en tant que mode de transport primordial pour la Suisse et son économie sera compromise à terme.

Remerciements à notre clientèle. Nos clients sont à l'origine de notre réussite et demeurent également au cœur de nos préoccupations quotidiennes. Nous cherchons toujours à améliorer la qualité de notre service non seulement pour pouvoir optimiser les chiffres de la ponctualité, de la propreté et de la sécurité, mais aussi pour être en mesure de proposer des informations fiables en cas de perturbation.

Nos clients constituent le fil conducteur de notre rapport de gestion en nous dévoilant au fil des pages leur visage, leur nom, leurs souhaits et leurs exigences à l'égard des CFF. Dans le cadre de notre activité de service, nous devons apprendre à les connaître et à répondre à leurs attentes.

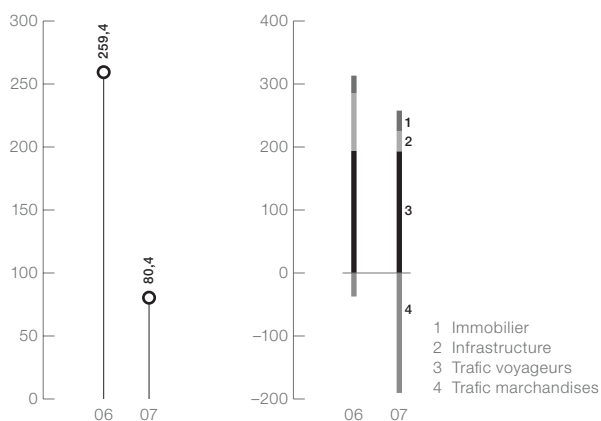
Nous adressons nos sincères remerciements à nos clientes et à nos clients.

<sup>1</sup> Ils ont pesé sur le résultat consolidé à hauteur de 96 millions de francs.



### Résultat du groupe et résultats annuels des divisions

En millions de CHF



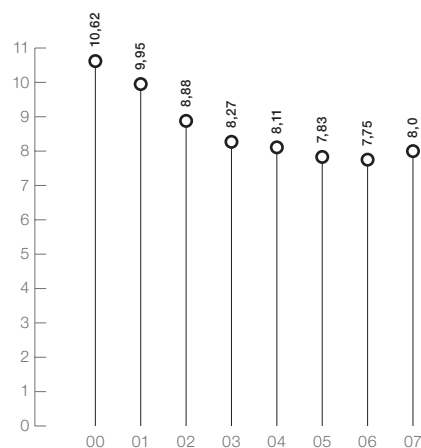
### Bénéfice grâce à CFF Voyageurs et CFF Immobilier.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2007 sur un bénéfice consolidé de 80,4 millions de francs contre 259,4 millions en 2006. CFF Voyageurs et CFF Immobilier ont contribué à cette performance en enregistrant respectivement un résultat de 193,0 millions de francs et de 32,6 millions de francs, déduction faite des indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructre ainsi que des intérêts et des mensualités de remboursement à hauteur de 148,1 millions de francs au titre du prêt pour la Caisse de pensions des CFF. CFF Cargo a néanmoins terni le résultat du groupe en subissant une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs contre 37,3 millions en 2006 et en constituant pour son assainissement des provisions de 96,0 millions de francs ayant une incidence sur le résultat.

Prestations des pouvoirs publics. Les prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF ont atteint 2094,3 millions de francs en 2007 contre 2046,3 millions en 2006. La Confédération a alloué 1284,4 millions de francs (1211,4 millions) à CFF Infrastructre, 591,8 millions de francs (552,1 millions) au trafic voyageurs régional et 76,9 millions de francs (79,2 millions) au trafic marchandises. A cela s'ajoute la contribution fédérale de 141,2 millions de francs (203,6 millions) pour

### Rapport indemnité/prestation

En CHF/train-kilomètre



le financement des investissements d'infrastructure qui dépassent le cadre du maintien de la substance.

Parallèlement, les prestations fournies en trafics voyageurs et marchandises ont augmenté. L'extension de l'offre, ainsi que l'amélioration de la qualité des prestations voulue par les commanditaires (Confédération et cantons) ont entraîné une légère détérioration du rapport entre les indemnités et les prestations, qui est passé de 7,75 à 8,0 d'une année à l'autre. En 2000, ce rapport s'établissait encore à 10,62. Proportionnellement aux indemnités versées, les CFF fournissent donc plus de prestations qu'il y a sept ans.

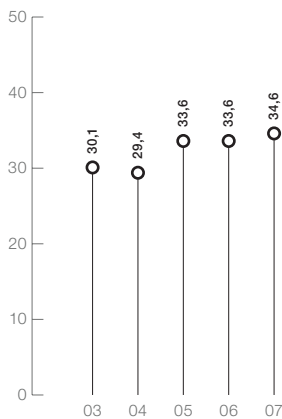
### Dynamisme du marché.

Conjoncture favorable. L'augmentation des prestations fournies par les CFF en 2007 est liée notamment à la conjoncture européenne favorable. Celle-ci a donné des ailes à l'économie européenne et renforcé l'activité commerciale, ce qui s'est traduit en 2007 par une hausse du volume de marchandises transportées. La croissance du fret international enregistrée en 2007 dépasse nettement les prévisions. Les moyens d'exploitation requis ont toutefois un coût élevé. Globalement, la hausse du chiffre d'affaires a donc pesé sur le résultat financier du secteur des marchandises et de l'entreprise en général.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

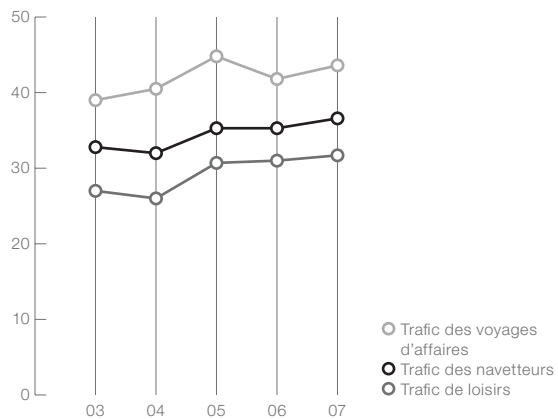
## Part de marché de CFF Voyageurs

En pourcentage



## Part de marché par segment

En pourcentage



Augmentation des parts de marché. Ces dernières années, les CFF ont su proposer une offre bien plus attrayante. Les parts de marché grappillées en 2007 en sont la preuve. Concernant les trajets d'au moins trois kilomètres, les marchés des navetteurs, des voyages d'affaires et des loisirs (ce dernier étant tributaire de la propension des ménages à dépenser) ont en effet progressé. Dans l'ensemble, la part de marché des chemins de fer a atteint 34,6 pour cent en 2007 contre 33,6 pour cent en 2006.

En trafic marchandises transalpin, la part de marché du rail (64 pour cent) a reculé de deux pour cent au profit de la route. Dans l'ensemble, 39,5 millions de tonnes nettes de marchandises ont transité par les Alpes suisses en 2007. La part de marché de CFF Cargo sur l'axe Nord-Sud a atteint 52 pour cent contre 54 pour cent en 2006.

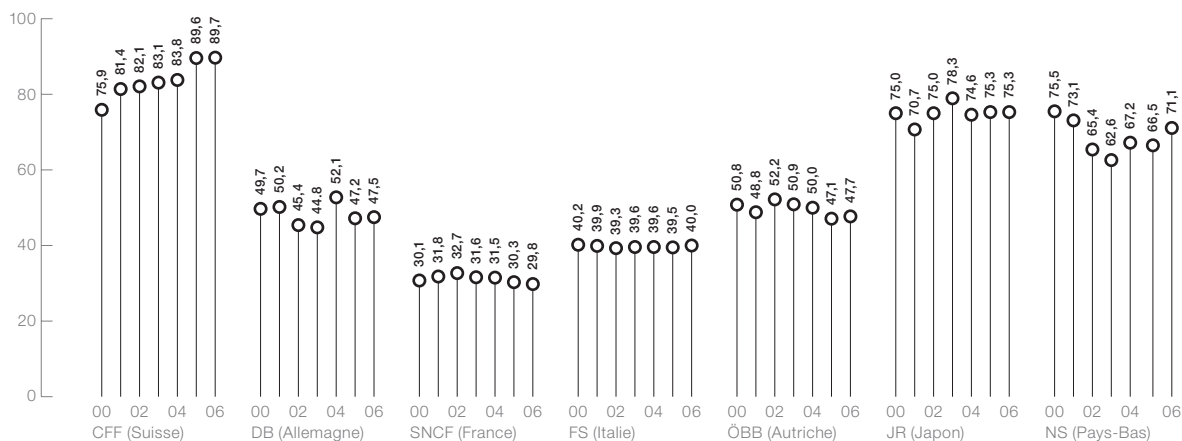
Perspectives européennes. La libéralisation du trafic marchandises en Europe va bon train. Seuls quelques acteurs importants du marché ont cherché à étendre leur domination. A l'avenir, les compagnies de fret ferroviaire devront oublier leur rivalité et coopérer afin d'améliorer la qualité. C'est le seul moyen de renforcer la compétitivité du trafic marchandises sur rails par rapport au fret routier et de le rendre plus attrayant aux yeux des clients.

En trafic voyageurs, les entreprises de chemin de fer se préparent à l'ouverture du marché pour les liaisons internationales en concluant des alliances et des partenariats avec les compagnies des pays voisins. En trafic régional, la tendance s'est inversée au terme de nombreuses discussions, ces dernières années, sur la question des appels d'offres. Le coût de cette procédure et les attentes déçues en ce qui concerne la qualité expliquent cette évolution. Le Parlement européen a donc décidé en 2007 de renoncer à l'obligation de lancer des appels d'offres pour le trafic ferroviaire régional.

Politique industrielle ou politique des transports. Parallèlement à l'ouverture du marché en Europe, certains Etats membres de l'Union européenne tendent à défendre et à promouvoir les intérêts de leur industrie et de leurs prestataires de services en menant une politique industrielle axée sur les intérêts nationaux. Les présidents et chefs de gouvernement entendent faire de leurs entreprises nationales de véritables champions en Europe.

## Efficacité d'utilisation du réseau: comparaison par pays

Trains-kilomètres par km de rail et par jour



En Suisse, l'accent est mis sur la politique des transports. Le fort engagement des responsables politiques et de la population en faveur des transports publics a permis à ces derniers de se forger une réputation internationale de qualité. Au vu de l'évolution constatée dans les pays voisins, la Suisse a tout intérêt à préserver les atouts des transports publics.

Les discussions concernant l'aménagement du paysage ferroviaire suisse ont eu lieu en 2007 sous le titre «CFF + X». Pour les compagnies de chemin de fer suisses, l'enjeu consiste à se maintenir sur le marché européen.

Privatisation et entreprise de chemin de fer intégrée.  
L'Allemagne envisage de privatiser les chemins de fer. Les résultats du débat politique actuel sont d'une importance majeure pour tout le paysage ferroviaire européen.

L'avenir du modèle d'entreprise de chemin de fer intégrée, regroupant au sein d'une même entité le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ainsi que l'opérateur ferroviaire, est également remis en question. Les CFF gèrent un horaire d'une extrême densité sur l'un des réseaux ferroviaires les plus utilisés au monde, exploité de surcroît en trafic mixte (grandes lignes, trafic régional et trafic marchandises). Sans planification commune poussée en vue de développer le

système et sans concertation quotidienne entre les différents types de trafic et l'infrastructure, une exploitation du réseau CFF basée sur ce modèle engendrerait non seulement de lourdes pertes en termes de prestations et de qualité, mais multiplierait aussi les coûts. La planification et l'exploitation du réseau demandent des efforts de concertation et de coordination considérables. Ces tâches ne pourraient donc être confiées à plusieurs entreprises sans perte significative de qualité.

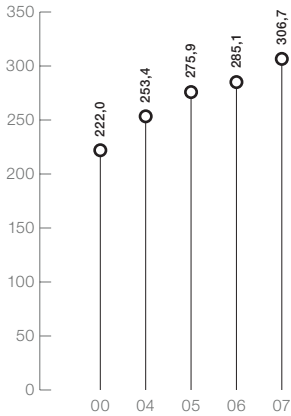
Attribution des sillons. L'externalisation du service d'attribution des sillons, telle qu'elle a été menée par les CFF en 2006, n'est nullement contradictoire. Ce service, géré conjointement par les CFF, le BLS, le Südostbahn et l'Union des transports publics, garantit une attribution non discriminatoire des sillons aux entreprises ferroviaires. En 2007, Sillon Suisse SA est parvenue à résoudre tous les conflits de sillons. Aucune plainte relative à l'activité du service d'attribution des sillons n'a été déposée auprès de la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.



Rapport du groupe 04  
 Stratégie/Objectifs 14  
 Prest. des pouvoirs publics 16  
 Les souhaits de nos clients 18  
 Environnement 20  
 Personnel/Domaine social 22  
 Sécurité 28  
 Gestion des risques 31  
 Informatique 32  
 Caisse de pensions 34  
 Trafic voyageurs 36  
 Trafic marchandises 46  
 Infrastructure 56  
 Immobilier 66  
 Corporate Governance 76  
 Chronique annuelle 87  
 Rapport financier 91

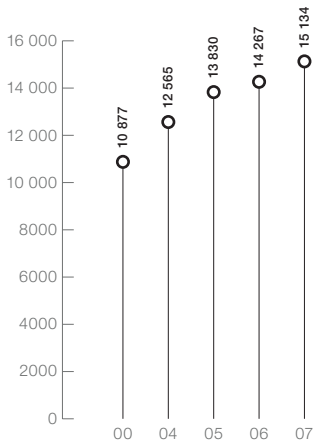
**Evolution du nombre de passagers**

En millions



**Evolution des voyageurs-kilomètres**

En millions



**Investissements dans le matériel roulant et l'infrastructure.**

Ces dernières années, les CFF ont dû faire face à une hausse constante de la demande en prestations ferroviaires. Le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a augmenté de 38 pour cent depuis 2000, voire même de 21 pour cent depuis le lancement de l'horaire Rail 2000 en décembre 2004. En termes de voyageurs-kilomètres parcourus, les CFF ont enregistré une hausse de 39 pour cent par rapport à 2000.

Poursuite de la hausse de la demande. Les CFF s'attendent à une croissance continue de la demande au cours des prochaines années. Le renforcement de l'offre induit par Rail 2000 et son étoffement supplémentaire à la suite de l'entrée en vigueur du nouvel horaire le 9 décembre 2007 ont eu des répercussions positives sur la demande. Les capacités restreintes du trafic routier devraient également inciter à privilégier le train, notamment dans les agglomérations urbaines. A cela s'ajoute un phénomène indéniable qui devrait jouer en faveur des chemins de fer: la sensibilisation croissante aux problèmes environnementaux.

Lourds investissements. Les CFF sont bien décidés à tout mettre en œuvre pour permettre à leurs voyageurs de pouvoir travailler, se détendre ou discuter tranquillement lors de leurs déplacements en train. Chaque année, ils investissent plus de 500 millions de francs dans le matériel roulant pour pouvoir répondre à la croissance de la demande. Compte tenu du dynamisme de ce secteur, les CFF envisagent d'intensifier les investissements et de renouveler leur parc de véhicules, afin d'améliorer à la fois la qualité et la capacité de leur offre de transport. Pour financer ces différents projets, l'entreprise doit cependant réaliser de bons résultats.

Développement rapide de l'infrastructure ferroviaire. Les efforts déployés par les CFF dans le domaine du matériel roulant ne suffiront pas pour répondre à l'évolution future des besoins de la clientèle. En 2007, le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur du concept «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB) et préconise l'octroi d'une enveloppe de 5,2 milliards de francs pour l'offre de base. Les Chambres fédérales statueront sur le projet en 2008. Les CFF ont bon espoir que le Parlement l'approuvera. L'offre de

base ZEB devrait être réalisée dans les meilleurs délais pour permettre aux CFF de continuer à satisfaire la demande au cours des dix prochaines années. Une incapacité à absorber l'augmentation du trafic aurait de lourdes conséquences politiques, économiques et sociales pour la Suisse et pour l'ensemble de la population. Nombre d'options d'extension, comme la construction d'une troisième voie entre Lausanne et Genève ou la réalisation du tunnel du Zimmerberg, sont d'ores et déjà nécessaires à court terme pour répondre à la demande aux heures de pointe. Mais le financement de tous ces projets doit aussi être garanti au préalable.

Les projets d'infrastructure sont des chantiers de longue haleine. Il faut compter huit ans au minimum pour achever ce type de projets, même en cas d'approbation rapide du Conseil national et du Conseil des Etats.

### **Une marge de manœuvre indispensable.**

Défis de taille. Il est de notre devoir d'engager les mesures requises pour proposer des capacités de transport suffisantes à nos clients, aujourd'hui comme demain, en attendant de pouvoir réaliser les indispensables travaux d'extension de l'infrastructure grâce aux fonds mis à disposition par les pouvoirs publics. L'entreprise ne peut pas réagir promptement à l'évolution du marché si elle ne dispose pas d'une certaine marge de manœuvre financière et entrepreneuriale. Au cours de l'exercice sous revue, le Surveillant fédéral des prix a empêché les CFF de fixer des suppléments de distance sur les lignes à forte fréquentation, parallèlement aux majorations de prix applicables depuis le changement d'horaire du 9 décembre 2007.

Les CFF entendent accomplir la mission de transport dont ils ont été investis, ce qui implique des acquisitions majeures (matériel roulant, systèmes informatiques pour la conduite de l'exploitation et l'information à la clientèle) dont le financement ne peut se faire sans ressources adéquates. Toute démarche entreprise en ce sens procède donc d'une logique axée sur les besoins de notre clientèle et de l'économie suisse dans son ensemble.

Sécurité en matière de planification. Les CFF ne peuvent procéder aux investissements requis tant que la planification financière n'est pas garantie. En effet, les lourds investissements dans un matériel roulant à la fois moderne et attrayant pour le trafic régional doivent être définis de pair avec les commanditaires dans le cadre de conventions à long terme.

Modernisation du système tarifaire. Face à la croissance de la demande, il convient de rechercher des solutions permettant de gérer les besoins spécifiques aux heures de pointe. En 2007, les CFF ont décidé de moderniser leur système tarifaire en trafic voyageurs, afin de disposer d'une certaine flexibilité. En effet, l'adaptation de l'ensemble de l'offre aux besoins ponctuels aux heures de pointe engendre des coûts considérables, tant au niveau du matériel roulant que de l'infrastructure. L'adoption de mesures permettant de canaliser la demande améliorerait en outre le taux de fréquentation moyen des trains.

Innovations informatiques. Les CFF doivent être performants dans le domaine des technologies de l'information. Ce secteur est capital dans la mesure où ces technologies se retrouvent quasiment dans tous les processus. Les CFF attachent une importance particulière à la performance et au caractère innovant de leurs solutions informatiques. Le montant des investissements requis en est d'autant plus important. En 2007, les membres de l'alliance européenne Railteam ont chargé CFF Informatique d'élaborer une plate-forme d'échange commune «Railteam Broker», ce qui démontre le talent novateur de l'entreprise dans le domaine des technologies de l'information. Parmi les systèmes utilisés par les CFF, certains sont néanmoins obsolètes, tel le système de messagerie électronique MEMO datant du début des années 80 et dont le remplacement est prévu en 2008.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

**Caisse de pensions des CFF.** La question de l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions n'a toujours pas été réglée. Les CFF ont versé au 1<sup>er</sup> janvier 2007 une contribution de 1493 millions de francs pour assainir la part des assurés actifs. Le taux de couverture a ainsi pu se hisser à 94,5 pour cent début 2007, avant de retomber à 92,4 pour cent au 31 décembre, sous l'effet de l'évolution des marchés financiers internationaux. Le découvert s'est chiffré à 1099,8 millions de francs et les charges d'intérêts relatives à l'assainissement partiel ont pesé sur les comptes du groupe à hauteur de 54,1 millions de francs.

**Evolution de la performance sur les placements réalisés par la Caisse de pensions des CFF de 1999 à 2007**

En pourcentage	CP CFF	Benchmark	Variation
1999 (dès le 1.2)	6,79	6,34	+0,45
2000	2,71	2,66	+0,05
2001	-2,36	-2,56	+0,20
2002	-5,70	-5,34	-0,36
2003	7,55	7,59	-0,04
2004	3,94	4,39	-0,45
2005	10,41	10,06	+0,35
2006	5,62	4,54	+1,08
2007	1,08	0,77	+0,31
Cumul depuis 1.2.1999	33,04	31,11	1,93

Les discussions avec la Confédération au sujet d'une contribution durable à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF se sont poursuivies en 2007. La Confédération a demandé l'élaboration d'un projet de consultation étoffé, qui n'était pas encore disponible le 31 décembre 2007. Il est cependant urgent d'agir. En l'absence de solution, le Conseil de fondation de la Caisse de pensions devra prendre de nouvelles mesures d'assainissement dès la fin 2008, conformément aux dispositions de la LPP. Dans ce cas, les CFF et leur personnel risqueraient de devoir verser un dépôt de garantie de 1,5 à 2 milliards de francs sur dix ans, ce qui se traduirait par une réduction de salaire de 4,5 à 6 pour cent. En outre, il faudrait maintenir le taux de rémunération minimum existant jusqu'à la fin de l'assainissement, et donc revoir à la baisse le montant prévu des rentes. Pour les CFF et les assurés (notamment 30 000 bénéficiaires dont les rentes n'ont plus été adaptées au renchérissement depuis 2004), il est essentiel que la procédure de consultation soit lancée rapidement et que le Conseil fédéral approuve le message s'y rapportant dès l'automne 2008.

**Marque CFF.** Chaque année, l'ancrage de la marque CFF fait l'objet d'une vérification empirique. Une étude réalisée à l'hiver 2007 a souligné une évolution positive des différents éléments constitutifs de la marque par rapport à 2006. Une fois de plus, il ressort que l'image de marque des CFF repose sur trois grands piliers: l'expérience liée au voyage, la fiabilité des prestations et la confiance des voyageurs dans l'avenir des CFF.

**Gestion financière et transparence.**

Gestion financière et transparence sont les conditions sine qua non de la réussite de toute entreprise. Les CFF, qui n'échappent pas à la règle, n'ont pas tout à fait atteint le niveau requis dans certains domaines. Pour améliorer durablement la transparence des processus, l'entreprise doit développer et adopter des systèmes adéquats en matière de gestion, tâche délicate et de longue haleine. La gestion financière doit être optimisée dans le cadre d'un processus intensif et permanent.

**Résultats par segments.**

**Le trafic voyageurs** affiche un résultat d'exploitation de 249,5 millions de francs, contre 250,0 millions en 2006. Le résultat annuel s'inscrit à 193,0 millions de francs contre 193,7 millions au terme de l'exercice précédent. Des facteurs exceptionnels avaient influé positivement sur le résultat 2006. Le produit du trafic a crû de 7,1 pour cent, à 2,47 milliards de francs.

Le résultat de ce segment s'explique par une hausse durable de la demande et une gestion stricte des coûts. En 2007, 306,7 millions de personnes ont voyagé avec les CFF, soit 7,6 pour cent de plus qu'en 2006. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a crû de 6,1 pour cent, à 15,134 milliards. Les prestations supplémentaires ont généré une augmentation des charges d'exploitation à 3596,7 millions de francs, contre 3365,4 millions en 2006.



Chaque mois, les CFF mènent une enquête de satisfaction auprès de quelque 2000 clients. S'inscrivant à 77 pour cent en 2007, l'indice de satisfaction est resté stable. Les principales doléances concernaient l'absence d'information en cas de perturbations, les trains bondés, les retards et les correspondances manquées.

La mise sur pied d'un nouvel Operation Center Voyageurs a permis aux CFF de créer un support efficace pour optimiser l'information à la clientèle en cas de perturbations. Cette mesure a influé positivement sur les réponses fournies dans le cadre de l'enquête de satisfaction.

Actuellement, les CFF opèrent sur un réseau quasiment saturé aux heures de pointe. Nous suivons de près la fréquentation des différents trains et tentons, le cas échéant, d'accroître les capacités. Aux heures de grande affluence, il est prévu dans la mesure du possible d'ajouter des trains et de former les rames ICN en double traction. De plus, les CFF ont mis en circulation en 2007 des trains supplémentaires entre Bâle et Zurich, Berne et Zurich ainsi que Genève et Montreux.

La sécurité de la clientèle est une priorité absolue. L'aspiration à une sécurité maximale inspire les réflexions et les initiatives de l'ensemble de l'entreprise. Modernisé en 2007, le système de la gestion globale de la sécurité est garant d'un niveau de sécurité élevé, alors qu'un système coordonné de mesures de prévention et de surveillance vise à protéger des agressions et autres actes de violence. Dans le cadre de ce concept global, la police ferroviaire fournit un travail important et de qualité.

Le trafic marchandises a clôturé l'exercice 2007 sur une lourde perte. Le résultat d'exploitation s'est nettement détérioré, s'inscrivant à -180,0 millions de francs contre -29,2 millions en 2006. La perte annuelle s'est de nouveau accrue, passant de 37,3 à 190,4 millions de francs. En outre, des provisions et des correctifs de valeur sur des immobilisations corporelles à hauteur de 102,5 millions de francs ont dû être réalisés pour l'assainissement et le repositionnement de CFF Cargo. Elle a augmenté ses prestations de transport de 8,3 pour cent, à 13,37 milliards de tonnes-kilomètres nettes, et amélioré le produit du trafic de 5,6 pour cent, à 1,06 milliard de francs.

Dans le secteur d'activité Suisse de CFF Cargo, les prestations de transport ont progressé de 6,5 pour cent et la satisfaction de la clientèle s'est accrue de 0,2 point, à 7,5 points. Les prestations du secteur d'activité International ont augmenté de 9,2 pour cent, tandis que la satisfaction de la clientèle a reculé à 7,6 points (7,9 en 2006).

En dépit de l'augmentation des prestations et des produits du trafic, le résultat de CFF Cargo s'est nettement détérioré en 2007. Aussi les CFF ont-ils lancé plusieurs programmes visant à améliorer durablement le résultat de l'entreprise. Dès l'automne, les premières mesures ont été mises en œuvre.

Par ailleurs, d'autres mesures sont déployées pour assainir et repositionner le secteur marchandises et parvenir à un résultat tout au moins équilibré dans les meilleurs délais. Toutefois, CFF Cargo devrait également clôturer l'exercice en cours sur une perte. En effet, les coûts liés à l'assainissement et la suppression des subventions versées pour le trafic par wagons isolés, à hauteur de 16,9 millions de francs, pèseront sur le résultat 2008. Les mesures prévues porteront leurs fruits dès 2009.

L'offre intégrée sur l'axe Nord-Sud ayant fait ses preuves, la stratégie internationale de CFF Cargo sera poursuivie.

Infrastructure affiche un résultat d'exploitation de -107,5 millions de francs (-91,1 millions en 2006). Le résultat annuel s'inscrit à 32,2 millions de francs (91,8 millions). Le produit du trafic, quant à lui, s'élève à 723,2 millions de francs (710,6 millions).

En 2007, la distance parcourue sur le réseau CFF a encore progressé de 1,8 pour cent, à 154,7 millions de sillons-kilomètres. La forte sollicitation des installations et les exigences posées à la disponibilité du réseau ferré ont entraîné une hausse des frais d'entretien. La progression des charges liées à l'informatique, aux véhicules et à l'entretien, ainsi que la constitution de provisions pour les allocations en faveur du personnel et le remboursement d'un prêt ont pesé sur le résultat de ce segment.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

Etablies selon la norme de l'UIC, les valeurs de ponctualité ont dépassé les objectifs fixés par la Confédération. Toutefois, ces mesures ne reflètent pas assez la perception de notre clientèle. Pour y remédier, les CFF étudient le développement d'instruments plus significatifs. Le taux de ponctualité des trains voyageurs, mesuré selon la norme de l'UIC, s'élève à 95,9 pour cent. La valeur pondérée, qui tient compte de la fréquentation variable des trains et, partant, du nombre de voyageurs concernés par les retards, se situait en moyenne mensuelle à deux ou trois points en dessous de ce taux.

Par rapport à 2006, les CFF ont amélioré leur rendement énergétique de 3 pour cent. L'énergie consommée par le trafic ferroviaire a reculé de 1827 GWh à 1818 GWh, alors même que les prestations de transport et les taux d'utilisation des trains ont nettement augmenté.

Les CFF couvrent 70 pour cent de leurs besoins en énergie électrique grâce à leurs propres centrales hydroélectriques et aux usines partenaires. Les 30 pour cent restants sont achetés sur le marché. Au cours des prochaines années, les CFF continueront d'étendre leurs prestations de transport en proposant un horaire plus dense, des vitesses plus élevées, des tunnels toujours plus longs et davantage d'installations de climatisation, ce qui impliquera une augmentation de la consommation énergétique à laquelle les CFF devront répondre d'une manière ou d'une autre. Il faut s'attendre à une progression de la part d'énergie achetée sur le marché ces prochaines années.

Actuellement, les CFF préparent un vaste programme visant à réduire la consommation d'énergie à l'échelon du groupe.

Le réseau des CFF est le plus sollicité au monde. Le maintien ainsi que l'optimisation de la qualité et de la disponibilité de cette infrastructure comptent parmi les grands défis des CFF. L'entreprise et les pouvoirs publics sont tenus d'accorder une priorité élevée à cet objectif.

Immobilier a réitéré la performance des exercices précédents, en enregistrant un résultat d'exploitation de 270,9 millions de francs contre 229,8 millions en 2006. Malgré les indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructure ainsi que – pour la première fois – les intérêts et les mensualités de remboursement du prêt pour l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF, le résultat annuel a progressé à 32,6 millions de francs contre 27,8 millions en 2006.

Les produits issus des locations et des ventes ont représenté les principales sources de revenus. Les objets et les aires de développement devenus inutiles en termes de stratégie et d'exploitation ferroviaire ont été cédés comme prévu.

Situées en plein centre-ville, les aires à proximité des gares CFF sont d'une importance primordiale pour le développement urbain. Elles prennent beaucoup de valeur compte tenu de l'évolution des prix fonciers. Toutefois, diverses exigences relatives à la préservation des biens immobiliers existants pénalisent leur valeur sur le marché.

L'évolution de la demande en trafic voyageurs représente un véritable défi pour le secteur immobilier, car il lui incombe de développer les gares dans les délais et de les adapter aux besoins du client.

### **Remerciements aux collaboratrices et aux collaborateurs.**

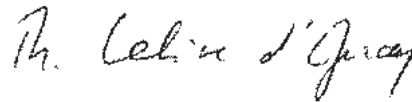
En 2007, les CFF ont employé 27 438 personnes en moyenne (postes à temps plein, filiales incluses), soit 495 personnes de moins qu'en 2006. Ce repli s'explique par le grand nombre de départs à la retraite à la fin 2007. Pas moins de 768 collaborateurs ont pris leur retraite anticipée, désireux de bénéficier des conditions intéressantes liées au régime basé sur les prestations avant l'adoption, par la Caisse de pensions, du système de primauté des cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Problèmes d'embauches. Sur fond de conjoncture favorable, la situation s'est durcie sur le marché du travail, si bien que les CFF n'ont pas pu réaliser tous les programmes de recrutement envisagés. La recherche de personnel hautement qualifié, notamment, s'est avérée ardue sur un marché du travail asséché, sans compter les problèmes durables de la Caisse de pensions des CFF.

Participation du personnel. Dans le cadre des négociations salariales avec les partenaires sociaux, les CFF ont convenu de trois mesures correspondant à un accroissement de la masse salariale de 2,8 pour cent: augmentation générale des salaires de 1,8 pour cent, hausse individuelle de 0,4 pour cent ainsi que prime unique de 500 francs par collaborateur (0,6 pour cent de la masse salariale), qui correspond à une participation au bénéfice de l'entreprise. A l'avenir, le groupe prévoit d'axer davantage le système salarial sur les performances et sur les résultats obtenus.

Engagement et compétence. L'ensemble du personnel s'est surpassé en 2007. Les prestations fournies par notre groupe sont à l'image des efforts consentis par notre personnel. De par son engagement total et ses compétences exceptionnelles, chaque collaborateur est le reflet de notre entreprise et contribue à notre croissance et à notre bénéfice. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise adressent leurs sincères remerciements à l'ensemble des collaborateurs pour le travail remarquable qu'ils ont accompli au service de notre entreprise et de l'ensemble de nos clients.

Grâce à notre personnel, nous sommes sur la bonne voie pour répondre aux attentes de nos clients en proposant des prestations hors pair, en développant continuellement notre offre et en mettant l'accent à long terme sur les besoins de nos clients.



Thierry Lalive d'Epinay  
Président du Conseil d'administration



Andreas Meyer  
Directeur général exécutif



04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Stratégie et réalisation des objectifs: enjeux stratégiques.

Les objectifs stratégiques des CFF sont fixés dans la Convention sur les prestations négociée avec la Confédération et dans la stratégie du propriétaire définie par le Conseil fédéral. Les CFF s'engagent à remplir ces objectifs; en contrepartie, ils perçoivent pendant quatre ans une indemnisation financière permettant de garantir la sécurité de la planification. Les CFF sont ainsi investis des objectifs stratégiques ci-après relatifs au groupe et aux différentes unités d'affaires.

### Objectifs généraux des CFF.

- Développer la part de marché en trafic voyageurs tout en maintenant un standard de qualité élevé. Contribuer de manière déterminante au transfert du trafic de la route vers le rail.
- Réaliser un bénéfice approprié dans les secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires. Enregistrer au moins un résultat équilibré dans les secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires.
- Garantir et maintenir un niveau de sécurité élevé.
- Entretenir de manière durable le réseau ferroviaire en tenant compte des progrès technologiques. Concrétiser les projets d'extension dans le respect de l'environnement, des délais et des coûts.
- Coordonner le système global des transports publics en Suisse.
- Améliorer la satisfaction de la clientèle.
- Tenir compte des attentes régionales dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise.
- Poursuivre une politique du personnel moderne et socialement responsable.

### Objectifs stratégiques de CFF Voyageurs.

- Exploiter le réseau grandes lignes en Suisse en assurant une qualité élevée et un bénéfice approprié.
- Garantir la part de marché en trafic voyageurs régional. Améliorer en permanence le rapport indemnité compensatoire/prestation.
- Elaborer une offre axée sur le marché en trafic international. Absorber une partie prépondérante de la croissance du trafic. Garantir l'intégration de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.
- Atteindre les standards convenus en matière de ponctualité et de correspondances.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

### Objectifs stratégiques de CFF Cargo.

- Appliquer systématiquement la stratégie de transit adoptée dans le secteur d'activité International.
- Dans le secteur d'activité Suisse, proposer une offre sur tout le territoire en assurant une exploitation rentable.
- Parvenir à un résultat annuel positif.
- Atteindre les standards de ponctualité convenus en trafic marchandises national et international.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

### Objectifs stratégiques de CFF Infrastructure.

- Garantir la performance du réseau tout en préservant la rentabilité.
- Promouvoir l'interopérabilité et favoriser le développement technique ainsi que l'innovation du réseau à voie normale.
- Augmenter l'efficacité des subventions et créer ainsi les conditions permettant de les réduire ou d'abaisser le prix des sillons.
- Assister les utilisateurs lors de la planification des sillons. Garantir une attribution des sillons non discriminatoire. Optimiser le recours aux capacités disponibles en tant que copropriétaire et mandant de Sillon Suisse SA.
- Augmenter la productivité annuelle de manière appropriée.

### Objectifs stratégiques de CFF Immobilier.

- Assurer une gestion des biens immobiliers conforme aux règles du marché et augmenter durablement la valeur du portefeuille immobilier dans le cadre de la politique d'investissement.
- S'accorder avec les autorités cantonales et communales à propos des projets devant être réalisés dans le périmètre des gares et les assister lors de la réalisation de pôles de développement.
- Dégager un bénéfice permettant de contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions et d'effectuer les paiements compensatoires convenus.

### Réalisation des objectifs.

Les chapitres du présent rapport concernant les différentes divisions renseignent sur le degré de réalisation des objectifs stratégiques pour l'exercice 2007. Par conséquent, seules quelques indications accompagnent les principaux résultats ci-dessous. Pour des informations détaillées, il convient de se reporter aux chapitres correspondants.

Résultat financier. Le groupe CFF a clôturé l'exercice 2007 sur un excédent de 80,4 millions de francs contre 259,4 millions en 2006. Le principal objectif financier en trafic marchandises (résultat équilibré de CFF Cargo) est loin d'avoir été atteint.

Ponctualité. La ponctualité moyenne des trains voyageurs s'est établie à 95,9 pour cent, dépassant ainsi l'objectif des 95 pour cent et correspondant peu ou prou au résultat de l'année précédente. En trafic marchandises, 89,4 pour cent des trains circulant sur le réseau CFF (CFF Cargo et tiers) sont arrivés à destination avec moins de 30 minutes de retard, un taux de ponctualité légèrement inférieur à l'objectif des 90 pour cent.

Productivité. La productivité a pu être optimisée de manière progressive au cours des dernières années. En trafic voyageurs, la productivité liée à certains facteurs (voyageurs-kilomètres par équivalent temps complet) a progressé de 8 pour cent. En trafic marchandises, la distance moyenne par tonne nette acheminée a augmenté de 13 pour cent. Dans le domaine de l'infrastructure, les coûts d'exploitation ont progressé de 5,71 pour cent par rapport aux sillons-kilomètres vendus en raison de la hausse des frais d'entretien.

### Investissements.

Les CFF restent l'un des principaux investisseurs en Suisse. Au cours de l'année sous revue, ils ont investi un total de 1,9 milliard de francs. En diminution de 0,2 milliard de francs par rapport à 2006 (2,1 milliards), le volume des investissements des CFF a été principalement consacré à la construction et au renouvellement de l'infrastructure ainsi qu'à l'acquisition de matériel roulant. Cette tendance se confirmera, car la réalisation de plusieurs projets FTP ainsi que le plan de modernisation et d'extension du parc de véhicules induit par la croissance du trafic exigeront de lourds investissements au cours des prochaines années.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	<b>Prest. des pouvoirs publics</b>
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Pouvoirs publics: hausse minime.

Les prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF ont atteint 2094,3 millions de francs en 2007, contre 2046,3 millions en 2006. Cette hausse minime contraste avec la forte progression des prestations de transport des CFF.

Convention sur les prestations conclue avec la Confédération. Depuis la réforme des chemins de fer de 1999, les objectifs des CFF et les fonds versés par la Confédération pour financer l'infrastructure sont fixés pour quatre ans (2007–2010 actuellement) par la Convention sur les prestations conclue entre la Confédération et les CFF. Cette méthode probante permet aux deux parties de planifier en toute sécurité les prestations liées à l'infrastructure sans toutefois réduire la marge de manœuvre des CFF. Le trafic voyageurs régional est soumis à une convention séparée conclue avec la Confédération et les cantons.

En 2007, la Confédération et les cantons ont indemnisé les CFF pour les prestations ci-après.

### Prestations liées à l'infrastructure.

1284,4 millions de francs. En 2007, la Confédération a alloué 1284,4 millions de francs à CFF Infrastructure, soit 73 millions de plus qu'en 2006: 445,5 millions de francs ont été consacrés à la mise à disposition et l'exploitation du réseau – ce qui représente une hausse de 89,6 millions par rapport à 2006 – et 838,9 millions au financement des besoins d'amortissement, soit 16,6 millions de moins qu'en 2006.

La prestation de transport (154,7 millions de sillons-kilomètres) réalisée en 2007 sur les quelque 3000 kilomètres du réseau ferroviaire des CFF souligne la pertinence de cette contribution. Plus le réseau est sollicité, plus l'affectation des fonds versés par la Confédération est efficace.

Forte sollicitation du réseau. Avec 91 trains-kilomètres par kilomètre de rail et par jour, les CFF occupent la tête des classements européen et international (étude UIC). Leur réseau étant de surcroît exploité en trafic mixte, les trains grandes lignes, régionaux et marchandises empruntent les mêmes tronçons, ce qui constitue un défi majeur pour l'exploitation et l'entretien.

### Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional.

591,8 millions de francs. Aux CFF, comme chez tous les chemins de fer européens, la vente des billets ne couvre que partiellement les coûts du trafic voyageurs régional. La différence est compensée par les pouvoirs publics. En concertation avec la Confédération, les cantons concluent une convention sur l'offre avec les entreprises de transport ferroviaire, si bien qu'ils jouent un rôle déterminant pour les prestations en trafic régional.



Les indemnités compensatoires liées aux prestations fournies par les CFF en trafic voyageurs régional ont crû de 39,7 millions de francs, à 591,8 millions de francs en 2007. Cette hausse est liée à l'augmentation des commandes et aux investissements en matériel roulant. La moindre rentabilité de l'indemnité par kilomètre (8,0 francs contre 7,8 en 2006) est essentiellement due aux mesures d'amélioration du confort des voyageurs et à la stratégie des cantons (p.ex. adaptation de la cadence pendant les heures creuses).

### Indemnités compensatoires liées au trafic marchandises.

76,9 millions de francs. La Confédération soutient le trafic marchandises par le biais de subventions sur le prix des sillons et d'indemnités compensatoires, notamment pour encourager le transfert du trafic de la route vers le rail. En 2007, elle a alloué 65,2 millions de francs au titre des subventions relatives au prix du sillon et 11,7 millions de francs au trafic combiné, somme versée directement à CFF Cargo.

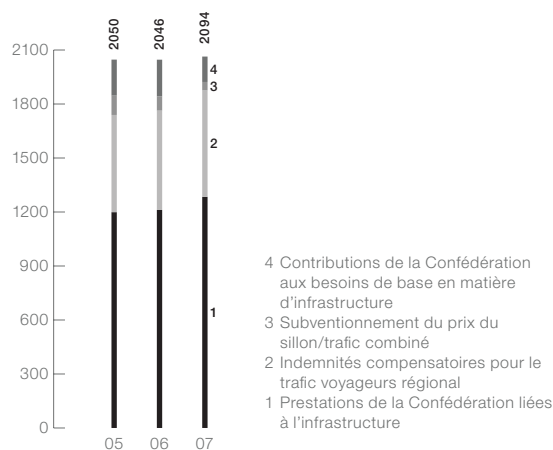
### Montant total des prestations: 2094, 3 millions de francs.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure, ainsi que les indemnités compensatoires liées aux trafics voyageurs et marchandises sont intégrées dans le compte de résultat des CFF. Il en est de même de la contribution fédérale de 141,2 millions de francs servant au financement des investissements d'infrastructure, qui dépassent le cadre du maintien de la substance. Cette contribution est accordée aux CFF sous forme de prêt à taux d'intérêt variable, remboursable sous certaines conditions. Les objets nécessitant un investissement supérieur à 10 millions de francs sont définis dans la Convention sur les prestations.

Le montant des prestations versées par les pouvoirs publics (2094,3 millions) – hors prestations issues de financements spéciaux, tels le fonds FTP – n'a guère changé par rapport à 2006 (2046,3 millions). Cette évolution contraste avec la forte progression des prestations de transport des CFF. L'augmentation de la productivité garantie à la Confédération et aux cantons une affectation optimale des fonds engagés.

### Prestations versées par les pouvoirs publics aux CFF<sup>1</sup>

En millions de francs



<sup>1</sup> Sans les contributions issues du Fonds de financement des transports publics

2007: montant résiduel issu de la CP moins contributions à l'exploitation et amortissements.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

## Les souhaits de nos clients

Soucieux d'innover à tous les niveaux, les CFF accordent une priorité absolue à la satisfaction de la clientèle, en étudiant les meilleures solutions pour répondre à toutes ses réclamations et suggestions.

Les CFF reçoivent chaque jour une centaine de réactions de clients. Depuis l'automne, ils tiennent à la disposition des voyageurs une ligne directe gratuite (0800 401 401) et demandent chaque mois à plus de 2000 clients d'évaluer leurs prestations en précisant les expériences positives ou négatives et les améliorations souhaitées.

Instrument de fidélisation de la clientèle, la gestion efficace du feed-back permet, en outre, de mieux cerner les besoins et d'améliorer notre offre. Forts de l'image que nous renvoie notre clientèle, nous entendons ajuster au mieux nos prestations d'aujourd'hui et de demain.

L'avis de notre clientèle est le fil conducteur du présent rapport de gestion. Nous avons sollicité le témoignage de sept clients, qui ont parlé spontanément de leurs expériences avec les CFF et de leurs exigences envers notre entreprise. Nos prestations se mesurent à l'aune de la satisfaction de notre clientèle, qui constitue notre plus précieux capital.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	<b>Environnement</b>
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## **Environnement:** une mobilité écologique et un geste pour le climat.

Les CFF s'engagent pour une mobilité respectueuse de l'environnement. Sur le plan de la protection de l'environnement et du climat, le train représente la meilleure alternative pour le transport des voyageurs et des marchandises. En lançant un vaste programme d'économie d'énergie, les CFF entendent améliorer leur rendement énergétique. L'exercice 2007 a été marqué par une professionnalisation de la gestion environnementale dans diverses unités d'affaires et par une poursuite de la réduction du bruit ferroviaire. L'équipement des locomotives diesel en filtres à particules continue de progresser, tandis que les CFF s'affirment comme des précurseurs en matière de suivi environnemental de chantier.

### **Préférer le rail pour contribuer à la protection du climat.**

Le train assure le transport des voyageurs et des marchandises tout en consommant peu d'énergie. Les CFF couvrent la plupart de leurs besoins au moyen de l'énergie renouvelable produite par leurs propres centrales hydroélectriques. Ainsi, ils contribuent amplement à la protection du climat et à la gestion économe de l'énergie. Préférer le rail, c'est donc participer à la réduction de la consommation énergétique, à la limitation des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi qu'à la lutte contre la pollution de l'air en oxydes d'azote et en particules de suie des moteurs diesel. C'est aussi contribuer à la protection du climat et de l'environnement.

Malgré un excellent écobilan, les CFF libèrent des gaz dans l'atmosphère. Toutes émissions indirectes comprises, l'exploitation des trains génère 63 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Cette forte production est largement imputable à l'utilisation de véhicules de type diesel pour la manoeuvre, à la desserte locale et à l'entretien des voies. Le chauffage et l'électricité dans les bâtiments émettent respectivement quelque 53 000 et 21 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, tandis que les véhicules à motorisation diesel ou essence dégagent un peu moins de 9 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

### **Rendement énergétique accru.**

Pour véhiculer une personne sur une distance de 100 kilomètres, les CFF ont consommé en 2007 quelque 9,2 kWh d'énergie finale, soit environ 1,1 litre d'essence. En trafic marchandises, le transport d'une tonne de marchandises a requis environ 6,9 kWh pour 100 kilomètres, ou 0,7 litre de diesel.

En 2007, les CFF ont consommé 1818 GWh d'énergie pour exploiter leurs propres véhicules en Suisse. Ils se sont ainsi quasiment maintenus au niveau de 2006 (1827 GWh). En trafic voyageurs, ils ont même amélioré leur rendement énergétique grâce à la demande soutenue et, partant, à la forte sollicitation du réseau. En trafic marchandises, l'énergie consommée en Suisse est restée stable.

Production propre élevée. Le courant utilisé par les CFF est surtout d'origine hydroélectrique: 70 pour cent de la consommation d'énergie des CFF provient des centrales hydroélectriques du groupe et d'usines partenaires. Les besoins restants sont couverts par le biais de participations dans des centrales nucléaires françaises et d'achats sur le marché libre.

Les CFF entendent encore améliorer leurs prestations de transport. L'étoffement de l'offre horaire, l'augmentation de la vitesse des trains, le rallongement des parcours sous tunnel et la climatisation progressive du matériel roulant sont autant de mesures qui se traduiront par une hausse de la consommation d'énergie.



Lancement d'un programme d'économie d'énergie. Pour inverser la tendance et contribuer à la réalisation des objectifs de la Confédération en termes de rendement énergétique, les CFF ont lancé un vaste programme d'économie d'énergie après avoir procédé à une analyse détaillée de la consommation des bâtiments, des installations et du trafic ferroviaire. Ils entendent ainsi réaliser des économies de l'ordre de 10 pour cent d'ici 2015. Ce programme met l'accent sur une gestion rationnelle de l'exploitation et sur un style de conduite économique. Parallèlement, il prévoit l'optimisation des véhicules moteurs et des voitures en termes de consommation d'énergie ainsi que l'adoption de mesures d'économie dans les bâtiments.

#### **Moins de bruit.**

Après avoir rééquipé la quasi-totalité des voitures en freins antibruit au cours des deux dernières années, les CFF ont poursuivi l'assainissement du parc de wagons en 2007. Si l'on considère les 1283 wagons assainis et le nouveau matériel roulant, 50 pour cent des wagons sont d'ores et déjà équipés de systèmes de freinage antibruit. Ces travaux seront achevés d'ici 2009.

Depuis longtemps, les CFF prônent l'assainissement du matériel roulant employé en trafic international. Dans ce contexte, la décision du Bundestag allemand de financer partiellement cet assainissement est donc cruciale. Elle donne un signal fort en direction d'une réduction du bruit des wagons de marchandises. Concrètement, cette mesure laisse présager une nette amélioration de la situation pour les riverains des corridors de transit, environ 60 pour cent des wagons en circulation sur ces axes étant des véhicules étrangers non réhabilités.

Le calendrier fixé pour la construction de parois et d'ouvrages antibruit a été largement respecté en 2007. Ainsi, parallèlement à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, les mesures de protection contre le bruit ont pu être mises en œuvre entre Viège et Brigue. Les gares de Zurich-Aéroport et de Zurich Stadelhofen ont été équipées de nouvelles installations destinées à lutter contre le grincement des trains.

#### **Environnement et acquisitions.**

En matière d'acquisitions, les CFF ont adopté plusieurs mesures pour protéger l'environnement et contribuer au développement durable. Ainsi, l'emploi de distillats de goudron pour l'imprégnation des traverses en bois a été réduit. En outre, les CFF n'utilisent plus que des traverses issues des programmes de gestion durable FSC, PEFC ou Q-Label et s'engagent à ne plus acheter de véhicules ferroviaires et routiers à motorisation diesel sans filtres à particules. Amorcé en 2005, le projet de rééquipement du parc de locomotives diesel en filtres à particules se poursuivra d'ici 2010. Les vêtements de travail achetés en 2007 ont respecté les critères de production éthique du Business Social Compliance Initiative (BSCI).

#### **Professionnalisation de l'organisation environnementale.**

La certification de l'unité Operating de CFF Voyageurs selon la norme ISO 14001 a permis à la professionnalisation de l'organisation environnementale de franchir une nouvelle étape importante. L'adoption de mesures visant à réduire l'éventail de produits ainsi que le volume de substances dangereuses et à réorganiser leur stockage souligne d'ores et déjà l'utilité de ce système de management environnemental. D'autres unités ont entamé en 2007 la mise en place de tels systèmes en organisant des audits préalables.

Afin de poursuivre cette professionnalisation, le Centre environnemental ferroviaire des CFF a précisé les tâches et responsabilités des activités liées à l'environnement au sein de l'entreprise et créé les conditions requises pour permettre le développement ciblé des atouts écologiques de l'entreprise.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Personnel: prestations en hausse grâce aux collaborateurs.

Par son engagement et ses compétences, le personnel des CFF a permis à l'entreprise d'améliorer ses prestations en 2007. Le rendement par collaborateur n'a jamais été aussi élevé. L'effectif s'inscrit en légère baisse par rapport à 2006, car les CFF n'ont pas pu mettre en œuvre tous les programmes de recrutement envisagés vu la conjoncture favorable et les tensions sur le marché du travail.

Effectif en léger recul. Durant l'exercice 2007, les CFF ont employé 27 438 collaborateurs en moyenne annuelle (postes à temps plein, filiales incluses), soit 495 de moins qu'en 2006. Ce recul s'explique par le départ à la retraite anticipé, en 2006, de 768 collaborateurs désireux de bénéficier des conditions intéressantes liées au régime basé sur les prestations avant l'adoption, par la Caisse de pensions, du système de primauté des cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Gonflé par de nombreuses embauches, l'effectif 2007 a certes dépassé le niveau de fin 2006, mais en moyenne annuelle statistique, il reste en deçà du seuil de l'exercice précédent.

Les CFF n'ont pas pu mettre en œuvre tous leurs programmes de recrutement. La recherche de personnel hautement qualifié, notamment, s'est avérée fort ardue sur un marché du travail asséché. Les embauches pour les postes vacants se sont également heurtées aux problèmes de la Caisse de pensions qui ont considérablement diminué l'attrait de l'entreprise sur le marché du travail.

Personnel diversifié. En 2007, 80 nationalités et plus de 150 professions étaient représentées aux CFF. Comme en 2006, la part des étrangers s'est inscrite à 10,5 pour cent. Hors de Suisse, les CFF ont employé une moyenne de 526 collaborateurs. La part des collaboratrices reste faible, mais progresse en moyenne annuelle, passant de 12,68 à 13,32 pour cent.

### Engagement au profit du personnel.

Baisse du nombre de collaborateurs en réorientation professionnelle. En 2007, les CFF ont soutenu 187 personnes ayant perdu leur emploi dans leur réorientation professionnelle contre 388 en 2006. Ce recul est dû à l'absence de vastes mesures de réorganisation et à l'efficacité du concept d'assistance précoce qui a permis à plus de 50 pour cent des personnes concernées de trouver une solution avant la suppression de leur poste. Au total, 71 collaborateurs ont intégré le programme NOA et 133 personnes l'ont quitté après avoir retrouvé un emploi aux CFF ou ailleurs. Les CFF ont investi 24,2 millions de francs dans ce programme, essentiellement par le biais de provisions constituées dans le cadre des restructurations.

Développement actif du personnel. La formation et le perfectionnement des collaborateurs figurent au nombre des priorités des CFF. En 2007, 220 séminaires et programmes de formation ont été proposés à toutes les unités. Cette offre a été complétée par des programmes internes et externes. Les CFF ont également introduit un système de gestion de la relève axé sur l'occupation des quelque 60 postes clés de l'entreprise. Le nouveau processus et les nouveaux outils permettent à la Direction de se concentrer sur la relève lors des conférences sur le développement du management, et d'analyser les mesures qui en découlent pour les candidats internes. Par ailleurs, près de 260 colla-

borateurs se sont préparés à des tâches de management dans le cadre de programmes internes de relève des cadres.

Nombre d'apprentis en hausse. En moyenne annuelle, Login a formé 1286 apprentis pour le compte des CFF (2006: 1199). 369 d'entre eux ont achevé leur formation en été, 470 l'ont commencée.

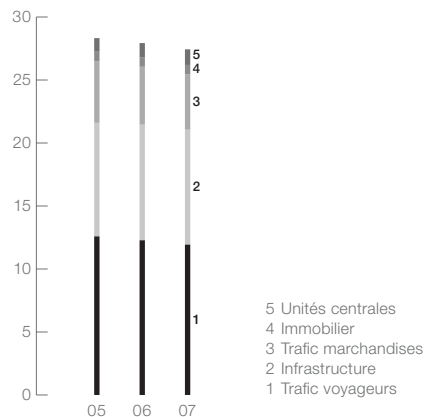
Réduction du nombre de jours d'absence pour maladie. Les efforts consentis dans le domaine de la promotion de la santé ont encore porté leurs fruits: outre les accidents professionnels et non professionnels, le nombre de jours d'absence pour maladie ou accident a fléchi à 12,1 jours en moyenne (-11%), ce qui représente une baisse de près de 30 pour cent depuis 2001 (16,9 jours)<sup>1</sup>. Pour optimiser la situation des collaborateurs en arrêt prolongé, les CFF ont investi dans un Case Management professionnel proposant dès 2008 de nouvelles procédures de réintégration et un étroit suivi des personnes concernées dans le but de maintenir, voire de promouvoir leur capacité de gain et, partant, de prévenir les cas d'invalidité.

### Stabilité du partenariat social.

Nouvelle CCT: source de stabilité. La nouvelle convention entrée en vigueur en 2007 a renforcé le partenariat social. Etant donné la conclusion tardive des négociations (fin 2006), les CFF ont dû attendre le changement d'horaire du mois de décembre 2007 pour bénéficier des avantages productifs de la semaine de 41 heures. A terme, la modernisation du système d'allocations aura des répercussions de plus en plus favorables avec l'arrivée à échéance des garanties de revenus à long terme. Par ailleurs, quelque 550 collaborateurs ont profité du nouveau congé de paternité.

### Evolution du personnel

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



CCT sectorielle. Les CFF s'engagent en faveur d'une CCT sectorielle au sein de l'association patronale des réseaux à voie normale. Les incertitudes entourant la force obligatoire d'une telle convention et de son domaine d'application ont retardé les négociations engagées avec les partenaires sociaux. Fin 2007, les parties se sont accordées sur l'élaboration d'une CCT sectorielle pour le trafic voyageurs en 2008 et éventuellement, au terme de nouvelles négociations, pour le trafic marchandises.

Négociations salariales. Lors des négociations 2008, les partenaires sociaux ont convenu de trois mesures correspondant à 2,8 pour cent de la masse salariale: augmentation générale des salaires de 1,8 pour cent, hausse individuelle de 0,4 pour cent basée sur les évaluations et prime unique de 500 francs par collaborateur (0,6 pour cent de la masse salariale). A l'avenir, les CFF prévoient d'axer davantage le système salarial sur les performances et sur les résultats obtenus.

<sup>1</sup> Le calcul des CFF repose sur les jours civils, non sur les jours ouvrés. Par ailleurs, pour des raisons actuarielles, les absences prolongées figurent sur les listes salariales pendant deux années complètes. Toute comparaison avec les données d'autres entreprises est donc difficile.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



Le souhait de Gabi Hildesheimer (52 ans) de Zurich,  
Directrice de «Öbu – Réseau pour une économie durable».

«Les prochaines années seront, à mon sens, marquées par une envolée de la demande en prestations des CFF. L'Öbu incite ses 300 entreprises membres à privilégier, autant que possible, le rail et ce, en trafic voyageurs comme en trafic marchandises. Pour pouvoir répondre aux besoins grandissants, les CFF devront faire preuve de réactivité et proposer des prestations conviviales alliant qualité et quantité. A cet égard, le respect de l'environnement ne doit pas être le seul critère entrant en ligne de compte. Je souhaite que les CFF soient davantage à l'écoute de leur clientèle et installent à bord des trains des prises électriques et des accès Internet par exemple, qui font cruellement défaut. L'amélioration des offres de mobilité combinée, notamment via la location de vélos, serait tout aussi appréciable. Il est par ailleurs navrant de voir que les liaisons aériennes à destination des grandes villes européennes sont souvent moins onéreuses que l'option ferroviaire... d'autant que le train présente le meilleur écobilan. Je souhaite sincèrement que les CFF remédient à ce problème épineux, dont j'ignore moi-même la clé.»



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



### Comment les CFF satisfont leurs clients

---

Privilégier le train pour le transport des voyageurs et des marchandises, c'est contribuer activement à la protection du climat. Soucieux de faire face à l'accroissement de la demande, les CFF investissent dans le matériel roulant et prônent le développement ciblé de l'infrastructure par le biais du projet «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB).

L'engagement écologique des CFF se concrétise par l'aménagement de parkings deux-roues et par la location à la gare de vélos CFF ou de véhicules Mobility. Il se reflète également dans la volonté de collaborer étroitement avec d'autres entreprises de transport public pour combler les lacunes de la chaîne de mobilité. En effet, l'assurance d'une coordination parfaite entre les différents moyens de transport incite à privilégier les transports publics et permet de préserver l'environnement.

Fer de lance de la coopération européenne, les CFF entendent simplifier les réservations internationales pour renforcer l'attrait des voyages longues distances. L'Internet haut débit à bord des trains sera bientôt une réalité entre Zurich et Berne dans les compartiments affaires.

- Les CFF optimisent en permanence l'avantage environnemental du rail, comme en témoigne le l'adoption d'un programme d'économies visant à réduire de 10 pour cent la consommation totale d'énergie d'ici 2015.
- La coordination entre les transports publics suisses, la planification intégrée de l'offre (matériel roulant, infrastructure) et la mobilité combinée permettent de répondre aux besoins de la clientèle.
- Les CFF s'engagent dans l'alliance ferroviaire Railteam pour proposer des liaisons internationales alliant simplicité et confort.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
<b>Sécurité</b>	<b>28</b>
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

## Sécurité: moins d'incidents et aucun accident grave.

Les CFF érigent en priorité absolue la sécurité de la clientèle et du personnel. La recherche d'une sécurité maximale est au cœur des réflexions et des mesures engagées au sein de l'entreprise. Les CFF ont opté pour un système de gestion globale afin de maintenir la sécurité à un niveau élevé, tout en continuant à l'améliorer. Telle est la finalité des Principes du Conseil d'administration applicables à l'ensemble de l'entreprise.

Comme au cours des trois dernières années, les CFF n'ont déploré en 2007 aucun accident grave provoquant le décès de voyageurs ou de nombreux blessés. La fin de l'exercice a toutefois été marquée par un drame avec la mort d'une accompagnatrice de train happée en gare de Zurich.

Collisions de trains. Conformément aux critères définis par la Confédération, propriétaire du groupe, les CFF ont dénombré en 2007 un total de 31 collisions et chocs présentant un risque potentiel moyen à élevé (35 en 2006), soit 0,2 incident par million de sillons-kilomètres. Ce résultat se situe dans la moyenne des trois dernières années et s'inscrit même en recul par rapport à 2006 (0,23 collision par million de sillons-kilomètres). De surcroît, il est conforme à l'objectif fixé par la Confédération qui requiert de maintenir l'excellent niveau de sécurité actuel.

Au cours de l'exercice 2007, aucun dommage corporel ou matériel grave n'a été constaté à la suite d'une collision entre deux trains sur le réseau CFF. Sur les 31 collisions enregistrées, 21 sont imputables soit à des catastrophes naturelles (p. ex. glissement de terrain ou éboulement sur les rails), soit à des accidents causés par d'autres entreprises de transport ferroviaire ou par des tiers (p. ex. collision avec des véhicules routiers aux abords des voies).

Les accidents-bagatelles comme les collisions entre des trains et de petits objets (vélos ou morceaux de bois entreposés sur les voies) ne sont pas inclus. Leur comptabilisation porte la moyenne à 1,52 collision par million de sillons-kilomètres en 2007.

La collision impliquant un train de marchandises et une grue à Wädenswil ainsi que la collision latérale entre un train de marchandises et une rame de RER à Winterthur n'ont fort heureusement provoqué que des dommages matériels.

Déraillements de trains. En 2007, les CFF ont enregistré deux déraillements de trains, lesquels ont uniquement causé des dommages matériels. En 2006, le nombre de déraillements s'élevait à neuf. La moyenne des trois dernières années s'établit à six déraillements.

Accidents de personnes impliquant des voyageurs ou des tiers. En 2007, le nombre d'accidents de personnes impliquant des voyageurs ou des tiers en relation avec des trains en marche dans les gares est passé de 13 à 15. Dans 11 cas, les victimes ont fait preuve d'une négligence grave et, partant, ont une grande part de responsabilité: traversée des voies malgré les interdictions, présence non autorisée aux abords des voies.

Pour prévenir ce type d'accidents, les CFF ont non seulement lancé plusieurs campagnes de sensibilisation auprès du public ces dernières années, mais ont aussi engagé des travaux de construction ainsi que des mesures organisationnelles ciblées dans de nombreuses gares. L'optimisation du matériel roulant s'inscrit dans cette même logique: au plus tard en 2016, les voitures non équipées d'un système de verrouillage automatique des portes – même à faible vitesse – disparaîtront définitivement du paysage ferroviaire. En procédant de la sorte, les CFF entendent renforcer la sécurité dans ce domaine assez difficile à maîtriser.

Sécurisation des passages à niveau. En 2007, pas moins de 13 accidents (13 en 2006) ont eu lieu à des passages à niveau, provoquant au total le décès d'une personne ainsi qu'un blessé grave. Sept accidents se sont produits à des passages à niveau protégés (cinq d'entre eux étant équipés de barrières, deux de feux clignotants).

La Confédération a prescrit la sécurisation ou la suppression de l'ensemble des passages à niveau non protégés sur le réseau CFF d'ici fin 2014, mais les CFF entendent se conformer à cette obligation avant la fin 2012. En 2007, ils ont sécurisé 37 passages à niveau et prévoient la réalisation de 35 autres en 2008.

#### **Maintien du niveau de sécurité du personnel – Net recul du nombre de jours d'absence.**

Accidents professionnels. La sécurité du personnel sur le lieu de travail est d'une importance capitale et témoigne de l'efficacité de la culture de la sécurité promue par les CFF. Les dernières années ont été marquées par une réduction permanente du taux d'accidents professionnels de 8,2 (1996) à 3,8 (2006) pour cent collaborateurs. Le niveau de sécurité élevé se confirme avec un taux de 3,8 en 2007.

Cette amélioration continue de la sécurité a des répercussions positives sur les primes d'accidents. En effet, comme en 2006, la Suva a décidé de diminuer les primes pour les accidents professionnels de 2,2 millions de francs au 1<sup>er</sup> janvier 2008, de sorte que leur montant avoisinera désormais 16 millions de francs. Selon une comparaison établie par la Suva, les CFF sont la compagnie ferroviaire suisse affichant les meilleurs résultats en matière de sécurité au travail.

Recul du nombre d'accidents liés aux loisirs. En 2007, les CFF ont dénombré près de 44 500 jours d'absence pour cause d'accident survenu pendant les loisirs, soit un repli de 14 pour cent (7300 jours) par rapport à 2006. Au vu de cette évolution positive, la Suva a également abaissé ses primes de 1,15 million de francs début 2008.

#### **Délinquance juvénile et escalade de la violence lors d'événements sportifs.**

Approche de la sûreté à l'image de l'évolution de la société. Dans leur approche de la sûreté, les CFF entendent notamment protéger les voyageurs et les collaborateurs ainsi que les équipements et les biens immobiliers contre tout fait délictueux. Les CFF sont largement confrontés à l'évolution globale de la société, marquée par une délinquance juvénile et des actes de violence en marge d'événements sportifs majeurs. La menace terroriste, à la fois latente et diffuse, complète ce tableau. L'omniprésence de la violence, montée en épingle par les médias, porte également atteinte au sentiment de sécurité de la clientèle des CFF. Le train de mesures efficace alliant la présence de la police ferroviaire, la généralisation des systèmes de vidéo-surveillance et le programme RailFair de lutte contre la violence a été optimisé en 2007.

Délinquance juvénile. Les CFF ne sont pas épargnés par la montée en puissance de la violence latente chez les adolescents et les jeunes adultes. Au-delà du nombre d'actes de violence, c'est leur intensité qui est particulièrement alarmante. Les jeunes agissent bien souvent sous l'emprise de l'alcool ou de drogues et recourent de plus en plus aux armes blanches. Au sein des CFF, les membres du personnel des trains sont les premières victimes d'actes de violence et d'agressions. En vue d'améliorer la sécurité des agents de train, les CFF ont fait appel à des experts externes pour étudier et instaurer des mesures de formation idoines.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

Violence entre supporters. On constate une escalade de la violence latente en marge d'événements sportifs à forte affluence, surtout à l'issue des matchs de football. La prise en charge de hooligans potentiellement violents ou agressifs, à l'aller comme au retour, représente une problématique complexe. Tout comme chez les adolescents, l'alcool et la dynamique de groupe jouent ici un rôle central. Dans ce contexte, les CFF prônent la séparation entre «supporters à risque» et voyageurs ordinaires. Ils déploient, par ailleurs, des dispositifs de sécurité à la mesure des risques inhérents à chaque événement. Le plan spécifique aux événements à risques intègre aussi la rencontre et la prise en charge des supporters, la mise en place de trains spéciaux associée à des tarifs avantageux ainsi que la présence, à bord des trains, de la police ferroviaire et d'un personnel spécialement formé.

#### **Principes de sécurité du Conseil d'administration au cœur de l'action.**

Les efforts déployés afin de renforcer la sécurité s'appuient sur la politique en vigueur depuis 2004 dans l'ensemble de l'entreprise. Au cours de l'exercice sous revue, cette politique a été précisée par les «Principes du Conseil d'administration des CFF en matière de sécurité (Safety & Security)» ainsi que par les directives sectorielles en matière de sûreté (Security) et de sécurité (Safety). Le Conseil d'administration des CFF définit les principes fondamentaux suivants:

Système de gestion de la sécurité – Garantie d'un niveau de sécurité élevé. Grâce au système de gestion globale de la sécurité, les CFF veillent à garantir le maintien de la sécurité du personnel et de la clientèle à un niveau élevé. Le niveau de sécurité actuel correspond aux objectifs de la Confédération, propriétaire des CFF. 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 la réussite de l'entreprise. Le système de gestion permet d'analyser à temps l'évolution des risques liés à la sécurité et d'assurer un traitement professionnel du risque résiduel. Les CFF privilégient des mesures de réduction des risques garantissant une rentabilité optimale dans l'optique de maintenir, voire d'améliorer le niveau de sécurité tout en réservant les

ressources nécessaires à la limitation d'autres risques. Le système de gestion repose sur un processus de gestion de la sécurité axé sur quatre éléments clés:

- système de mesure du niveau de sécurité;
- gestion des risques pour évaluer le niveau de sécurité;
- comparaison théorique/réel et précision des mesures requises;
- application basée sur la définition précise des responsabilités, des règles et des processus pertinents.

#### Culture de la sécurité au centre des préoccupations.

Les CFF entretiennent une culture de la sécurité qui contribue à l'atteinte du niveau de sécurité visé. Le principe de co-responsabilité de chaque collaboratrice ou collaborateur est essentiel. L'ensemble du personnel, et en particulier les cadres, doit adopter une attitude exemplaire en matière de sécurité.

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

Importance d'une culture de la sécurité bien ancrée. La garantie d'un standard de sécurité de la clientèle et des collaborateurs élevé suppose une culture de la sécurité bien ancrée à l'échelle du groupe. Grâce à des mesures judicieuses, les CFF atteignent des objectifs ambitieux. Loin de s'en contenter, l'entreprise s'engage résolument dans une politique d'amélioration constante. Dans un environnement devenant de plus en plus difficile, les CFF redoublent d'efforts pour continuer à répondre aux exigences de sécurité légitimement élevées de la clientèle et du personnel.



## Gestion des risques: pilotage et contrôle systématiques.

---

Afin d'identifier, d'analyser, d'évaluer puis de piloter les risques suffisamment tôt, les CFF appliquent un système de gestion des risques harmonisé entre le groupe et les divisions opérationnelles responsables. Ce système repose sur le principe selon lequel la gestion des risques est une tâche première des cadres dirigeants.

Depuis 2003, les CFF appliquent, à l'échelle du groupe, un système de gestion des risques qui est adapté à la planification stratégique et qui permet de répondre aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction. L'évaluation des risques repose essentiellement sur des entretiens standardisés conduits avec 43 cadres dirigeants sur la base de la typologie des risques et d'une matrice d'évaluation appropriée.

Les cadres dirigeants interrogés sont tenus de recenser et de documenter systématiquement les risques inhérents à leur domaine de compétences, avant de prendre les mesures qui s'imposent. Les entretiens menés en 2007 ont mis en évidence les progrès réalisés dans l'élaboration de ces systèmes opérationnels de gestion des risques à l'échelle des divisions et des unités d'affaires. Dans certains cas néanmoins, le recensement et le pilotage systématiques des risques sur le plan opérationnel s'avèrent encore insuffisants.

Un grand nombre de mesures ont été définies et mises en oeuvre en fonction des résultats obtenus dans le cadre de l'analyse globale effectuée par la révision interne. La qualité du recensement systématique devrait donc s'améliorer sensiblement en 2008 dans les domaines en cause.

En tenant compte du résultat des entretiens individuels, la Direction des CFF a procédé en juin 2007 à une évaluation collective des risques actuels. Les principaux risques identifiés ont fait l'objet de mesures de pilotage correspondantes. Après avoir pris position, la Direction a remis au Conseil d'administration le «Corporate Risk Report» destiné à informer ce dernier des risques auxquels les CFF s'exposent et de l'état de la mise en oeuvre des mesures décidées.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	<b>Informatique</b>
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## **Informatique:** en phase avec l'activité et le client.

De plus en plus indissociable de l'exploitation ferroviaire, l'informatique fait aussi partie intégrante du service offert aux usagers du rail. CFF Informatique perfectionne des technologies existantes et en développe de nouvelles, contribuant ainsi à accroître la capacité de transport et à améliorer l'information à la clientèle. Pour maîtriser la complexité grandissante de ces dispositifs, un management professionnel de l'architecture d'entreprise a été mis en place.

### **Moyen de stimulation de l'activité.**

Les technologies se retrouvent pratiquement dans tous les processus d'activité. Pour preuve, 60 pour cent des ventes de titres de transport s'effectuent via les billeteries, Internet ou les téléphones portables, les informations à la clientèle sont diffusées sur les systèmes d'affichage des voies et par haut-parleurs, la production est assistée par de nombreux systèmes de planification et de pilotage. Ainsi, l'informatique est devenu un facteur de production essentiel et toute panne prolongée pèserait largement sur le chiffre d'affaires et l'ensemble de l'activité des CFF.

Railteam Broker. Avec Railteam Broker, CFF Informatique a eu pour mission de mettre en œuvre la vision de Railteam – l'alliance des grandes compagnies ferroviaires européennes – afin de proposer à la clientèle d'affaires et de loisirs un service à grande vitesse intégré. Grâce à Railteam Broker, voyager en Europe deviendra plus simple et plus convivial. Le développement de ce système proposant les disponibilités en places assises, les prix et la vente s'effectue sous l'égide de CFF Informatique. L'adoption d'une méthode de travail itérative permettra aux clients du trafic international de profiter rapidement de cette plate-forme et d'aplanir les difficultés d'intégration par les différents chemins de fer. Les usagers du rail découvriront ce système dès 2009.

### **Simplification du paysage informatique.**

Ces dernières années, CFF Informatique a introduit de nombreuses applications selon un même modèle: un nouveau besoin déclenche un nouveau projet, qui entraîne une nouvelle application. On dénombre aujourd'hui plus de mille applications basées sur une multitude de technologies et présentant des interdépendances partiellement connues. En outre, le paysage informatique des CFF présente de nombreuses redondances de données et de fonctions. L'entreprise dispose d'une structure informatique complexe qui, dans bien des unités, n'est plus adaptée aux standards modernes. Le système de messagerie électronique MEMO sera remplacé au cours du premier semestre 2008. Cette grande innovation des années 80, qui est l'un des derniers systèmes de ce type en Europe, aura fait son temps. L'apurement de l'actuelle hétérogénéité constitue l'un des grands défis que devra relever CFF Informatique dans les prochaines années.

Plan directeur et management de l'architecture. Face à ce constat, deux champs d'action se dessinent pour CFF Informatique: se débarrasser des charges héritées du passé (surcomplexité) et éviter de complexifier le système. Une vaste action de «dépoussiérage» a débuté mi-2007 selon le plan directeur informatique. Ce plan prévoit de lourds investissements sur cinq ans avec, dans un premier temps, une mise à niveau fondamentale des technologies (notamment des plates-formes).

La réussite de ce projet sera mesurée et évaluée périodiquement à l'aide d'indicateurs de performance clés. D'autre part, il faut donc éviter de complexifier le système, et c'est là qu'intervient le management de l'architecture. Celui-ci assure la planification durable, la supervision et le développement du paysage informatique, en se basant toujours sur les exigences de l'activité opérationnelle du client. Bref, le management de l'architecture veille à ce que l'informatique soit en phase avec la réalité de l'activité.

#### **Organisation autour des processus d'activité.**

Les CFF et l'informatique sont complexes. Le risque de perdre la vue d'ensemble et de ne plus maîtriser les applications, données, plates-formes et interfaces est grand. Les responsables informatiques de toutes les unités de l'entreprise ont donc décidé en 2007 d'axer leurs travaux sur certains «domaines d'activités». Un domaine est un secteur (ou un champ) délimité, lié à un processus, qui aide CFF Informatique à répertorier et à perfectionner les processus d'activités, les applications, les données et les fonctions. Ainsi, elle élabore, de pair avec les divisions, des plans d'ensemble qui ne sont plus centrés sur l'organisation ou la structure actuelle, mais sur les processus d'activité.

#### **Pose des fondements.**

En 2007, CFF Informatique a fourni pour environ 190 millions de francs de prestations d'exploitation, et pour 100 millions de francs de prestations de projet aux divisions des CFF et à des tiers. Elle employait quelque 500 collaborateurs fin 2007.

Le premier semestre a été placé sous le signe de la consolidation des nouveaux systèmes, de la maîtrise de l'intégration de l'informatique des divisions et de la restructuration de l'unité.

Aujourd'hui, quelque 23 000 collaborateurs des CFF travaillent sur environ 15 900 postes et 500 projets dédiés. Le nombre d'utilisateurs SAP a fortement augmenté en 2007, passant de 6 800 à 9 700 (+43 pour cent), et le volume des projets s'est accru de 60 pour cent.

Compte tenu de cette envolée et des deux grands projets Railteam et plan directeur IT, l'unité Finances et controlling concentrera ses efforts en 2008 sur l'audit des projets et l'étude de leur impact sur les coûts d'exploitation. Transparence, proximité avec la clientèle et contrôle sont des atouts de plus en plus cruciaux pour maîtriser les coûts. L'instauration d'un nouveau mécanisme de comptabilisation, du processus des investissements dans SAP (RDI), de la demande d'achat électronique et du processus de commande Workflow fournisseurs a permis d'acquérir les bases techniques nécessaires pour offrir meilleure transparence et gérabilité.

#### **Garantie de la sécurité.**

Auparavant cantonnée à certains milieux très fermés, la question de la sécurité de l'information est désormais l'apanage de tout processus d'activité. Il est de plus en plus important de bien relier entre eux les différents composants TIC de l'entreprise. A cet égard, la sécurisation des canaux de communication existants est un enjeu majeur, car les informations reçues par les CFF ne sont pas toutes bienvenues. Chaque mois, l'entreprise est submergée par quelque 12 millions de pourriels qui mettent hommes et machines à rude épreuve. Les systèmes TIC de l'entreprise sont régulièrement analysés et optimisés sur la base d'un management des risques adéquats. Des vérifications sous forme d'audits contribuent également à identifier les faiblesses potentielles et à évaluer leurs conséquences sur les processus d'activité.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

## Caisse de pensions: nécessité d'agir.

La question de l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF n'est toujours pas réglée et le taux de couverture s'est de nouveau dégradé en 2007. Il est donc urgent d'agir. La Caisse de pensions a clos l'exercice sur un bénéfice de 801,3 millions de francs. Hors facteurs exceptionnels, elle enregistre une perte de 301,6 millions de francs.

La Caisse de pensions des CFF a clos l'exercice 2007 sur un bénéfice de 801,3 millions de francs, sous l'influence de facteurs exceptionnels:

- Les CFF ont versé 1493 millions de francs pour assainir la part des assurés actifs.
- L'adoption du système de primauté des cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2007 s'est traduite par une réduction de 4 à 3,5 pour cent du taux technique pour les ayants droit. Le capital de prévoyance de ces assurés a augmenté de 390,1 millions de francs, ce qui a grevé le compte d'exploitation.

En données corrigées des facteurs précités, l'exercice 2007 s'est soldé par une perte de 301,6 millions de francs, contre 60 millions en 2006. L'insuffisance de couverture ne cesse donc de s'accroître.

Taux de couverture de 92,4 pour cent. Fin 2006, le taux de couverture de la Caisse de pensions des CFF atteignait 86,5 pour cent et 94,5 pour cent après comptabilisation des facteurs exceptionnels. Au 31 décembre 2007, ce taux était de 92,4 pour cent, ce qui correspond à un découvert de 1099,8 millions de francs, contre 1901,1 millions ou 798,2 millions en 2006.

Performance inattendue. En 2007, la Caisse de pensions des CFF a enregistré une performance de 1,08 pour cent sur ses placements contre 5,62 pour cent en 2006, dépassant ainsi de 0,31 points de pourcentage le potentiel estimé sur la base de la stratégie de place-

ment. Une performance de 3,5 pour cent aurait toutefois été nécessaire pour obtenir un résultat équilibré.

Basée sur le modèle «Equilibre» et reposant sur un portefeuille bien diversifié, la stratégie de placement privilégiée par la Caisse de pensions a porté ses fruits, les marchés d'actions ayant affiché des performances hétérogènes en 2007. En Suisse, le SMI a terminé l'année à moins 1,4 pour cent, tandis que l'indice des small et mid caps suisses a culminé au-delà de 8 pour cent. Les actions de la zone euro et d'Asie ont connu une évolution positive, contrairement aux titres britanniques et américains libellés en francs. Les obligations libellées en francs et l'immobilier indirect ont pesé sur les résultats, alors que les placements alternatifs (Hedge Funds, Private Equity et Commodities) ont réalisé une belle performance. Côté devises, la légère hausse de l'euro a coïncidé avec une baisse marquée du dollar américain.

Rémunération de 2,5 pour cent. Au vu de la situation financière, le Conseil de fondation a décidé en 2007 de rémunérer à 2,5 pour cent l'avoir vieillesse des assurés actifs, bien que le système de primauté des cotisations prévoit une rémunération moyenne de 3,5 pour cent.

Pas d'adaptation au renchérissement. En 2007, les rentes des assurés à la retraite n'ont pas été adaptées au renchérissement. La dernière adaptation remonte à 2004.

### **Assainissement partiel.**

Cotisation d'assainissement des assurés. Un train de mesures visant à assainir la Caisse de pensions des CFF a été défini en 2003. Le passage au système de primauté des cotisations pour les assurés actifs au 1<sup>er</sup> janvier 2007 en était le dernier volet. Ce changement s'est traduit par un recul des prestations et une nette augmentation de la cotisation des assurés ainsi que de celle des CFF. Les prestations en cas de départ à la retraite anticipé ou d'invalidité n'étant pas suffisamment financées, ainsi que les frais liés à la gestion et au fonds de sécurité, à savoir 50 millions de francs par an, ont par ailleurs été éliminés.

Cotisation d'assainissement des CFF. Ces mesures n'ont pas permis d'améliorer de façon déterminante le taux de couverture de la Caisse de pensions, du fait notamment que les bénéficiaires de rente (65 pour cent du capital de prévoyance) ne contribuent plus à l'assainissement. En 2006, les CFF se sont donc engagés à verser 1493 millions de francs à la Caisse de pensions. La charge financière totale de ces prestations d'assainissement a grevé de 54,1 millions de francs les comptes 2007 de l'entreprise.

Nécessité de nouvelles mesures. Les discussions et négociations menées avec la Confédération au sujet d'une contribution durable à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF se sont poursuivies en 2007. La Confédération a demandé l'élaboration d'un projet de consultation prévoyant trois modèles de contribution, dont deux garantiraient un taux de couverture d'au moins 100 pour cent. Elle a par ailleurs requis que soit estimé l'impact sur les assurés et les CFF d'un désengagement financier de la Confédération. Le projet de consultation n'était toujours pas disponible le 31 décembre 2007. Les rapports complémentaires d'experts externes, ainsi que les expertises juridiques légitiment toutefois les exigences envers la Confédération et soulignent la nécessité de nouvelles mesures d'assainissement substantielles.

### **Passage réussi à la primauté des cotisations.**

L'introduction de la primauté des cotisations pour les assurés actifs au 1<sup>er</sup> janvier 2007 n'a pas posé de problème technique ni organisationnel. Informés assez tôt, les assurés n'ont demandé que quelques compléments d'information en 2007.

### **Perspectives.**

Toujours pas réglée, la question de l'assainissement de la Caisse de pensions influe sur les prévisions 2008. Il est donc urgent d'agir. En l'absence de solution, le Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF devra prendre de nouvelles mesures d'assainissement dès la fin 2008, conformément aux dispositions de la LPP. Dans ce cas, les CFF et leur personnel risqueraient de devoir verser un dépôt de garantie de 1,5 à 2 milliards de francs sur dix ans. Cela correspondrait à environ 9 à 12 pour cent de cotisation et entraînerait une réduction de salaire de 4,5 à 6 pour cent pour le personnel. En outre, il faudrait maintenir le taux de rémunération minimum existant jusqu'à la fin de l'assainissement, ce qui se traduirait par une baisse de 7 pour cent de la rente prévue dans le cadre du nouveau système adopté le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

La situation préoccupe les collaborateurs et l'ensemble de l'entreprise. La menace de nouvelles mesures d'assainissement risque par ailleurs de créer de fortes tensions avec les partenaires sociaux et, à long terme, de mettre sérieusement en péril la compétitivité des CFF sur le marché du travail.

Pour les CFF et les assurés, il est donc essentiel que la procédure de consultation soit lancée le plus rapidement possible et que le Conseil fédéral approuve le message s'y rapportant à l'automne 2008.



04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	<b>Trafic voyageurs</b>
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Trafic voyageurs: hausse continue du nombre de passagers.

En 2007, le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a progressé de 7,6 pour cent. Les prestations de transport ont crû de 6,1 pour cent et la part de marché de 34,6 pour cent (33,6 en 2006). S'inscrivant à 193,0 millions de francs, le résultat annuel a fléchi de 0,4 pour cent par rapport à 2006. Le produit du trafic a augmenté de 7,1 pour cent, à 2472 millions de francs.

En 2007, le nombre de passagers voyageant à bord des trains CFF a progressé de 7,6 pour cent, établissant ainsi un nouveau record à 306,7 millions. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a crû de 6,1 pour cent, à 15,134 milliards. La hausse de la demande a concerné tant le trafic grandes lignes que le trafic régional. En moyenne, chaque habitant de Suisse a utilisé l'offre des CFF à 44 reprises. La Suisse confirme ainsi sa position de première nation européenne du rail.

CFF Voyageurs a enregistré un résultat d'exploitation de 249,5 millions de francs contre 250,0 millions en 2006 et un résultat annuel de 193,0 millions de francs contre 193,7 millions l'année précédente. Des facteurs exceptionnels avaient influé positivement sur le résultat en 2006. Le produit du trafic a augmenté de 7,1 pour cent, à 2472 millions de francs.

Ce bon résultat s'explique par la hausse de la demande liée à l'élargissement de l'offre ainsi que par la gestion stricte des coûts.

Hausse constante du nombre d'abonnements généraux et demi-tarif. Cette tendance a été portée par une nouvelle progression du nombre de clients réguliers. Les ventes d'abonnements généraux et demi-tarif ont respectivement augmenté de 8,8 et 5,5 pour cent pour s'établir fin 2007 à 344 542 et 2 124 650. La vente de cartes journalières a même crû de 21 pour cent, à 935 223 unités.

### Marchés et évolution générale.

Parts de marché. Les CFF ont hissé leur part de marché par rapport aux autres modes de transport (déplacement sur au moins 3 km) à 34,6 pour cent contre 33,6 en 2006. Ils ont également augmenté leur part à 36,4 pour cent (35,1 pour cent en 2006) sur le marché des navetteurs, à 43,6 pour cent (41,8 pour cent) dans le secteur des voyages d'affaires et à 31,7 pour cent (31,0 pour cent) dans le trafic des loisirs.

Trafic grandes lignes. Le nombre de voyageurs-kilomètres a crû de 5,4 pour cent, à 11,24 milliards. Le taux moyen de fréquentation des trains s'est établi à 30 pour cent et continue de fluctuer fortement sur une journée. Les CFF entrevoient un vaste potentiel en termes de capacité dans une répartition plus régulière des passagers.

#### Trafic voyageurs: l'essentiel en bref

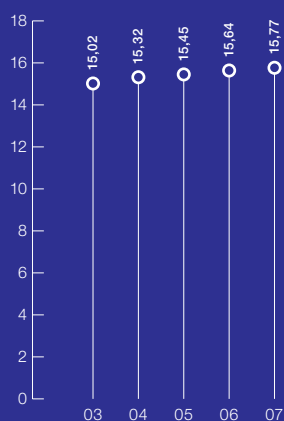
- Record absolu en termes de nombre de voyageurs: 306,7 millions (+7,6 pour cent).
- 344 542 abonnements généraux (+8,8 pour cent) et 2 124 650 abonnements demi-tarif (+3,5 pour cent) en circulation.
- Satisfaction de la clientèle à 77 %.
- Enregistrement d'un résultat annuel de 193,0 millions de francs.

#### Trafic voyageurs: objectifs stratégiques

- Exploiter le réseau grandes lignes en assurant une qualité élevée et un bénéfice approprié.
- Améliorer en permanence le rapport indemnité compensatoire/prestation en trafic régional.
- Atteindre les standards convenus en matière de ponctualité.

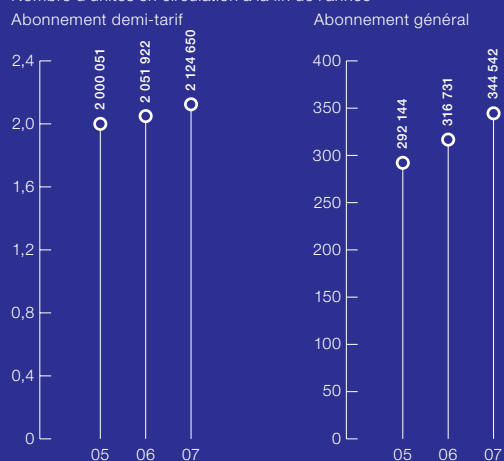
#### Evolution du produit moyen par voyageur-kilomètre

Centimes/voyageurs-kilomètres



#### Evolution des abonnements généraux et demi-tarif

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



#### CFF Voyageurs en bref

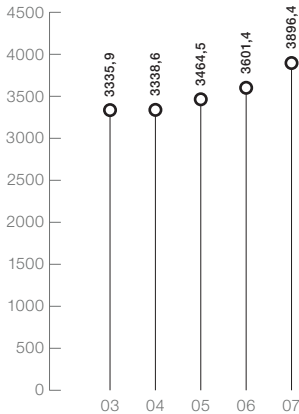
En millions de CHF		2007	2006	2005
Produits d'exploitation		<b>3 846,3</b>	3 615,5	3 523,7
<i>dont produits du trafic</i>		<b>2 471,6</b>	2 307,4	2 230,9
Charges d'exploitation		<b>3 596,7</b>	3 365,4	3 391
Résultat d'exploitation <sup>1</sup>		<b>249,5</b>	250,0	133,4
Résultat de l'exercice		<b>193,0</b>	193,7	78,6
Investissements bruts		<b>682,1</b>	590,9	700,3
Effectif	Nombre	<b>11 953</b>	12 287	12 605
Prestations du trafic voyageurs	En millions de voyageurs-km	<b>15 134</b>	14 270	13 830

<sup>1</sup> selon ancienne structure EBIT

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

### Evolution du volume de trafic en trafic régional<sup>1</sup>

En millions de voyageurs-kilomètres



<sup>1</sup> Filiales comprises

Trafic régional. En trafic régional, le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus (filiales comprises) a progressé de 8,2 pour cent, à 3,896 milliards.

Après avoir été confronté à une réduction des indemnités versées par les pouvoirs publics au cours des dernières années, le trafic régional a de nouveau reçu des indemnités plus élevées. L'adoption d'une stratégie de la qualité cohérente, les nombreux investissements dans le matériel roulant ainsi que la meilleure prise de conscience de l'utilité des transports publics expliquent cet inversement de tendance.

La réussite des transports publics est tributaire du bon fonctionnement de la chaîne de transport. Outre les prestations ferroviaires, les CFF entendent se concentrer davantage sur l'ensemble de la chaîne de transport en trafic régional et offrir un nombre accru de solutions globales à l'exemple du train-tram de Zoug illustrant bien la parfaite coordination entre bus et train.

Bonus/malus. En 2006, les CFF et la ZVV ont introduit un système de bonus/malus. Après avoir atteint 1,75 million de francs la première année, le malus dû par les CFF en 2007 s'est réduit à 69 000 francs. En reconnaissance des efforts consentis, la ZVV a renoncé à cette somme.

Le Bade-Wurtemberg s'est montré très satisfait des prestations de SBB GmbH. La ponctualité des trains sur la ligne du «Seehas» reliant Constance, Singen et Engen s'est inscrite à 99,14 pour cent et la propreté des voitures à 96,8 pour cent. La filiale s'est vu remettre 160 000 euros en récompense de ses excellents résultats.

Trafic international. Depuis le 10 juin 2007, le nouveau tronçon du TGV-Est est emprunté par des trains roulant jusqu'à 320 km/h, d'où une réduction de 90 minutes du temps de parcours entre Zurich/Bâle et Paris, et une forte hausse du nombre de passagers sur cette ligne.

Les CFF sont bien positionnés sur la scène internationale grâce à une participation dans les sociétés Lyria (France), Rheinalp (Allemagne) et Cisalpino (Italie). Par ailleurs, leur adhésion à la nouvelle alliance Railteam leur assure une intégration optimale dans le système européen à grande vitesse.

#### **Pas de grande manifestation sans chemin de fer.**

Organisation des grandes manifestations. En 2007, plusieurs grandes manifestations ont attiré en Suisse des dizaines de milliers de visiteurs. En juin, 50 000 gymnastes ont sollicité les CFF pour se rendre à la Fête fédérale de gymnastique à Frauenfeld. En août, les CFF ont acheminé 130 000 voyageurs à l'occasion de la Fête fédérale de lutte suisse d'Aarau et quelque 150 000 personnes au festival «Badenfahrt». Plusieurs concerts de rock et de pop ont également rassemblé des milliers de fans dans les stades de Genève, Bâle et Zurich. A chaque rendez-vous, les transports publics – et notamment les CFF – ont joué un rôle décisif dans l'acheminement des visiteurs.

#### **Quasi-saturation du réseau et voies de communication fragiles.**

Les CFF misent sur une poursuite de la hausse de la demande liée à l'élargissement de l'offre (Rail 2000) pendant deux ou trois ans. Renforçant l'attrait du chemin de fer, l'extension de l'offre induite par le changement d'horaire en décembre 2007 devrait alimenter la demande. Cette tendance sera aussi soutenue par le prix élevé du carburant et la nouvelle conscience environnementale.

CFF Voyageurs opère sur un réseau pratiquement saturé. La densité du trafic ne permet aucune réserve aux endroits-clés. Le nombre de places assises dans le trafic des navetteurs est souvent insuffisant, surtout aux heures de pointe. La moindre panne peut très vite affecter la ponctualité des trains sur le tout réseau.

#### **Matériel roulant et entretien: nouveaux facteurs de réussite.**

Les CFF entendent faire leur possible pour réagir promptement aux problèmes de capacités annoncés. CFF Voyageurs investit continuellement dans l'extension et la modernisation de son parc de véhicules. Pour le seul lancement de Rail 2000, quelque 2,3 milliards de francs ont ainsi été alloués pour l'achat de nouveaux véhicules. CFF Voyageurs investit environ 640 millions de francs par an. Ce montant doit permettre de répondre au mieux à la demande en hausse.

L'achat de nouveau matériel roulant pose de nouvelles exigences aux responsables de l'entretien des véhicules. La stratégie en la matière prévoit d'ici 2020 des investissements d'environ 560 millions de francs dans les installations de service et d'entretien. Un nouveau centre de compétences pour les trains articulés «Flirt» et «GTW» est prévu à Oberwinterthur.

Les seuls investissements dans le matériel roulant et son entretien ne suffiront pas à résoudre les problèmes de capacités. L'extension du réseau ferroviaire est devenue une nécessité. Les CFF misent sur une approbation imminente, par les Chambres fédérales, du développement futur de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du programme ZEB. Mais il faudra attendre huit à dix ans pour que les projets de base soient réalisés et les nouvelles infrastructures disponibles dans leur intégralité.

### Satisfaction de la clientèle et offensive de services.

Chaque mois, les CFF réalisent une enquête auprès de 2000 voyageurs. S'inscrivant à 77 pour cent en 2007, la satisfaction de la clientèle est restée stable. Les personnes interrogées ont déploré avant tout le rapport qualité-prix et le manque de places assises.

En 2007, les CFF ont adopté diverses mesures pour améliorer la satisfaction de la clientèle. Ainsi, 53 trains supplémentaires complètent le contingent semi-horaire en trafic grandes lignes aux heures de pointe et un nouvel Operation Center Voyageurs a été créé pour optimiser l'information à la clientèle. En 2007, les CFF ont mis en place une ligne de téléphone gratuite (0800 401 401) pour recueillir les réactions de leurs clients. Le retour progressif des voitures-restaurants à un étage dans le trafic IC vise à homogénéiser les prestations à bord du train.

### Filiales performantes.

Cisalpino (participation de 50 pour cent). En 2007, les rames Cisalpino ont parcouru 7,3 millions de trains-kilomètres (-1,8 pour cent) et augmenté leurs prestations de 5,6 pour cent, à 1,501 milliard de voyageurs-kilomètres. Le produit d'exploitation a crû de 7,3 pour cent, à 229,5 millions de francs. Début 2008, Cisalpino a dû renoncer aux nouveaux trains pendulaires ETR 610 en raison de problèmes de livraison. Leur mise en service coïncidera avec le changement d'horaire 2008/2009.

Tilo (50 pour cent). Le trafic régional Suisse-Italie a connu une évolution favorable. Pour preuve, les prestations de transport ont augmenté de 3,5 pour cent, à 61 millions de voyageurs-kilomètres.

Thurbo (90 pour cent). Au cours de l'année écoulée, Thurbo a parcouru 12,4 millions de trains-kilomètres/bus-kilomètres (+7,8 pour cent). Elle a amélioré ses prestations de transport et son chiffre d'affaires de respectivement 14,4 et 4,4 pour cent, à 385,3 millions de voyageurs-kilomètres et 150,6 millions de francs.

Zentralbahn (66 pour cent). En 2007, les véhicules du Zentralbahn ont parcouru 2,5 millions de trains-kilomètres, alors que les prestations de transport ont crû de 1,7 pour cent, à 120,6 millions de voyageurs-kilomètres. Le produit d'exploitation a reculé de 0,8 pour cent, à 79,4 millions de francs, notamment en raison de la comptabilisation de prestations d'assurances en 2006.

RegionAlps (70 pour cent). En 2007, les véhicules de RegionAlps ont parcouru 1,6 millions de trains-kilomètres (+0,6 pour cent). Les prestations de transport se sont inscrites en hausse de 16,6 pour cent, à 48,3 millions de voyageurs-kilomètres, tandis que le produit d'exploitation a reculé de 9,1 pour cent, à 23,0 millions de francs.

SBB GmbH (100 pour cent). SBB GmbH a pu améliorer son résultat malgré la perte de la ligne du Seehäslle. En 2007, les véhicules de la société ont ainsi parcouru 3,2 millions de trains-kilomètres (+3,6 pour cent) et amélioré leurs prestations de transport de 39,0 pour cent, à 242,2 millions de voyageurs-kilomètres.

RailAway (86 pour cent). En 2007, RailAway SA, la filiale des CFF spécialisée dans les loisirs, a vendu 1 029 258 ffres (+1,6 pour cent), dépassant une nouvelle fois la barre du million malgré un changement de stratégie dans le secteur des événements. Sans sa filiale RailAway Incoming GmbH (Stuttgart), la société a réalisé un produit d'exploitation de 25,9 millions de francs (+2,6 pour cent).

Elvetino (100 pour cent). La nouvelle stratégie de la qualité a fait ses preuves, la société affichant un résultat annuel positif. La réintroduction des voitures-restaurants à un étage ainsi que la gestion plus active des points de vente ouverts dans les gares RailCity permettent à Elvetino d'exploiter de nouvelles sources de revenus.



Switzerland Travel Centre STC (67 pour cent). A l'automne 2007, le conseil d'administration de STC a décidé de mettre un terme à la coopération engagée avec Online Travel Corporation OTC sur le portail cff.ch/travel. La mise en œuvre rapide d'une solution transitoire a permis d'éviter toute perte majeure, alors que le cœur de métier a pu être développé.

Securitrans Public Transport Security AG (51 pour cent). En 2007, Securitrans a amélioré son produit d'exploitation, de même que son résultat annuel. Les voyageurs apprécient grandement le travail fourni par les collaborateurs de la société, qui contribuent activement à la sécurité.

#### Collaboratrices et collaborateurs.

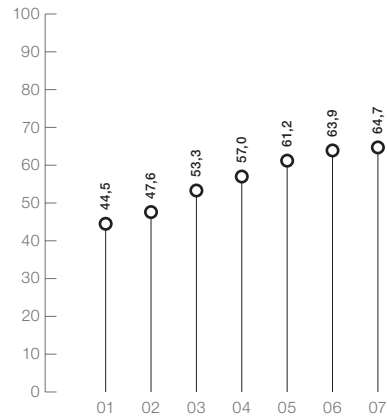
En 2007, l'effectif de CFF Voyageurs (filiales et participations comprises) a encore légèrement diminué. Le nombre de postes à temps plein s'est réduit de 2,7 pour cent, reculant de 12 287 à 11 953 d'une année à l'autre. Divers postes ont été supprimés dans le cadre des programmes d'optimisation.

#### Perspectives 2008.

Le changement d'horaire 2008/2009 promet des améliorations en termes de qualité et d'offre pour le trafic national et le trafic international. La mise en service de trains pendulaires ICN sur l'axe du Saint-Gothard, notamment, permettra de réduire le temps de parcours, d'augmenter sensiblement le confort des usagers et de proposer systématiquement un service de restauration grâce à la généralisation des voitures-restaurants. Par ailleurs, la cadence semi-horaire sera intégralement introduite sur la liaison directe IC Bâle-Zurich, alors que les villes de Lenzbourg et Zurich seront desservies toutes les demi-heures grâce à l'introduction d'une nouvelle liaison IR Aarau-Lenzbourg-Zurich, ce qui renforcera les capacités.

#### Evolution des ventes de billets aux distributeurs automatiques

En pourcentage



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



Le souhait de Regula Schenk (24 ans) de Berne,  
étudiante et titulaire d'un AG Plus Familia Jeune en 2<sup>e</sup> classe.

«Je suis globalement satisfaite des prestations des CFF auxquelles je recours quotidiennement. Comme les autres usagers, je déteste ne trouver aucune place assise aux heures de pointe. Les CFF devraient faire preuve d'une plus grande flexibilité en prévoyant des trains ou des voitures supplémentaires. Sachant qu'il reste fréquemment des places assises en 1<sup>re</sup> classe, pourquoi le personnel ne proposerait-il pas dans ce cas des solutions conviviales? Pour prendre en charge un maximum de voyageurs, les CFF pourraient peut-être augmenter le nombre de voitures de 2<sup>e</sup> classe au détriment des 1<sup>re</sup> classe. Je souhaiterais, pour ma part, un AG adapté au budget modeste des étudiants. Après tout, ce sont eux les clients de demain! Bien souvent la coordination entre les trains des CFF et les moyens de transport urbains est loin d'être optimale, et ce au détriment de la clientèle. En cas de perturbation, les prévisions de trafic des CFF sont aussi trop optimistes. La reprise normale du trafic dure toujours plus longtemps que prévu.»



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



### Comment les CFF satisfont leurs clients

Conscients des problèmes de capacité aux heures d'affluence, les CFF signalent par exemple aux voyageurs l'existence de places disponibles en tête ou en queue de train et engagent des mesures adaptées: augmentation de l'offre de places lors du dernier changement d'horaire, lancement d'une carte journalière valable dès 9 heures pour réguler l'affluence et investissement annuel supérieur à 500 millions de francs dans le matériel roulant. Tributaires des instances politiques pour le développement de l'infrastructure, les CFF leur soumettent régulièrement des propositions.

L'AG jeune, dont le rayon de validité a d'ores et déjà été étendu, sera remis aux étudiants de moins de trente ans dès avril 2008 sur simple présentation de leur carte de légitimation. CFF Voyageurs et les compagnies de transports urbains collaborent d'ores et déjà étroitement pour promouvoir une parfaite coordination entre les différents moyens de transport et, partant, inciter la population à privilégier les transports publics.

- Pour pallier le problème de la saturation du réseau suisse, il faut miser sur le développement de l'infrastructure et sur l'introduction de trains offrant plus de places assises.
- L'optimisation de l'information à la clientèle est une priorité absolue.
- Le trafic régional et ses partenaires urbains, communaux et cantonaux entendent offrir une chaîne de transport la plus complète possible.

## Trafic marchandises: CFF Cargo en mutation.

En 2007, CFF Cargo a augmenté ses prestations de transport de 8,3 pour cent à 13,37 milliards de tonnes-kilomètres nettes et amélioré le produit du trafic de 5,6 pour cent. Elle enregistre un résultat annuel en nette baisse et clôture ainsi l'exercice sur une perte opérationnelle de 87,9 millions de francs. Soucieux d'améliorer durablement le résultat, les CFF ont engagé les premières mesures d'un vaste programme. CFF Cargo doit encore mettre en œuvre d'autres plans pour parvenir à un résultat équilibré à moyen terme.

En 2007, CFF Cargo a augmenté ses prestations de transport de 8,3 pour cent, à 13,37 milliards de tonnes-kilomètres nettes, et amélioré le produit du trafic de 5,6 pour cent, à 1062,6 millions de francs. Malgré ces belles performances, la perte opérationnelle s'est accentuée, passant de 37,3 millions de francs en 2006 à 87,9 millions en 2007. CFF Cargo a dû constituer des provisions au titre des mesures d'assainissement à hauteur de 102,5 millions de francs. Les subventions relatives au prix du sillon versées par la Confédération pour le trafic par wagon isolés se sont élevées à 16,9 millions de francs en 2007, contre 17,0 millions en 2006.

Durcissement de la concurrence. Le marché européen du fret ferroviaire a gagné en dynamisme et s'apprête à être le théâtre d'un mouvement de consolidation. La Deutsche Bahn a mis un terme à sa collaboration avec CFF Cargo dans le trafic transalpin en coopération et engagé des démarches pour s'implanter sur le marché suisse. CFF Cargo a poursuivi son développement en Allemagne et en Italie. Les contrats d'entretien avec les propriétaires de wagons font les frais des surcapacités sur le marché de la maintenance des véhicules sur rails.

Assainissement indispensable. Dès l'annonce de résultats médiocres pour le premier semestre 2007, les CFF ont constitué un groupe de travail chargé d'analyser la

situation de CFF Cargo et de proposer des mesures pour améliorer durablement le résultat. Le groupe de travail a élaboré des mesures d'assainissement et un plan d'optimisation de la stratégie actuelle. Le renforcement de la compétitivité s'inscrit dans un processus de longue haleine.

Changement à la tête de CFF Cargo. Face au résultat financier, le directeur de CFF Cargo a décidé de démissionner en août 2007. Nicolas Perrin a assuré la direction par intérim du secteur des marchandises, avant d'être officiellement nommé par le Conseil d'administration à la tête de CFF Cargo au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

### Secteur d'activité International.

Pour résister à la concurrence exacerbée, CFF Cargo a optimisé sa productivité et proposé des solutions logistiques globales combinant les avantages du rail et de la route. Elle a non seulement étendu son offre internationale aux Pays-Bas (port de Rotterdam) et en Italie (plate-forme Lonato à Brescia et Parme), mais elle a aussi constitué des teams de production régionaux à Karlsruhe, Turin Orbassano et Lonato/San Zeno.

Il a fallu recourir dans une large mesure aux prestations de tiers pour répondre à l'expansion des deux filiales respectivement sises en Allemagne (+30 pour cent) et en Italie (+51 pour cent).



#### Trafic marchandises: l'essentiel en bref

- Hausse des prestations de transport à 13,37 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+8,3 pour cent).
- Perte opérationnelle de 87,9 millions de francs.
- Engagement des premières mesures d'assainissement de CFF Cargo.
- Analyse et révision de la stratégie de CFF Cargo.

#### Trafic marchandises: objectifs stratégiques

- Proposer une offre rentable couvrant l'ensemble du territoire.
- Continuer à développer la gestion totale de la production transfrontalière.
- Rester un acteur clé sur l'axe Nord-Sud malgré la libéralisation du marché ferroviaire et contribuer au transfert du trafic de la route vers le rail conformément à la politique de la Confédération.

#### Trafic marchandises CFF Cargo en bref<sup>1</sup>

En millions de CHF	2007	2006	2005
Produits d'exploitation	<b>1 268,8</b>	1 229,0	1 226,5
<i>dont produits du trafic</i>	<b>1 062,6</b>	1 005,9	991,2
Charges d'exploitation	<b>1 448,8</b>	1 258,2	1 392,9
Résultat d'exploitation/EBIT	<b>-180,0</b>	-29,2	-166,4
Résultat de l'exercice	<b>-190,4</b>	-37,3	-165,7
Investissements bruts	<b>59,2</b>	132,2	176,0
Effectif <sup>2</sup>	<b>4 406</b>	4 596	4 872

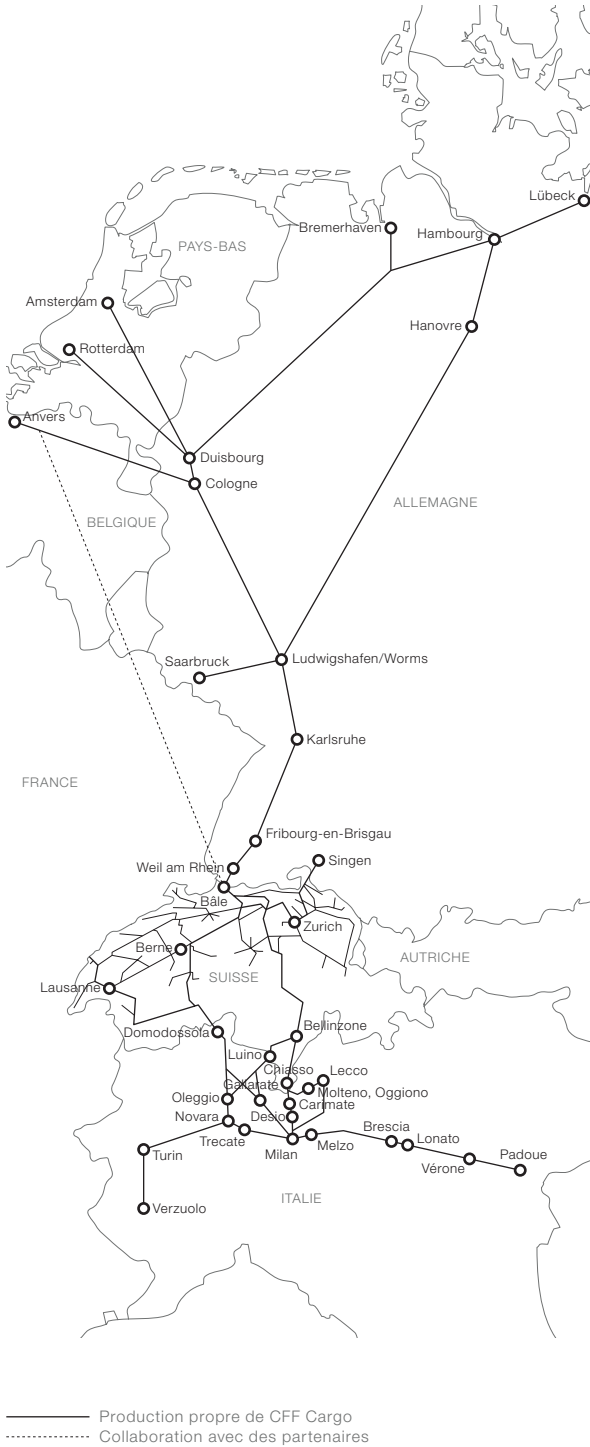
<sup>1</sup> Calcul par segment: les produits et les charges du groupe ne sont pas éliminés

<sup>2</sup> Effectif moyen du personnel en emplois à plein temps, filiales comprises

#### Prestations de transport de CFF Cargo par type de production

Prestations en millions de tonnes-km nettes	2007	2006	Variation en %
CFF Cargo	<b>13 368,1</b>	12 344,4	8,3%
Trafic par wagons isolés	5 397,4	5 555,3	-2,8%
Trafic par wagons complets isolés	3 748,7	3 866,1	-3,0%
Trains complets en trafic par wagons isolés	1 648,7	1 689,2	-2,4%
Trafic combiné	7 970,7	6 789,2	17,4%
Trafic combiné non accompagné	7 295,5	6 394,9	14,1%
Chaussée roulante	675,2	394,3	71,3%

## Réseau desservi par CFF Cargo



Augmentation du nombre de conteneurs. Profitant de la mondialisation, le trafic maritime affiche une forte croissance. Dans la foulée, CFF Cargo a enregistré une hausse supérieure à 20 pour cent en trafic combiné. En septembre, elle a signé un nouveau contrat-cadre avec Hupac pour la période 2008–2010, qui révisé à la hausse la cadence des liaisons existantes. CFF Cargo a également assuré l'acheminement de trains vers une nouvelle destination pour le compte d'Intercontainer et intensifié la fréquence des liaisons existantes. En accord avec ses clients, elle a suspendu en décembre les transports via le tunnel du Brenner.

### Prestations de transport de CFF Cargo par société

En millions de tonnes-kilomètres nettes	2007	2006	Variation
CFF Cargo SA (Suisse)	8 053,6	8 439,5	-4,6 %
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	3 885,8	2 983,4	30,2 %
SBB Cargo Italia S.r.l	1 074,3	710,4	51,2 %
Achats auprès de tiers	354,4	211,1	67,9 %
<b>Total</b>	<b>13 368,1</b>	12 344,4	8,3 %

Nouveaux clients dans la sidérurgie. Le rail a été largement sollicité pour le transport de l'acier en 2007. Le léger repli des prestations de transport pour le compte de la sidérurgie n'a pas affecté la progression du chiffre d'affaires. Depuis le printemps 2007, CFF Cargo achemine régulièrement des tôles en acier de Brescia vers la Suisse, l'Allemagne et la Belgique au nom de Marcegaglia. Pour le compte d'ArcelorMittal, elle assure, depuis septembre, le transport d'acier plat de Bâle à Turin et, depuis décembre, jusque dans la région de Parme.

Moins de produits pétroliers, plus de produits chimiques. La moindre consommation de mazout due à un hiver 2006/2007 doux s'est répercutée sur la demande de transports de produits pétroliers. Le secteur de la chimie ayant connu une année faste, les transports dans cette branche ont progressé.

Prise en charge du papier aux voies de raccordement. CFF Cargo a développé les transports dans l'industrie papetière. Elle achemine désormais des rouleaux de papier de l'usine de Karlsruhe/Maxau vers la Suisse orientale pour le compte de Stora Enso. Sur mandat de Burgo (Italie), elle dessert directement la voie de raccordement de Verzuolo, depuis avril, assurant le transport de rondins par trains complets et groupes de wagons de la Suisse romande vers l'Italie.

Pertes pour le trafic en coopération. La Deutsche Bahn s'est chargée seule du trafic par wagons isolés entre l'Allemagne et l'Italie via la Suisse à partir du changement d'horaire 2007, mettant ainsi un terme à une coopération de longue date.

#### **Secteur d'activité Suisse.**

Exposée à une vive concurrence, CFF Cargo a renforcé la coopération avec ses clients en multipliant les offres innovantes et en s'affirmant davantage sur le marché du transport. Elle a également constitué un comité représentatif pour renforcer les liens avec d'importants clients de diverses branches. Par ailleurs, de pair avec l'association VAP, elle a mis sur les rails un projet visant à renforcer le système de voie de raccordement en Suisse.

Moins d'acier et de matériaux d'excavation. En 2007, CFF Cargo a transporté moins d'acier, sans pour autant subir de diminution de son chiffre d'affaires. L'amélioration de la rotation des wagons a dopé la demande de wagons sollicités par la branche sidérurgique. L'avancement des travaux sur de grands chantiers a pesé sur les prestations de transport de matériaux d'excavation. Le volume de graviers et de ciment est resté stable.

Plus d'importations de céréales, beaucoup de betteraves et peu de sel. A la suite des intempéries du mois d'août, les importations de produits céréaliers ont augmenté, si bien que CFF Cargo a multiplié les transports internationaux via les ports rhénans en compensation du recul du trafic intérieur. La récolte des betteraves à sucre, excellente en 2007, a été avancée de deux semaines et a entraîné une hausse des prestations de transport correspondantes par rapport à 2006. Par contre, le volume de sel de déneigement acheminé a diminué de moitié en raison d'un hiver clément.

Biens commerciaux en baisse, denrées alimentaires en plus. En 2007, CFF Cargo a transporté moins de biens commerciaux par rapport à 2006 en raison des pressions sur les marges exercées par les discounteurs sur les grands centres de distribution. Depuis août, CFF Cargo achemine de nuit des denrées alimentaires par wagons frigorifiques de Rothenburg à Chavornay pour le compte de Pistor.

Bois et papier en plein essor. L'exercice 2007 a été marqué par l'envol des prestations de transport de bois. Depuis mai, CFF Cargo achemine du bois depuis et vers la nouvelle scierie de Domat/Ems sur mandat de Stallinger Swiss Timber. Le transport du papier a aussi le vent en poupe grâce aux nouvelles opérations de transport à destination d'Etzenrot et du port de Duisbourg pour le compte de Perlen Papier.

#### **Secteur d'activité Maintenance.**

En 2007, CFF Cargo a poursuivi le repositionnement du secteur d'activité Maintenance. La phase de mise en œuvre est en retard par rapport au calendrier. Le gros entretien des locomotives est analysé à l'échelle du groupe.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

Ateliers industriels de Bellinzone. Une optimisation de l'efficacité étant nécessaire, CFF Cargo a initié en avril plusieurs mesures d'augmentation de la productivité entraînant notamment la suppression de près de 70 postes. L'analyse rigoureuse et la réorganisation subséquente des processus et postes de travail commencent à porter leurs fruits.

Ateliers industriels de Bienne. La création d'une nouvelle entreprise chargée de l'entretien du matériel roulant a fait long feu, Alstom s'étant retirée du projet de joint-venture. CFF Cargo assure provisoirement seule la gestion des ateliers, qui sont passés au crible dans le cadre des analyses en cours.

Centres d'entretien. La concentration des centres d'entretien sur cinq sites (Muttentz, Limmattal, Lausanne, Chiasso et Erstfeld) a été finalisée en 2007.

### Trafic transalpin et trafic Est-Ouest.

Trafic transalpin. En 2007, CFF Cargo a transporté 16,28 millions de tonnes nettes de marchandises à travers les Alpes, soit 5,4 pour cent de moins qu'en 2006. Le recul des revenus du trafic par wagons isolés et du trafic combiné non accompagné s'explique par la perte d'une partie du trafic en coopération en provenance d'Allemagne. En revanche, l'acquisition de nouveaux mandats a dopé les prestations de transport sur l'axe du Simplon. Le volume du trafic combiné non accompagné est resté stable.

A l'exception de la chaussée roulante, CFF Cargo constate un allongement des distances parcourues (+7 pour cent), surtout dû à la hausse des prestations de transport en Allemagne et en Italie. Le résultat rend compte d'une progression du trafic transalpin de 1,2 pour cent, à 8,10 milliards de tonnes-kilomètres.

Trafic Est-Ouest. Les transports de marchandises internationaux ont été simplifiés sur l'axe Est-Ouest. Depuis juin, CFF Cargo assure les transports transfrontaliers entre Mulhouse et Buchs en collaboration avec Fret SNCF, ce qui lui permet d'améliorer sa productivité dans ce domaine.

### Matériel roulant.

Locomotives. En 2007, CFF Cargo a acquis trois nouvelles locomotives de type Re 484 pour le trafic international avec l'Italie et loué des locomotives de lignes et des locomotives diesel pour l'exploitation des nouvelles plates-formes. Elle a également loué deux locomotives diesel de type BR 203 pour la traction de convois de fer liquide en Sarre.

Wagons silencieux. Au cours de l'exercice sous revue, CFF Cargo a équipé 1483 wagons avec des freins antibruit. Fin 2007, un total de 5250 wagons, ou 50,2 pour cent du parc de véhicules, était assaini.

CFF Cargo a cédé 260 wagons à une entreprise allemande. Les wagons plats ou à parois coulissantes ainsi que les wagons à céréales ou à bois avaient entre 30 et 50 ans.

#### Trafic marchandises transalpin de CFF Cargo

Prestations de transport en millions de tonnes-km nettes	2007	2006	Variation
Trafic par wagons isolés	1 753	1 919	-8,6 %
Trafic combiné non accompagné	6 125	5 852	4,7 %
Chaussée roulante	221	235	-6,0 %
<b>Total</b>	<b>8 099</b>	8 006	1,2 %

Volume de transport en millions de tonnes	2007	2006	Variation
Trafic par wagons isolés	5 086	5,95	-14,6 %
Trafic combiné non accompagné	10,55	10,55	0,0 %
Chaussée roulante	0,68	0,71	-3,5 %
<b>Total</b>	<b>16,28</b>	17,21	-5,4 %

### Satisfaction de la clientèle et qualité.

International. L'enquête sur la satisfaction de la clientèle 2007 porte sur un panel élargi et inclut les clients de ChemOil. Les résultats sont donc difficilement comparables à ceux de 2006.

Les clients ont attribué 7,6 points sur une échelle de 10 à la collaboration CFF Cargo/ChemOil (satisfaction spontanée). Ils ont jugé la communication globale positive et ont salué les compétences, l'amabilité et la réactivité des interlocuteurs directs.

Suisse. En 2007, l'indice de satisfaction de la clientèle a atteint 7,5 points sur une échelle de 10, ce qui représente le meilleur résultat depuis le début de l'enquête en 1999. Tous les critères de qualité ont été mieux notés qu'en 2006 (7,3 points).

Ponctualité. L'élargissement de l'offre de prestations, la pénurie de mécaniciens en Allemagne et en Italie, les intempéries et les grèves ont entraîné un léger recul du taux de ponctualité (80,3 en 2007 contre 81 pour cent en 2006) pour les clients du secteur d'activité International ayant conclu une charte de qualité avec CFF Cargo. La ponctualité a également fléchi dans le secteur d'activité Suisse. Dans le trafic par wagons isolés, 93,5 pour cent des trains (96 pour cent en 2006) sont parvenus à destination à l'heure ou avec un retard de 30 minutes au plus. 97,6 pour cent des trains de Cargo Express et de la Poste sont arrivés dans les temps, contre 97,5 pour cent l'année précédente.

#### **Collaboratrices et collaborateurs.**

L'effectif moyen de CFF Cargo a diminué de 4,1 pour cent par rapport à 2006. Filiales comprises, il était de 4406 postes à plein temps. Le recrutement de mécaniciens a posé des problèmes en Allemagne et en Italie. L'effectif moyen de SBB Cargo Deutschland et de SBB Cargo Italia ont respectivement augmenté de 14,3 et 18,8 pour cent, à 160 et 183 postes à plein temps. A Gallarate, 33 mécaniciens et 9 collaborateurs RCP ont achevé leur formation. Le renforcement des effectifs s'explique par le développement des plates-formes et la hausse des prestations de transport en Allemagne et en Italie. Les entreprises ferroviaires se livrent une concurrence acharnée, qui se fait également sentir sur le front de l'emploi.

#### **Perspectives 2008.**

L'assainissement du secteur des marchandises des CFF ainsi que la mise en œuvre d'autres plans pour redresser le résultat figurent en tête des priorités. Les programmes d'assainissement engagés en 2007 doivent porter leurs fruits rapidement et les mesures prévues produiront tous leurs effets dès 2009. L'amélioration de la gestion financière ainsi que le développement des systèmes d'information requis s'inscrivent résolument dans le long terme.

La libéralisation du trafic oblige les compagnies européennes de fret ferroviaire à oublier leur rivalité et à travailler main dans la main pour tirer leur épingle du jeu sur le marché de la concurrence intermodale entre le rail et la route. De nouvelles possibilités de partenariat s'offrent ainsi à CFF Cargo. Grâce à la gestion totale de la production transfrontalière, CFF Cargo reste un acteur clé sur le marché ferroviaire européen.

Pour continuer de satisfaire sa clientèle, CFF Cargo entend assurer des prestations de trafic ferroviaire alliant durablement qualité et rentabilité et ce, en dépit des difficultés prévalant sur ce marché.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91





Le souhait de Kaspar E.A. Wenger (49 ans) de Küsnacht (ZH),  
Président du Comité de direction de Holcim (Suisse) SA.

«Leader national de la production de matériaux de construction, Holcim Suisse mise, autant que possible, sur le rail. Avec plus de 330 millions de tonnes-kilomètres par an, Holcim Suisse compte parmi les principaux clients de CFF Cargo et a des attentes à la mesure de sa confiance. La bonne organisation du plan de transport et la qualité du service clientèle de CFF Cargo influent sur notre réussite. En Suisse, le trafic intérieur représente 90 pour cent du trafic marchandises. Le transfert du trafic de transit vers le rail, promu par de lourds investissements, menace de reléguer au second plan un trafic intérieur bien plus dense et ce, au détriment de l'environnement et de la sérénité de tous. Le trafic marchandises sur rail à l'intérieur de la Suisse n'est malheureusement pas une priorité. La politique privilégiant la circulation des trains voyageurs et des trains marchandises en transit plutôt que celle de nos trains est regrettable pour la clientèle et pour l'environnement. Ce n'est certainement pas le meilleur moyen d'encourager le transfert du trafic intérieur vers le rail.»

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



### Comment les CFF satisfont leurs clients

CFF Cargo propose une offre couvrant tout le territoire. Pour preuve, elle gère un réseau de 323 points de desserte axé sur les besoins spécifiques des transporteurs et plus de 200 solutions modulables. CFF Cargo ne se limite pas au réseau suisse et croit en l'avenir d'une offre de qualité sur l'axe européen Nord-Sud.

Le réseau ferroviaire suisse est surchargé. Bien que l'intensification des cadences en trafic voyageurs et la libéralisation du réseau restreignent les rares plages concédées au trafic marchandises, CFF Cargo s'engage à satisfaire tous ses clients. A titre d'exemple, dans la région zurichoise, elle trouve toujours un créneau pour les trains transportant du gravier pour le compte de Holcim malgré un trafic RER très dense. Tant les entreprises suisses que les sociétés allemandes ou italiennes déplorent unanimement les priorités actuellement fixées pour le réseau ferroviaire helvétique.

- CFF Cargo met tout en œuvre pour proposer une offre rentable sur l'ensemble du territoire.
- Le réseau est crucial pour l'économie suisse.
- CFF Cargo considère une offre de qualité sur l'axe européen Nord-Sud comme judicieuse et prometteuse.
- Tous les clients appellent de leurs vœux la fixation de nouvelles priorités pour l'exploitation du réseau.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	<b>Infrastructure</b>
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Infrastructure: attire des gares et pointe de vitesse à 200 km/h.

CFF Infrastructure a clôturé l'exercice 2007 sur un résultat de 32,2 millions de francs contre 91,8 millions de francs en 2006. Ce recul est dû à des facteurs exceptionnels ainsi qu'à une hausse des charges liées à l'informatique, aux véhicules et à l'entretien. Le taux d'utilisation du réseau a progressé de 1,8 pour cent. La forte sollicitation de l'infrastructure, induite par la croissance de la demande, pose des défis majeurs en termes d'exploitation et de qualité. En 2007, les CFF ont rénové 59 gares et arrêts. Par ailleurs, des trains commerciaux ont roulé à 200 km/h entre Olten et Berne.

En 2007, CFF Infrastructure a enregistré un produit d'exploitation de 3115,2 millions de francs, en hausse de 1,57 pour cent. Le résultat annuel de 32,2 millions de francs affiche un recul de 59,6 millions. Cette moindre performance s'explique par la hausse des charges liées à l'informatique et à l'entretien, ainsi que par la constitution de provisions pour les allocations en faveur du personnel. Le produit du trafic issu de l'utilisation des sillons a progressé de 1,8 pour cent, à 723,2 millions de francs, et les produits de tiers résultant de l'utilisation de l'infrastructure de 5,5 pour cent.

En 2007, les prestations de la Confédération versées à CFF Infrastructure ont été de 1284,4 millions de francs contre 1211,4 millions en 2006.

### Marchés, part de marché.

Réseau très sollicité. Le réseau des CFF est le plus sollicité au monde. Certains tronçons principaux sont pratiquement saturés. En 2007, la distance parcourue sur le réseau CFF a encore progressé de 1,8 pour cent, à 154,7 millions de sillons-kilomètres. Les CFF ne peuvent que se réjouir de cette performance, largement imputable à la hausse de 5,5 pour cent de la demande de sillons émanant de tiers et à la progression de 1,9 pour cent des prestations en trafic voyageurs. La demande de sillons en trafic marchandises a fléchi de

0,4 pour cent. CFF Infrastructure est en train d'examiner le système de tarification des sillons et entend introduire des mesures d'incitation pour répartir au mieux le trafic sur la journée et, partant, limiter l'usure de l'infrastructure ferroviaire.

Hiver doux. La production de courant de traction est restée stable, à 2327 gigawattheures (GWh) contre 2322 en 2006. L'énergie hydraulique produite par les centrales électriques des CFF et de ses partenaires a progressé de 171 GWh à 1876 GWh et l'énergie produite par des tiers de 70 GWh. Compte tenu du repli de la demande énergétique dû à une année 2007 marquée par des températures clémentes et de violentes intempéries, les prix du marché tendent à être inférieurs au budget.

#### Infrastructure: l'essentiel en bref

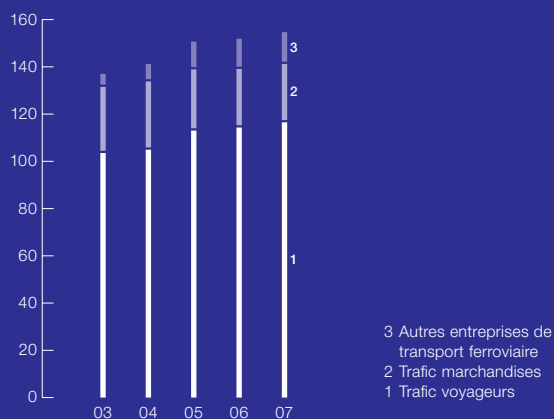
- Accroissement de 1,8 pour cent du nombre de sillons-kilomètres parcourus sur le réseau CFF, à 154,7 millions.
- Circulation des trains à une vitesse de 200 km/h sur le réseau CFF depuis la mi-2007.
- Recul, en moyenne mensuelle, des retards dus aux dérangements sur les installations de sécurité de 24 000 à 22 100 minutes.
- Repli du résultat annuel, de 59,6 à 32,2 millions de francs par rapport à 2006.

#### Infrastructure: objectifs stratégiques

- Garantir la performance du réseau tout en préservant la rentabilité.
- Promouvoir l'interopérabilité et favoriser le développement technique ainsi que l'innovation.
- Augmenter l'efficacité des subventions.

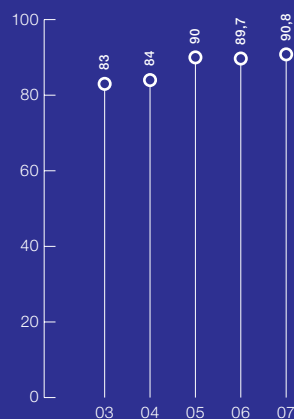
#### Evolution des sillons-kilomètres

En millions de sillons-km



#### Evolution de l'utilisation du réseau

Trains-kilomètres par ligne et par jour



#### CFF Infrastructure en bref<sup>1</sup>

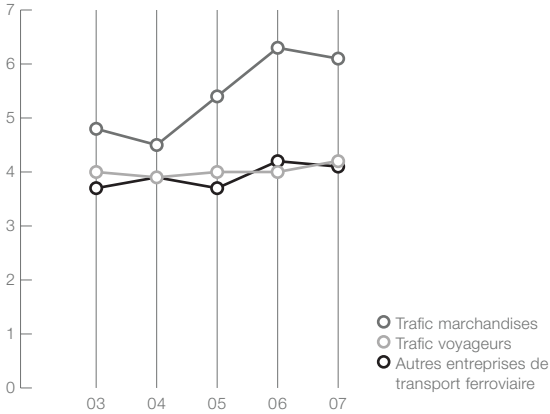
En millions de CHF	2007	2006	2005
Produits d'exploitation	3 115,2	3 067,0	3 063,0
<i>dont utilisation de l'infrastructure</i>	<b>685,6</b>	663,5	639,1
Charges d'exploitation	3 222,7	3 158,1	3 217,3
Résultat d'exploitation	-107,5	-91,1	-154,2
Résultat de l'exercice	32,2	91,8	17,4
Investissements bruts	1 544,0	1 420,4	1 465,0
Effectif <sup>2</sup>	9 107	9 170	8 998
	Nombre		

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.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

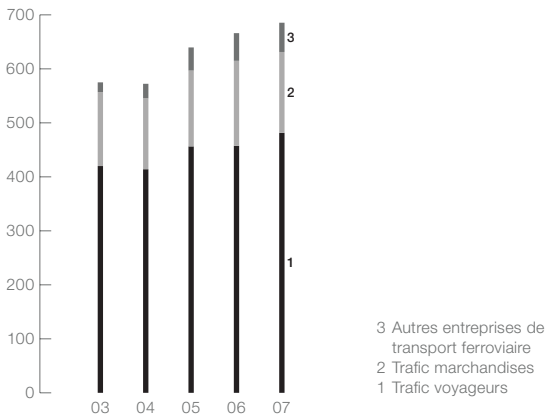
## Evolution du prix du sillon

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



## Produit lié à l'utilisation de l'infrastructure

En millions de CHF



## Stabilité du taux de ponctualité.

Diminution des retards. Encore en baisse par rapport à 2006 (24 000 minutes), les retards dus à des dérangements sur les installations de sécurité ont reculé de 7,8 pour cent, à une moyenne de 22 100 minutes par mois. Les retards imputables aux chemins de fer étrangers ou à des tiers (accidents de personne, intempéries) ainsi que les défaillances du matériel roulant ou des installations de sécurité en sont les premières causes.

Dans l'ensemble, les objectifs de ponctualité ont été atteints en trafics voyageurs et marchandises. Les jours ouvrés, 95,9 pour cent des trains voyageurs ont rejoint leur gare de destination avec moins de 5 minutes de retard (objectif: 95 %). Le taux de ponctualité s'élève à 97,5 pour cent sur le réseau RER. En revanche, seuls 92,4 pour cent des trains InterCity sur les liaisons Zurich–Berne et Berne–Bâle sont arrivés à destination avec moins de 5 minutes de retard. Avec 89,4 pour cent de trains (Cargo et tiers) arrivés à destination avec moins de trente minutes de retard, le taux de ponctualité du trafic marchandises sur le réseau CFF a manqué de peu l'objectif de 90 pour cent. En trafic marchandises intérieur, l'objectif de 92 pour cent a été dépassé (93,5 %).

Ponctualité des voyageurs. En 2007, les CFF ont lancé un projet prioritaire visant à identifier les causes des retards et à harmoniser statistiques de ponctualité et expériences de la clientèle en la matière. Un système d'évaluation de la ponctualité des voyageurs permettra de définir, le cas échéant, les mesures d'amélioration.

## Engagements majeurs.

Organisation des grandes manifestations. En 2007, les CFF ont géré avec brio l'organisation de grandes manifestations. Ils ont déployé l'infrastructure nécessaire pour acheminer au mois d'août plusieurs milliers de voyageurs, notamment à l'occasion de la Fête fédérale de gymnastique de Frauenfeld en juin, de la Fête fédérale de lutte suisse d'Aarau, du concert des Rolling Stones à Lausanne ou encore de la «Streetparade» à Zurich et du festival «Badenfahrt» à Baden.



Interruption du trafic due aux intempéries. Début août, des pluies diluviennes ont lourdement endommagé les installations ferroviaires et perturbé l'ensemble du trafic, obligeant même à fermer certains tronçons à la circulation, p. ex. entre Berne et Fribourg. Ce tronçon a été particulièrement touché en raison des dommages importants causés à la plate-forme supportant la voie près de Wünnewil. Pour le concert des Rolling Stones à Lausanne, les CFF ont dû redistribuer en 24 heures les sillons de plus de 50 trains spéciaux, modifier l'emploi du temps du personnel des trains ainsi que l'affectation des locomotives et informer dûment la clientèle. Un service de bus a été mis en place entre Berne et Fribourg du 10 au 24 août 2007. L'engagement sans faille de 700 collaboratrices et collaborateurs a permis de rétablir le trafic en 14 jours.

#### **Début des travaux sur la ligne diamétrale de Zurich.**

Quelque 59 gares et arrêts, rénovés ou réaménagés en 2007, ont été équipés de nouveaux passages souterrains, quais ou structures d'accueil.

Développement constant du réseau RER de Zurich. Zurich est le point névralgique du réseau CFF. A lui seul, le RER de Zurich a enregistré une hausse de la demande supérieure à 100 pour cent depuis son inauguration en 1990. Dès lors, un développement rapide de l'infrastructure s'impose dans l'intérêt de toute la clientèle. Les travaux de construction de la nouvelle ligne diamétrale ont commencé en septembre. Celle-ci garantira, dès 2013, des capacités supplémentaires au niveau du principal nœud ferroviaire de Suisse et ouvrira la voie à une nouvelle extension de l'offre grandes lignes et régionale.

Viège, plaque tournante du trafic. Viège dispose désormais d'une nouvelle gare. L'inauguration du tunnel de base du Lötschberg ainsi que la convergence des lignes des CFF, du Matterhorn-Gotthard-Bahn et de CarPostal hissent Viège au rang de plaque tournante du Haut-Valais.

En décembre, les travaux de construction de la troisième étape d'extension du RER de Zurich se sont achevés à Buchs-Dällikon. L'inauguration des gares de Buchs-Dällikon et Otelfingen a eu lieu dans le respect des délais et du budget. La quatrième étape d'extension du RER de Zurich est déjà en cours de planification.

Amélioration de l'information à la clientèle. Dans plus de 200 gares – dont Zofingue, Lugano, Amriswil et Wolhusen – près de 300 nouveaux écrans ou panneaux d'affichage des voies ont été installés et raccordés au nouveau système d'information à la clientèle CUS (Customer System). La standardisation des annonces et des affichages améliore indéniablement l'information à la clientèle.

#### **ETCS et pointes de vitesse à 200 km/h.**

Pointe de vitesse et prolongement du tunnel. Depuis le 18 mars 2007, le système ETCS niveau 2 fonctionne intégralement sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. La vitesse y a été progressivement augmentée pour atteindre 200 km/h fin juillet. A compter du changement d'horaire en décembre, la circulation des trains à une telle vitesse a encore permis de réduire sensiblement le temps de trajet sur plusieurs lignes, dont Lucerne–Berne, Berne–Zurich et Bâle–Berne. Depuis cette date, tous les trains roulent à 200 km/h sur le nouveau tronçon. C'est également à 200 km/h que les trains voyageurs traversent le nouveau tunnel de base du Lötschberg de 34,6 kilomètres, inauguré dans les délais grâce au savoir-faire des CFF.

En septembre, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a tenu son congrès mondial à Berne. Les 700 participants venus du monde entier ont pu apprécier les progrès de l'ETCS en Suisse à l'occasion de courses de démonstration sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist et dans le tunnel de base du Lötschberg.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
<b>Infrastructure</b>	<b>56</b>
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

Nouvelles gares télécommandées. Pas moins de 202 composants du système de conduite ont été mis en service en 2007. De même, 14 centres de télécommande ont été équipés de la dernière version de ce système, 43 gares intégrées au logiciel ILTIS (Technique de conduite et d'information) et 8 centres dotés de nouveaux calculateurs Windows. L'extension de la technique de conduite permet désormais de télécommander près de 80 pour cent des gares CFF.

### **Avenir du réseau et de l'exploitation.**

Message ZEB du Conseil fédéral. En octobre, le Conseil fédéral a transmis au Parlement le message se rapportant au concept «Futur développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB) dans le cadre de la vue d'ensemble sur le FTP. Le ZEB est la clef de voûte du développement de l'offre ferroviaire suisse pour les vingt prochaines années. Le projet ZEB garantit le financement et la poursuite du projet Rail 2000. Le Conseil fédéral prévoit désormais de dissocier les fonds qui lui sont alloués de l'évolution des coûts des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) et préconise l'octroi d'une enveloppe de 5,2 milliards de francs pour l'offre de base ZEB. Le Parlement devrait statuer sur le projet pendant les sessions d'été et d'automne 2008.

La préparation des projets d'infrastructure étant toujours un travail de longue haleine, l'offre de base ZEB doit absolument être mise en œuvre dans les meilleurs délais. Des capacités supplémentaires en matériel roulant permettront de répondre à court terme à la progression de la demande mais, dès 2015, les CFF devront pouvoir une nouvelle fois développer massivement l'infrastructure. La question du financement n'est pas encore réglée.

Régulation et exploitation. Depuis le 29 septembre, le centre d'exploitation de Lausanne (CEL) assure la commande à distance de la gare de Fribourg ainsi que d'autres gares et lignes de la Suisse romande. Le développement du CEL fait partie intégrante du concept des centres d'exploitation, qui entend confier la gestion de la disposition et de la régulation du trafic ferroviaire aux trois centres d'exploitation de Lausanne, Olten et Zurich ainsi qu'aux deux centres d'exploitation régionaux de Bellinzone (CER) et Spiez (exploité par le BLS).

### **Collaboratrices et collaborateurs.**

Effectif en recul. En 2007, CFF Infrastructure comptait en moyenne 9107 collaborateurs (filiales comprises), soit un recul de 0,7 pour cent par rapport à 2006. Les provisions pour une prime unique de 500 francs par collaborateur ont induit une dépense supplémentaire de 4,3 millions de francs. Une provision de 9,9 millions de francs a été constituée pour d'éventuelles allocations à verser en 2008.

### **Perspectives.**

Lancement de grands projets. CFF Infrastructure devrait lancer plusieurs grands projets en 2008 pour développer l'offre ferroviaire dans les années à venir. A titre d'exemple, les travaux de construction du projet CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) devraient commencer à Genève. Ce projet est à la base du futur RER Franco-Valdo-Genevois (FVG). La construction de la ligne diamétrale de Zurich sera poursuivie comme prévu. Fin 2008, CFF Infrastructure donnera le coup d'envoi des travaux entre Bülach et Schaffhouse pour relier le réseau CFF au réseau à grande vitesse allemand.

L'objectif opérationnel est de continuer à concilier qualité de l'exploitation et disponibilité des installations en dépit de l'utilisation croissante du réseau. L'accent sera mis sur l'amélioration de l'information à la clientèle et sur le déroulement opérationnel du trafic aux heures de pointe. La planification, l'étude et la construction des grands projets d'infrastructure s'échelonnant sur plusieurs années, les CFF devront répondre à l'augmentation de la demande sur un réseau pratiquement inchangé, ce qui représente un défi de taille.

Les prestations de la Confédération devraient rester stables jusqu'en 2010 et le surcroît de trafic promet une hausse des recettes issues de la vente de sillons. Revers de la médaille, la croissance du trafic et la sollicitation accrue des installations en raison des vitesses plus élevées ne manqueront pas d'augmenter les dépenses d'entretien. Des mesures ad hoc seront engagées pour maîtriser les coûts et compenser les manques à gagner dus notamment aux moindres contributions de couverture du trafic par wagons isolés, à l'augmentation de la masse salariale de 2,8 pour cent et à l'intensification des investissements. Le rapport coût-utilité doit être amélioré en introduisant davantage de cohérence dans la politique d'achats, en redéfinissant la stratégie des gares de triage, en poursuivant l'automatisation de l'exploitation et en appliquant un programme visant à promouvoir une gestion plus rationnelle de la part des cadres.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



Le souhait de Walter Knobel (59 ans) de Küttigen (AG), responsable du projet REMA à La Poste Suisse.

«Les CFF sont un partenaire clé pour La Poste Suisse. Dans le cadre du projet de réorganisation du traitement du courrier «REMA», CFF Infrastructure construit les installations de voies nécessaires aux nouveaux centres courrier d'Eclépens (VD) et de Härkingen (SO), dont l'exploitation est prévue dès 2008. De jour comme de nuit, La Poste Suisse privilégie les grandes lignes pour l'acheminement du courrier. La distribution des envois postaux impose une ponctualité exemplaire aux trains-poste circulant sur le réseau ferroviaire des CFF et une logistique précise à la minute près, surtout pour le courrier A livré dès le lendemain. Un retard de 15 minutes suffit à différer la distribution de plusieurs milliers de lettres. La collaboration entre la Poste et les CFF est globalement efficace et harmonieuse. Je souhaiterais malgré tout une amélioration de la ponctualité et une diminution des désagréments dus à des défaillances techniques ou à l'absence de locomotives ou de mécaniciens. Je n'ai aucune indulgence pour ce genre de problème.»



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91





### Comment les CFF satisfont leurs clients

---

CFF Infrastructure met toutes ses compétences en matière de planification, d'étude et de construction au service des grands projets, notamment pour l'aménagement des installations de voies des centres courrier d'Eclépens (VD) et de Härkingen (SO), la transformation de la nouvelle gare de Viège ou la construction du tunnel ferroviaire de 3,8 kilomètres pour Tridel, l'usine d'incinération des ordures ménagères de la ville de Lausanne.

Au cours des dix dernières années, les CFF ont privilégié l'élargissement de l'offre ferroviaire plutôt que le développement du réseau, qui est aujourd'hui quasiment saturé. Il n'en reste pas moins qu'en 2007, 97,6 pour cent (2006: 97,5) des Cargo Express et des trains-poste sont arrivés à destination à l'heure ou avec 30 minutes de retard au maximum.

Pour répondre aux besoins de mobilité accrus et aux impératifs de ponctualité, CFF Infrastructure mise sur le progrès technique et l'extension ciblée du réseau ferroviaire. Les systèmes ETCS et GSM-R permettent aux trains de circuler jusqu'à 200 km/h. Le projet ZEB vise à accroître les capacités sur les lignes saturées présentant le meilleur potentiel.

- CFF Infrastructure réalise des projets de base, adapte le réseau ferroviaire à la demande et cherche à désengorger le trafic.
- La rentabilité figure au nombre de ses priorités.
- A qualité égale, les hausses de productivité de l'activité principale compensent les coûts subséquents des investissements.
- En Suisse, CFF Infrastructure est responsable des systèmes pour de nouvelles technologies telles que l'ETCS et le GSM-R, pour le courant de traction et pour l'information à la clientèle.

04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	<b>Immobilier</b>
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Immobilier: croissance constante.

Forte d'une croissance constante, CFF Immobilier a amélioré son résultat d'exploitation de 17,9 pour cent, à 270,9 millions de francs. Cette hausse est imputable aux produits locatifs de tiers et à la vente d'une partie du portefeuille. Déduction faite des indemnités compensatoires versées à CFF Infrastructure ainsi que des intérêts et mensualités de remboursement du prêt accordé pour l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF, le bénéfice annuel s'est inscrit à 32,6 millions de francs. Les clients profitent de l'optimisation de l'offre de services et du renforcement de l'attrait général des gares.

Les CFF possèdent près de 100 millions de mètres carrés de terrain en Suisse (voies ferrées, gares, bâtiments d'exploitation et grandes parcelles en périphérie des gares). CFF Immobilier gère environ 5200 immeubles et 27 000 contrats de location sur 19,3 millions de mètres carrés. La valeur de son portefeuille sur le marché avoisine 6 milliards de francs, ce qui fait des CFF l'un des plus importants propriétaires immobiliers de Suisse.

Bénéfice permettant le versement d'indemnités compensatoires. En 2007, le résultat d'exploitation de CFF Immobilier a augmenté de 17,9 pour cent, à 270,9 millions de francs. Les chiffres d'affaires exceptionnels des magasins, des restaurants et des cafés situés dans les 30 principales gares CFF ont largement contribué à cette performance. Représentant à peu près trois quarts de l'ensemble des produits de location, les produits locatifs de tiers ont crû de 3 pour cent, à 320 millions de francs. Le quart restant a été réalisé avec des clients internes. Le plan d'assainissement du portefeuille à long terme a permis de doubler le bénéfice provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés et de le hisser à 99,5 millions de francs. Au total, CFF Immobilier a amélioré son bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires de 20 pour cent, à 180,6 millions de francs.

Le bénéfice réalisé a permis non seulement de verser des indemnités compensatoires de 74 millions de francs à CFF Infrastructure, mais aussi de participer au paiement des intérêts et des mensualités de remboursement du prêt de la Caisse de pensions des CFF à hauteur de respectivement 54,1 et 20 millions de francs. Déduction faite de ces versements, le bénéfice annuel s'est accru de 17,3 pour cent, à 32,6 millions de francs.

### Evolution des marchés et des produits.

Marché de l'immobilier en pleine mutation. Le marché suisse de l'immobilier a depuis peu les faveurs des investisseurs étrangers. Malgré les accès de nervosité prévalant sur le marché mondial de l'immobilier et du refinancement hypothécaire, la place suisse peut être jugée comme un marché stable. La conjoncture favorable et la progression de l'emploi se traduiront probablement par une poursuite de la reprise sur le marché des surfaces de bureau. Le nombre de locaux inoccupés devrait diminuer dans les centres urbains. Le marché du commerce de détail vit une situation de concurrence acharnée où les petits commerçants continuent de céder la place aux grandes surfaces.

### Immobilier: l'essentiel en bref

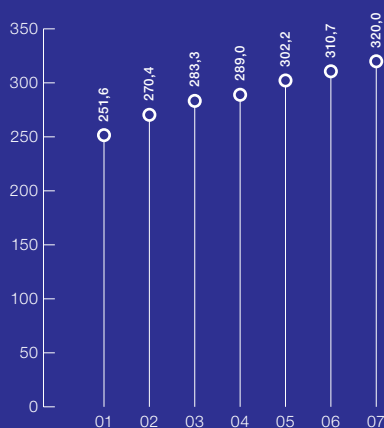
- Croissance du résultat d'exploitation de 17,9 pour cent à 270,9 millions de francs.
- Bénéfice annuel en hausse de 7,3 pour cent, à 32,6 millions de francs
- Croissance imputable aux produits locatifs des tiers (320 millions de francs) et au produit des ventes (198,1 millions de francs).
- Evolution favorable des chiffres d'affaires des 30 plus grandes gares: croissance de 9 pour cent (indice du commerce de détail +3,6 pour cent).

### Immobilier: objectifs stratégiques

- Créer une valeur ajoutée à long terme tout en assurant l'assainissement du portefeuille.
- Développer et revaloriser les gares ainsi que les parcelles situées aux alentours.
- Exploiter au mieux les hausses de fréquentation et influencer durablement les sites importants situés à proximité des gares.
- Renforcer la croissance et la productivité afin d'augmenter les flux de trésorerie disponibles.

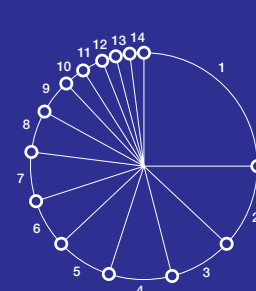
### Evolution des produits locatifs de tiers<sup>1</sup>

En millions de CHF



1 Sans les sociétés du groupe CFF

### Produits locatifs de tiers en fonction du type d'utilisation



- 1 Locaux commerciaux/magasins 25 %
- 2 Kiosques 12 %
- 3 Droits de superficie 9 %
- 4 Entrepôts 9 %
- 5 Park+Rail 8 %
- 6 Bureaux/cabinets 7 %
- 7 Publicité 7 %
- 8 Logements 6 %
- 9 Buffets 5 %
- 10 Automates 3 %
- 11 Place de stationnement 3 %
- 12 Autres objets 2 %
- 13 Promotions 2 %
- 14 Immeubles à usage art./ind. 2 %

### CFF Immobilier en bref<sup>1</sup>

En millions de CHF	2007	2006	2005
Produits d'exploitation	<b>661,6</b>	602,5	597,9
dont produits résultant de la location d'immeubles	<b>443,1</b>	421,0	443,4
dont produits résultant de la location de tiers	<b>320,0</b>	310,7	302,2
Bénéfices provenant de l'alliénation d'actifs immobilisés	<b>99,5</b>	46,1	49,8
Charges d'exploitation	<b>390,7</b>	372,8	378,3
Résultat d'exploitation	<b>270,9</b>	229,8	219,6
Bénéfice avant impôts et indemnités compensatoires	<b>186,5</b>	153,0	139,5
Résultat de l'exercice	<b>32,6</b>	27,8	21,0
Investissements bruts	<b>175,2</b>	196,7	160,2
Valeur comptable des immobilisations	<b>3 248,4</b>	3 281,6	3 169,3
Effectif <sup>2</sup>	<b>736</b>	761	772
	Nombre		

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.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
<b>Immobilier</b>	<b>66</b>
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

Evolution du chiffre d'affaires. L'évolution du chiffre d'affaires des 30 principales gares a encore excédé l'indice du commerce de détail (3,6 pour cent). Les boutiques et les sociétés de services implantées dans les sept gares RailCity ont affiché dans l'ensemble un chiffre d'affaires de 978,7 millions de francs, s'inscrivant ainsi en amélioration de 7,3 pour cent, même si les sites de Berne et Zurich, notamment, ont été quelque peu pénalisés par des chantiers de construction. Les ventes réalisées dans les 23 autres grandes gares ont également crû de 13,7 pour cent. Le chiffre d'affaires cumulé de ces 30 gares avoisine 1,36 milliard de francs, enregistrant ainsi une progression de 9 pour cent.

«Gare et plus». Les voyageurs et la population locale ont accès à plus de services, plus d'offres et plus de mobilité dans les sept gares RailCity et dans les 23 autres grandes gares. Après un lancement prometteur en 2006, les CFF ont adopté le concept «Gare et plus» dans onze sites inaugurés en 2007, dont Genève-Aéroport, St-Gall, Fribourg et Thoune. Ces derniers proposent les nombreux services CFF et abritent, en outre, des boutiques commercialisant des produits d'usage quotidien.

Investissements dans les petites et moyennes gares. Le développement des petites et moyennes gares se poursuit également. L'exercice 2007 a été marqué par la rénovation de bâtiments et l'enrichissement de l'offre. Par exemple, un commerce «avec.» a ouvert ses portes à Goldach, Schmerikon et St-Margrethen, un «Coop Pronto» a été inauguré à Lyss et un commerce de proximité «Trasse» à Steckborn.

Progression de la mobilité combinée. Les CFF ont réalisé un chiffre d'affaires de 22,9 millions de francs dans le secteur Park+Rail, soit près de deux fois plus qu'en 2001 (12,5 millions de francs). En 2007, les clients ont pu bénéficier de 4000 places de stationnement supplémentaires. Pour promouvoir la mobilité combinée, CFF Immobilier entend aménager plus de 24 000 places de stationnement dans plus de 550 sites dans le cadre du projet «Park+Rail» devant se terminer fin 2008. Le projet de parkings deux-roues à la gare a connu des débuts prometteurs en 2007 avec l'inauguration de huit installations pour deux-roues. Il est prévu, de pair avec les communes, d'ajouter 10 000 emplacements pour deux-roues aux 90 000 qui existent actuellement dans 60 gares grandes lignes.

Structures d'accueil propres. L'unité RailClean effectue le nettoyage des locaux, surfaces et objets directement visibles dans les gares CFF. Les objectifs de qualité fixés pour 2007 ont été atteints. RailClean veille également à ce que les structures d'accueil restent facilement accessibles en cas de neige. Les 450 collaborateurs de RailClean se chargent aussi de signaler les dommages causés à des fins de réparation alors qu'une équipe spécialisée est responsable de l'élimination des graffitis. Un revêtement anti-graffiti est appliqué sur les murs particulièrement exposés des gares.

Développement florissant des parcelles situées aux alentours des gares. CFF Immobilier a prévu de réaliser plus de 80 grands projets d'aires de développement dans tout le pays. Plusieurs projets ont franchi des étapes importantes en 2007.

Prévu sur une superficie totale de quelque 80 000 mètres carré à proximité immédiate de la gare centrale de Zurich, le projet «Stadtraum HB» constitue le premier projet d'aire de développement des CFF. Au cours de l'exercice sous revue, les plans de construction ont été précisés pour le secteur de la Sihlpost et les dossiers relatifs aux demandes de permis de construire ont été préparés. Outre la Haute école pédagogique, le groupe UBS devient l'un des principaux partenaires du projet. Le début du chantier est prévu fin 2008, et l'arrivée des premiers professeurs – plus de 2000 – en 2012. Les travaux de planification des autres chantiers progressent également, et l'ensemble prend forme petit à petit.

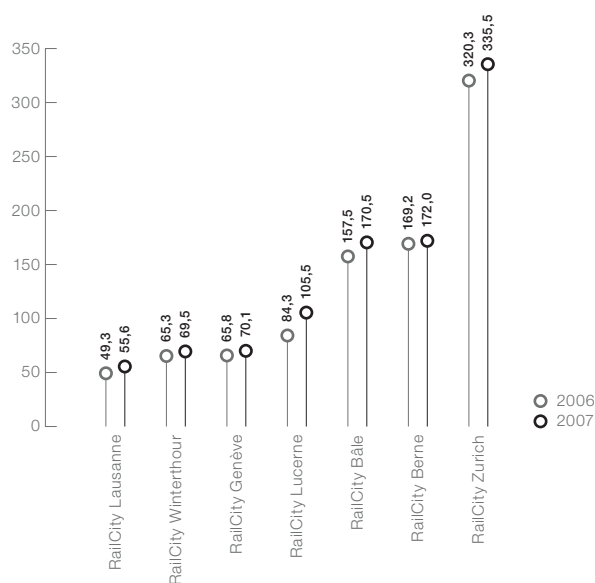
D'autres projets d'aire de développement vont bon train, notamment à Bâle (SüdPark), à Aarau (nouvelle gare) et à Winterthur (poste directeur, RailCity). Concernant la parcelle de 9800 mètres carrés de «Lucerne, Tribtschen» et le projet lauréat de la procédure de mise au concours, un partenaire a été trouvé. Il y réalisera trois immeubles de logements et de bureaux. En Suisse romande, des objectifs majeurs ont été atteints, notamment dans le cadre des projets Genève-La Praille (plan de quartier) et Neuchâtel TransEurope (recherche de locataires en cours).

Envoi du produit des ventes. 186 objets ont été vendus en 2007 (126 en 2006). Le produit des ventes a atteint 198,1 millions de francs contre 68 millions en 2006. Le bénéfice réalisé (99,4 millions de francs) a doublé en un an. Cette évolution est le fruit des efforts déployés pour apurer à long terme le portefeuille immobilier, afin de pouvoir contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF. L'opération Sale & Rentback «Bern Wylerpark» et la vente de parties du bâtiment Jakob-Burkhard à Bâle, ainsi que des deux aires de développement à Coire (aire E sur le terrain des anciens ateliers principaux des CFF) et à Schlieren (immeuble Goldschlâgi) représentent les principales transactions réalisées.

Acquisitions immobilières. En 2007, divers terrains ou droits ont été acquis, si bien que les surfaces nécessaires à différents projets ferroviaires ou projets de tiers ont pu être proposées en temps voulu. Sont concernés certains projets antibruit et des projets ferroviaires, tels que la ligne diamétrale de Zurich ou la nouvelle ligne RER Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) à Genève.

#### Evolution du chiffre d'affaires des locataires des gares RailCity

En millions de CHF



04	Rapport du groupe
14	Stratégie/Objectifs
16	Prest. des pouvoirs publics
18	Les souhaits de nos clients
20	Environnement
22	Personnel/Domaine social
28	Sécurité
31	Gestion des risques
32	Informatique
34	Caisse de pensions
36	Trafic voyageurs
46	Trafic marchandises
56	Infrastructure
66	Immobilier
76	Corporate Governance
87	Chronique annuelle
91	Rapport financier

## Facteurs de réussite stratégiques.

Cœurs commerciaux. Les gares et leur environnement immédiat deviennent indéniablement des centres commerciaux parfaitement diversifiés. A titre d'exemple, les sept gares RailCity affichent une progression de 37,5 pour cent de leur chiffre d'affaires par rapport à 2002, alors que la croissance du commerce de détail en Suisse est de 8,2 pour cent sur la même période.

Sites attrayants. L'extension de l'offre horaire et la croissance de la demande en voyages ferroviaires engendrent une augmentation de la fréquentation des gares. De par leur situation centrale, les gares attirent un vaste public. La large gamme de services proposés et les horaires d'ouverture élargis dotent les gares d'un attrait particulier et, partant, valorisent leur environnement direct. En retour, l'ambiance des quartiers environnants rejaillit sur l'attrait global des bâtiments ferroviaires.

Qualité et stratégie. Afin d'améliorer l'attrait des gares ainsi que de leurs environs et de répondre aux exigences de qualité accrues, des travaux d'assainissement, de construction et de développement sont régulièrement mis en adjudication. La concentration sur trois portefeuilles (production ferroviaire, gares et objets d'investissement, y compris les aires de développement) et leur assainissement parallèle permettent en outre de se concentrer sur la qualité des objets immobiliers en rapport direct avec les chemins de fer.

## Clients.

Optimisation de la qualité. Les besoins des clients dans les grandes gares ont considérablement évolué, notamment en termes de qualité de l'information et de confort d'attente. Les CFF ont donc décidé d'équiper les plus grandes gares suisses d'installations permettant de répondre à ces nouvelles exigences.

Le premier InfoPoint RailCity a ainsi été inauguré en mai 2007 à la gare centrale de Zurich. Il permet de traiter immédiatement les questions des clients concernant le trafic ferroviaire, ainsi que l'offre de services et de magasins dans l'enceinte de la gare et de fournir des renseignements touristiques. L'ouverture d'un InfoPoint est également prévue à Bâle, Berne et Genève.

En décembre 2006, les CFF ont inauguré à la gare RailCity de Berne la première salle d'attente «nouvelle génération». Les gares de Zurich et de Lucerne ont suivi en 2007. A terme, toutes les gares RailCity devraient en être équipées.

## Investissements.

175,2 millions de francs d'investissements. En 2007, CFF immobilier a investi 175,2 millions de francs, contre 197 millions de francs en 2006, dans de nombreux projets de transformation ou de construction de gares, comme à St-Gall, Thoune, Fribourg et Genève-Aéroport (projets terminés), ainsi qu'à Rapperswil, Brigue et Viège (projets en cours). CFF Immobilier entend investir environ 1,6 milliard de francs au cours des six prochaines années dans les gares et les bâtiments d'exploitation, ainsi que dans des projets ayant trait aux pôles de développement de Zurich, Bâle et Genève.

## Innovations et amélioration des processus.

Echanges internationaux. En 2007, les CFF et la Deutsche Bahn ont scellé un partenariat entre les gares de Zurich et de Berlin afin de renforcer la collaboration et la communication. Par sa participation active à un groupe de travail de l'UIC (Station Manager Group Paris), CFF Immobilier a en outre intensifié l'échange systématique d'expériences et de chiffres-clés avec d'autres entreprises ferroviaires internationales.



**Collaboratrices et collaborateurs.**

Effectifs en baisse. En 2007, CFF Immobilier a employé en moyenne 788 collaboratrices et collaborateurs, ce qui représente 736 postes à plein temps et 25 postes de moins qu'en 2006.

Regroupement des services centraux. En 2007, les CFF ont lancé deux projets visant à regrouper les services centraux au sein de deux centres de services CFF à Berne Wankdorf et Zurich-Altstetten. Actuellement, ces services sont répartis sur 15 sites dans la région de Berne et cinq dans la région de Zurich. Ces projets sont conformes à la stratégie immobilière des CFF qui consiste à concentrer sur des sites bien desservis les services internes n'ayant pas besoin de se trouver à proximité directe des grandes gares.

**Perspectives 2008.**

Organisation Immobilier. Au second semestre 2007, CFF Immobilier a examiné ses processus et son organisation afin de mieux tenir compte des portefeuilles stratégiques ainsi que des exigences et des objectifs fixés pour les années à venir. L'organisation sera définie en détail et adaptée en 2008.

Les gares, portes de l'Euro 2008. Pendant l'Euro 2008, CFF Immobilier entend présenter aux supporteurs du monde entier des gares se caractérisant par un état irréprochable et par une atmosphère agréable. Le contrat de partenariat conclu avec EURO 2008 SA prévoit le pavoiement officiel de quelque 50 sites. Si besoin est, les horaires d'ouverture des magasins situés dans les gares seront prolongés et les interventions des équipes de sécurité et de nettoyage seront multipliées.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



Le souhait de Klaus Stahl (48 ans) de Rothenburg (LU),  
Directeur de Brezelkönig GmbH & Co KG.

«La plupart des clients des CFF connaissent bien l'enseigne Brezelkönig qui distribue bretzels salés et délices dans toute la Suisse. Neuf de nos vingt succursales louent un emplacement de premier choix dans les gares CFF. La délicieuse odeur de pain frais attire immédiatement les passants. Si le passage de centaines de milliers de voyageurs qui fréquentent quotidiennement les gares CFF nous assure une clientèle nombreuse, notre offre contribue, en retour, à l'attrait de la gare. La clientèle apprécie que nous soyons ouverts 365 jours par an, et ce du petit matin jusque tard le soir. Pour la plus grande satisfaction de tous, j'aspire à une croissance de la clientèle des CFF, à un développement adapté de l'offre ferroviaire ainsi qu'à une diversité intéressante des boutiques installées dans l'enceinte de la gare. Les gares RailCity et «Gare et plus» illustrent avec brio la réussite d'une stratégie qui se doit d'être à la fois clairement définie et efficace. Il convient aussi de veiller à la propreté et à la luminosité des gares, sinon personne n'aura envie de bretzel.»



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



### Comment les CFF satisfont leurs clients

---

Depuis l'inauguration de la première RailCity à Berne en 2003, CFF Immobilier s'attache résolument à transformer les grandes gares en centres de services attrayants et parfaitement situés. Onze des 23 sites «Gares et plus» prévues s'ajoutent désormais aux sept RailCity. «Gare et plus» propose les nombreux services CFF et abrite, en outre, des boutiques commercialisant des produits de première nécessité et offrant des horaires d'ouverture élargis.

L'environnement des gares constitue la seconde priorité de CFF Immobilier. En effet, comme le taux de fréquentation de la gare valorise le site et l'ambiance du quartier rejaillit en retour sur l'attrait global des bâtiments ferroviaires, CFF Immobilier entend promouvoir l'implantation de bureaux, d'habitations, d'écoles ou d'installations de loisirs aux abords des gares.

La contribution au développement écologique et économique des villes s'impose dès lors comme une évidence. Les centres-villes se développent naturellement sur les sites bien desservis par les transports publics. Le Gottlieb Duttweiler Institut considère même la gare et son environnement immédiat comme le cœur commercial de demain.

- Les concepts «RailCity» et «Gare et plus» prévoient la transformation des 30 plus grandes gares en centres de services attrayants, modernes et offrant des horaires d'ouverture élargis.
- CFF Immobilier privilégie mix commercial, large éventail de prestations (InfoPoint, salles d'attente), propreté irréprochable et sécurité optimale.
- CFF Immobilier procède à des investissements durables, p. ex. à Viège, Bienne, Aarau, Bellinzone et Genève.
- Plus de 80 projets, notamment à Zurich (Stadtraum HB), Bâle (SüdPark) et Neuchâtel (TransEurope), revalorisent les abords des gares.
- De par leur taux de fréquentation et leur bonne accessibilité, les gares et leur environnement représentent les cœurs commerciaux de demain.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

## 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 être assurés de manière responsable et transparente. Un gouvernement d'entreprise solide constitue donc la base de notre processus de décision et de contrôle.

Les CFF cadrent leurs activités sur les intérêts de différents acteurs: les clients, la Confédération en tant qu'actionnaire unique, les collaborateurs et collaboratrices, les partenaires sociaux et commerciaux, le public en général et les politiques. Le Conseil d'administration assume ainsi la responsabilité qui lui a été confiée et en répond activement.

En déployant une communication vaste et ouverte, les CFF entendent satisfaire les attentes et les besoins légitimes des différents acteurs en quête d'une information détaillée et d'une transparence accrue. Le présent rapport a été établi sur la base de la «Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG)» émise par la Bourse suisse, 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.

### 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 le plafond de dépenses nécessaire 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.



### **Structure du groupe et actionnariat.**

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 l'unité d'affaires Immobilier ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

Les sociétés du groupe et les sociétés associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont présentées à la page 132 dans la liste des participations. 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. Les filiales entièrement consolidées ont leur propre direction, les autres étant dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. En raison d'un accord conclu avec la Confédération, la société AlpTransit Gotthard AG n'est pas dirigée par les CFF et n'est donc pas entièrement consolidée. 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'article 7, alinéa 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 sur 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 le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'art. 7, al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91



## Conseil d'administration.

Membres du Conseil d'administration. La présentation suivante détaille la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2007 et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur première nomination au Conseil d'administration. En outre, elle rappelle leur formation et carrière professionnelles, leur année de naissance, leurs activités et groupements d'intérêts (les mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), leurs fonctions permanentes auprès de groupes d'intérêts importants ainsi que leurs fonctions officielles et mandats politiques.

### 1 Thierry Lalive d'Épinay (1944, CH)

Président depuis 1999, ingénieur et docteur ès sciences techniques EPF, directeur-associé de la société de conseil HPO AG, Freienbach/SZ. Responsable du groupe de travail Rémunération/Nomination et membre du groupe de travail Finances/Audit. Mandats d'administrateur et autres mandats: Président de HPO AG, Freienbach | Océ (Suisse) SA, Zurich/Glattbrugg | Membre du conseil de la Fondation Hoffnung für Menschen in Not, Morat.

### 2 Ulrich Sinzig (1943, CH)

Membre depuis 1999, vice-président depuis janvier 2002, avocat, directeur de Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. 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) | Président de Présence Berne (association).

### 3 Hans Bieri (1953, CH), représentant du personnel.

Membre depuis 1999, mécanicien-électricien de formation, secrétaire du Syndicat du personnel des transports (SEV). Mandat politique: député PS au Grand Conseil du canton de Berne.

### 4 Mario Fontana (1946, CH)

Membre depuis 1999, ingénieur, Master of Science in Industrial Engineering. Membre du groupe de travail Corporate Governance.

Mandats d'administrateur: Président de Swissquote Group Holding SA, Gland | Inficon Holding SA, Bad Ragaz | Dufry Holding SA, Bâle | Hexagon, Suède | X-Rite, Etats-Unis.

### 5 Paul E. Otth (1943, CH)

Membre depuis 1999, expert-économiste. Responsable du groupe de travail Finances/Audit.

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

### 6 Paul Reutlinger (1943, CH)

Membre depuis 1999, conseiller en entreprises. Membre du groupe de travail Rémunération/Nomination.

Mandats d'administrateur et autres mandats: Edipresse Groupe, Lausanne | Président de Nagra Public Access AG, Zoug | Président de SkiData, Gartenau (A) | Président de Seehotel Feldbach, Steckborn | Président de la fondation «historisches Bahnensemble», Romanshorn.

### 7 Olivier Steimer (1955, CH)

Membre depuis 2003, licencié en droit (Université de Lausanne), International Banking School de New York. Responsable du groupe de travail Corporate Governance et membre du groupe de travail Finances/Audit.

Mandats d'administrateur: Président de la Banque Cantonale Vaudoise | Membre du conseil de la Fondation Pro Aventico, Avenches | Membre du conseil de la Fondation Hoffnung für Menschen in Not, Morat | Président du comité du Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny | Membre du conseil de la Fondation Foot Avenir, Paudex | Président du conseil de fondation de Swiss Finance Institute, Zurich | Membre du conseil de la Fondation du Centre d'études de Gerzensee | Membre du conseil de la Fondation Banque Cantonale Vaudoise.

### 8 Christiane Brunner (1947, CH), représentante du personnel

Membre depuis 2005, avocate. Membre du groupe de travail Rémunération/Nomination.

Mandat politique: Conseillère aux Etats PS du canton de Genève (jusqu'au 30 novembre 2007).

### 9 Andreas Hunziker (1958, CH)

Membre depuis 2005, propriétaire de la société «Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH» | Professeur à titre privé à l'Université de St-Gall | Membre du comité consultatif Kaiser Ritter Partner Holding Anstalt, Vaduz.

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

Autres activités et groupements d'intérêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise signalent les groupements d'intérêts selon le principe de la déclaration spontanée. Un comité spécial du Conseil d'administration, composé de MM. Olivier Steimer et Mario Fontana, 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.

Les autres fonctions assumées par les membres du Conseil d'administration au sein d'organes de direction et de surveillance ainsi que les mandats politiques sont également indiqués (page 79). Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion de l'entreprise au cours des trois exercices précédents ni entretenu des relations commerciales avec les CFF (p. ex. à titre de fournisseur ou de bailleur de fonds).

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 2007, dans le cadre de l'élection destinée à renouveler la totalité des administrateurs. Il est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections pour le renouvellement intégral du Conseil d'administration auront lieu en 2011.

Organisation interne. 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. Il nomme un secrétaire, qui n'est pas membre du Conseil d'administration. Les décisions sont toujours prises par l'ensemble du Conseil d'administration.

Outre les aspects concernant l'ensemble de l'entreprise traités par les groupes de travail (Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Personnel, Finances/Audit, Immobilier, Informatique, Rémunération/Nomination, Corporate Governance), le processus de direction se concentrait jusqu'à présent sur les stratégies partielles correspondantes, le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise travaillant main dans la main. Le Conseil d'administration a décidé de dissoudre les groupes de travail à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 en ne conservant que Finances/Audit, Rémunération/Nomination et Corporate Governance.

La nouvelle unité d'organisation Corporate Development soutient le processus de direction au niveau du groupe. Le renforcement du processus stratégique entre le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise donne au premier la possibilité de fixer des points forts et se traduit par son implication plus nette dans le déroulement des processus. L'organisation de réunions supplémentaires, consacrées notamment à la stratégie, permet, le cas échéant, d'approfondir certaines problématiques et d'aborder plus précisément les défis ou projets de grande ampleur.

Les groupes de travail maintenus (Finance/Audit, Rémunération/Nomination et Corporate Governance) comprennent en règle générale de deux à quatre membres du Conseil d'administration. Le Président du Conseil d'administration est représenté dans tous les groupes, à l'exception du groupe Corporate Governance. En principe, le Directeur général exécutif ainsi que le chef de la division ou de l'unité 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 aborde des questions qui ont déjà été discutées au sein d'un groupe de travail, les responsables des groupes de travail concernés émettent des recommandations.

Au cours de l'exercice 2007, le Conseil d'administration a tenu dix séances ordinaires. Les différents groupes de travail ont également organisé des réunions spécifiques à leur activité. A chaque séance, le Conseil d'administration s'est concentré sur la présentation et l'étude détaillée d'un ou deux thèmes dans le cadre d'un plan qu'il a défini au préalable.

Les points à l'ordre du jour des séances du Conseil d'administration sont définis par le Président du Conseil d'administration sur proposition du Directeur général exécutif et de la Direction de l'entreprise, tandis que ceux des réunions des groupes de travail sont fixés par leurs responsables. Chaque membre du Conseil d'administration peut faire inscrire des sujets à l'ordre du jour.

Le Directeur général exécutif est en principe présent à la réunion du Conseil d'administration. Les chefs des divisions ou unités concernées 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'article 12, alinéa 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 sur les résultats de l'ensemble de l'entreprise, des divisions et des unités d'affaires présentés sous forme écrite ou orale lors des séances du Conseil d'administration;
- budget et planification à moyen terme;
- prévision concernant la réalisation des objectifs budgétaires (régulièrement actualisée en cours d'exercice);
- comptes annuels;
- 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.

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 Directeur général exécutif du point de vue organisationnel, ce service est en fait placé sous la haute surveillance du groupe de travail Finances/Audit.



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91





## Direction de l'entreprise.

Membres de la Direction de l'entreprise. La présentation ci-après détaille la composition de la Direction de l'entreprise au 31 décembre 2007 et précise les fonctions des différents membres au sein des CFF, leur nationalité ainsi que l'année de leur prise de fonction à la Direction de l'entreprise. En outre, elle fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière professionnelles, l'année de naissance, les activités exercées et les groupements d'intérêts (mandats au sein d'entreprises, organisations ou fondations majeures), les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

### Andreas Meyer (1961, CH)

Responsable opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, avocat, MBA INSEAD Fontainebleau (France). Auparavant, consultant juridique/chef de projet chez ABB Suisse, Baden, Directeur de Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D), avant de rejoindre la Deutsche Bahn AG en qualité de Président de la direction de DB Stadtverkehr GmbH, membre de la Direction de DB Personenverkehr GmbH et membre du Comité exécutif de Deutsche Bahn AG.

### 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.

### Nicolas Perrin (1959, CH)

Membre de la Direction de l'entreprise depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, ingénieur civil diplômé EPFZ. Auparavant, chef du secteur d'activité International et suppléant du chef de la division (CFF Cargo SA), Chef CFF Cargo par intérim à partir d'août 2007. Aux CFF depuis 1987.

### Claude Alain Dulex (1949, CH)

Chef de Corporate Finance and Controlling (depuis 2000, départ de l'entreprise en 2008), docteur en économie publique. Auparavant, directeur financier au sein du groupe Knorr-CPC et Siegfried, ainsi qu'au siège new-yorkais de Novartis.

### Markus Jordi (1961, CH)

Chef du personnel (depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2007), licencié en droit. Auparavant, responsable Ressources humaines Suisse des Assurances Bâloise, membre de la Direction et responsable Ressources humaines Groupe de la Bâloise Holding à partir de 2006. Mandat: vice-président du conseil de la Fondation Alters- und Pflegeheim Am Bach, Gerlafingen.

### Hansjörg Hess (1951, CH)

Chef de la division Infrastructure (depuis 2004), ingénieur en électricité diplômé EPF. Depuis 1978, a occupé divers postes de direction chez Siemens en Suisse et à l'étranger, dans les domaines de l'électrotechnique, des techniques de la communication et de la signalisation ferroviaire. Dernier poste en date: président de Rail Automation, à Braunschweig (D).

Autres activités et groupements d'intérêts. 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.

Les autres fonctions qu'ils assument au sein d'organes de direction et de surveillance sont également indiquées.

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

Organisation et attributions de la Direction de l'entreprise. La Direction de l'entreprise se compose d'un Directeur général exécutif, des chefs des divisions Voyageurs, Marchandises et Infrastructure ainsi que de ceux des unités centrales Personnel et Corporate Finance and Controlling. Le Directeur général exécutif 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 subordonnés.

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 du Règlement sur l'organisation et les attributions (ROA).

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

La Direction de l'entreprise se réunit en règle générale tous les 15 jours. Prennent également part à ces réunions: le secrétaire général, le chef de la Communication et les responsables Informatique et Immobilier, 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 Directeur général exécutif. Ce dernier est également responsable direct des chefs des unités centrales (Secrétariat général, Communication, Sécurité, Révision et Informatique) et de l'unité d'affaires Immobilier. Il dirige également le Consulting Group.

## Rémunérations.

Composition et procédure de fixation des rémunérations. Le Conseil d'administration fixe le montant des rémunérations de ses membres depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999 et ne l'a jamais modifié. 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 prime liée aux performances et aux résultats ainsi qu'une indemnité forfaitaire. Chaque membre perçoit de plus un versement unique annuel sur son avoir en caisse de pensions.

Le groupe de travail Rémunération/Nomination soumet chaque année au Conseil d'administration une proposition relative à la structure du système de primes liées aux performances et aux résultats, à la définition de critères pour l'atteinte des objectifs et à l'échelle utilisable. Parallèlement, le Conseil d'administration approuve pour l'exercice précédent l'atteinte des objectifs et les primes liées aux performances et aux résultats qui en dépendent. Les CFF ont remanié le système de négociation des objectifs en 2007. Ils ont ainsi précisé leur définition en fonction de la stratégie et des échelons, de même que la structuration et la pondération des catégories d'objectifs. Désormais, l'exécution des tâches et le comportement sont évalués individuellement. Par ailleurs, ils ont créé la possibilité de surperformance individuelle.

Participations et prêts. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction de l'entreprise ne possèdent aucune participation et ne bénéficient d'aucun prêt.

Rémunérations accordées aux membres en exercice des organes dirigeants. La publication des rémunérations intervient conformément à l'ordonnance fédérale sur les salaires des cadres et aux prescriptions du Code des obligations sur la transparence des indemnités versées aux membres du Conseil d'administration et de la direction (art. 633b<sup>bis</sup> CO) entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Les membres du Conseil d'administration (y compris le Président du Conseil d'administration) ont perçu au total une rémunération de 760 000 francs pour l'exercice 2007 (760 000 francs en 2006) et une indemnité forfaitaire de 90 400 francs (90 400 francs en 2006). La rémunération du Président du Conseil d'administration s'est élevée à 250 000 francs (250 000 francs en 2006) et son indemnité forfaitaire à 30 000 francs (30 000 francs en 2006). La rémunération du vice-président s'est élevée à 90 000 francs (90 000 francs en 2006) et celle des autres membres du Conseil d'administration à 420 000 francs (420 000 francs en 2006). L'indemnité forfaitaire du vice-président s'est chiffrée à 10 000 francs (10 000 francs en 2006) et celle des autres membres du Conseil d'administration à 50 400 francs (50 400 en 2006).

L'ensemble des rémunérations versées aux membres de la Direction de l'entreprise (y compris au Directeur général exécutif) s'est monté à 3 403 567 francs (3 162 800 francs en 2006), dont une part fixe de 2 197 500 francs (2 100 000 francs en 2006), une part variable de 1 206 067 (1 062 800 francs en 2006), une indemnité forfaitaire de 111 036 francs (109 000 francs en 2006) et un versement unique annuel de 455 208 francs (225 000 francs en 2006) sur l'avoir en caisse de pensions.

Le Directeur général exécutif a perçu une somme de 900 000 francs (600 000 francs en 2006), dont une part fixe de 500 000 francs (400 000 francs en 2006) et une part variable de 200 000 francs (200 000 francs en 2006), ainsi qu'une indemnité forfaitaire de 25 000 francs (24 000 francs en 2006). Il a par ailleurs reçu une prime pour embauche immédiate de 200 000 francs pour compenser la perte de prime causée par son changement d'employeur. Il a en outre bénéficié d'un versement exceptionnel de 250 000 francs (100 000

francs en 2006) sur son avoir en caisse de pensions, qui vient s'ajouter à un versement unique de 60 000 francs (25 000 francs en 2006).

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 2007, les anciens membres des organes dirigeants n'ont perçu aucune rémunération (comme en 2006). Aucune indemnité n'a non plus été versée aux membres du Conseil d'administration ou de la Direction de l'entreprise ayant quitté leur poste avant 2007.

Attribution d'actions, détention d'actions, options. L'ensemble des actions se trouve en possession de la Confédération. Aucun plan d'option sur actions ni de plan d'option ne sont prévus.

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. Les CFF se sont engagés à reprendre en 2008 le bien immobilier que possédait le Directeur général exécutif à son ancien lieu de résidence en Allemagne à son prix de revient. Le gain ou la perte qui résultera de sa vente sera versé ou imputé aux CFF. 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 Directeur général exécutif 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, information aux actionnaires.**

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

Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10, al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le 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 ce contexte, aucune réglementation spécifique au changement de contrôle et aux mesures de défense n'est mise en place (obligation de présenter une offre et clause de changement de contrôle). Dans la gestion des CFF, la Confédération se limite aux directives 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;

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
<b>Corporate Governance</b>	<b>76</b>
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

- 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) et l'Assemblée générale;
- élection ou révocation du Conseil d'administration;
- décharge du Conseil d'administration.

Le Président du Conseil d'administration et le Directeur général exécutif rendent compte de l'activité au DETEC et au DFF lors de réunions périodiques. En outre, les CFF informent les départements concernés et l'Office fédéral des transports des thèmes traités par le Conseil d'administration et par la Direction dans le cadre d'entretiens réguliers.

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 16 et suivantes). Conformément à la loi sur le contrôle des finances, le Contrôle fédéral des finances est habilité à réaliser des contrôles au sein des CFF, et 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<sup>er</sup> 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 non seulement la vérification des comptes individuels de la SA CFF et de CFF Cargo SA ainsi que la vérification 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. Au cours de l'exercice 2007, des honoraires à hauteur de 1 759 000 francs (contre 1 867 000 en 2006) ont été facturés. 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 35 000 francs (contre 176 000 en 2006).

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 conflit potentiel, ce dernier peut s'opposer à l'octroi d'un mandat après avoir consulté le Directeur général exécutif.

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.

### Politique d'information.

Les comptes rendus des CFF se basent sur les directives de la Bourse suisse relatives aux informations sur la «Corporate Governance». Toutefois, la Confédération étant propriétaire à 100 pour cent du capital-actions, aucune information à l'attention d'autres actionnaires n'est prévue.

## Chronique annuelle 2007.

---

### Janvier

1<sup>er</sup> janvier – Andreas Meyer, 45 ans, prend officiellement ses fonctions de Directeur général exécutif des CFF.

5 janvier – Une étude représentative menée conjointement par les CFF et Suisse Tourisme révèle que les Suisses ne connaissent les merveilles de leur pays que par ouï-dire. Les CFF décident de mettre à l'honneur une région différente chaque mois dans le cadre d'une campagne annuelle «Explorez la Suisse».

10 janvier – Les CFF s'imposent comme premier distributeur de billets événementiels en Suisse grâce à la conclusion d'un partenariat avec CTS Eventim Suisse SA.

31 janvier – Les CFF et la Communauté de transport zurichoise (ZVV) dressent le premier bilan du système de bonus-malus instauré en 2006 dans le cadre de l'exploitation du RER zurichois. N'ayant pas atteint les objectifs fixés pour la ponctualité et l'information à la clientèle en cas de dérangement, les CFF doivent s'acquitter d'un malus de 1,75 million de francs auprès de la ZVV.

### Février

1<sup>er</sup> février – CFF Cargo annonce un record en termes de prestations de transport pour l'exercice 2006 avec 12,34 milliards de tonnes-kilomètres nettes (+7,5 pour cent par rapport à 2005).

21 février – CFF Cargo cède à CFF Voyageurs les centres d'entretien de Bellinzone et de Bienne. Plusieurs centres sont développés. Les services d'entretien basés dans les ateliers de Rorschach et de Weinfelden seront supprimés fin 2007 et confiés au centre d'Oberwinterthour. Pour ce dernier site, les CFF envisagent une joint-venture avec Stadler Rail.

28 février – Alain Barbey, 49 ans, reprend les rênes de Cisalpino SA, succédant ainsi à Lucio Gastaldi, à la tête de la société depuis 1997.

### Mars

2 mars – Les CFF et la Deutsche Bahn (DB) scellent leur premier partenariat de gares à Zurich, l'objectif étant que les gares de Zurich et de Berlin développent une collaboration plus étroite et échangent leurs expériences.

18 mars – Pour la première fois, le système de signalisation et de sécurité ferroviaire ETCS contrôle 24 heures sur 24 le trafic ferroviaire sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist. Le passage à la pleine exploitation du système se déroule sans problème malgré un trafic quotidien de 250 trains voyageurs et marchandises.

### Avril

3 avril – Le Conseil d'administration des CFF nomme Markus Jordi chef du personnel et membre de la Direction de l'entreprise. Le Soleurois de 45 ans succède à Hannes Wittwer.



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
<b>Chronique annuelle</b>	<b>87</b>
Rapport financier	91

4 avril – A l’occasion de la conférence de presse du bilan, les CFF annoncent un bénéfice de 259,4 millions de francs pour 2006. Les prestations de transport en trafic voyageurs et en trafic marchandises atteignent de nouveaux records. CFF Voyageurs affiche un bénéfice de 246,2 millions de francs tandis que CFF Cargo accuse une perte de 29,6 millions de francs. La Caisse de pensions des CFF ternit de nouveau le bilan en grevant les fonds propres des CFF de 3 milliards de francs.

## Mai

21 mai – Les CFF inaugurent le premier «InfoPoint» dans le hall transversal de la gare centrale de Zurich. Premier interlocuteur de la clientèle, le personnel de cet InfoPoint prodigue aux voyageurs des informations sur le trafic ferroviaire ainsi que sur les offres touristiques et locales.

29 mai – Le Conseil d’administration des CFF approuve l’avant-projet de construction de la ligne ferroviaire transfrontalière entre Mendrisio et Varese (I). L’aménagement du tronçon suisse, long de 6,5 km, représente un investissement de 137 millions de francs. Dès 2011, la nouvelle ligne permettra de développer le trafic régional dans le triangle Lugano–Côme–Varese et de proposer une liaison directe entre le Tessin et l’aéroport milanais de Malpensa.

30 mai – Lors d’un sommet à Genève, les CFF et la SNCF s’engagent à renforcer leur coopération en trafics voyageurs et marchandises. CFF Cargo et FRET SNCF collaborent étroitement pour coordonner la production transfrontalière entre Mulhouse (F) et Buchs (SG). Les CFF acquièrent une rame de TGV supplémentaire pour la société commune TGV Lyria.

31 mai – EURO 2008 SA, la Confédération et les CFF dévoilent le concept de transport défini pour la coupe d’Europe de football organisée en Suisse et en Autriche. Pour la première fois dans le cadre d’un événement de cette envergure, l’offre comprend un billet combiné incluant l’accès au stade et le voyage en train.

## Juin

10 juin – TGV Lyria assure l’exploitation commerciale de la nouvelle ligne Zurich–Bâle–Paris via Strasbourg. La durée du trajet est réduite de près de 90 minutes. Les CFF fêtent par la même occasion les 100 ans de la gare de Bâle.

24 juin – Les CFF proposent 400 trains spéciaux pour acheminer plus de 50 000 athlètes, soit 90 pour cent des participants, à la Fête fédérale de gymnastique de Frauenfeld.

28 juin – Dans le cadre des festivités des «125 ans du Chemin de fer du Gothard», le Directeur général exécutif des CFF Andreas Meyer et les représentants gouvernementaux des cantons d’Uri et du Tessin inaugurent le sentier de randonnée entre Ertfeld et Biasca.

## Juillet

2 juillet – Les CFF fondent avec huit grands partenaires européens l’alliance Railteam, visant à garantir une harmonisation des offres et un développement des services proposés sur le réseau européen à grande vitesse.

2 juillet – Les CFF décident d’aménager leur propre centre de compétences à Oberwinterthour pour assurer l’entretien des trains articulés «Flirt» et «GTW» et renoncent ainsi à une coopération avec Stadler Rail.

3 juillet – Le Surveillant des prix approuve une hausse moyenne de 3,1 pour cent du tarif normal, applicable au 9 décembre 2007. En concertation avec lui, les CFF renoncent à toute augmentation du supplément de distance sur les lignes très fréquentées.

29 juillet – Pour la première fois, 180 trains circulent quotidiennement à une vitesse maximale de 200 km/h sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist entre Berne et Olten.

## Août

10 août – Le trafic est interrompu entre Berne et Fribourg pendant deux semaines à la suite d’un glissement de terrain entre Wünnewil et Flamatt provoqué par des intempéries. Les travaux d’assainissement s’annoncent extrêmement complexes. Pendant l’interruption du trafic, il est possible de rejoindre la Suisse alémanique ou la Suisse romande en prenant un train transitant par la ligne du Pied du Jura ou l’un des 3500 bus affrétés entre Berne et Fribourg.

13 août – Au Tessin et dans le canton de Berne, les CFF lancent un service pilote d’enlèvement et de livraison à domicile des bagages.

16 août – Le directeur de CFF Cargo Daniel Nordmann démissionne après l’annonce d’un déficit de 35,5 millions de francs dans le trafic marchandises au premier semestre 2007. Au vu de l’évolution des résultats financiers, il a jugé qu’il lui manquerait la crédibilité requise pour continuer à relever des défis d’envergure. Nicolas Perrin assure immédiatement l’intérim à la tête de CFF Cargo.

23 août – Les CFF prévoient 67 trains spéciaux pour assurer le transport de 130 000 personnes à la Fête fédérale de lutte suisse d'Aarau.

30 août – Les CFF affichent un résultat consolidé de 92,3 millions de francs pour le premier semestre 2007, soit 32,9 millions de francs de plus qu'en 2006. Les prestations de transport et les produits du trafic s'inscrivent de nouveau en hausse.

### **Septembre**

---

9 septembre – Les festivités à l'occasion des 125 ans de la ligne du Saint-Gothard attirent 50 000 visiteurs à Erstfeld et Biasca.

15 septembre – Le «NEAT Express» est le premier train voyageurs CFF à franchir le tunnel du Lötschberg entre Viège (VS) et Spiez (BE). Il circule deux fois par jour.

20 septembre – Andreas Meyer et les représentants des autorités municipales et cantonales de Zurich posent la première pierre de la ligne diamétrale. Dès 2013, la nouvelle ligne reliant Zurich Altstetten à Zurich Oerlikon via la gare centrale de Zurich et la gare souterraine de la Löwenstrasse ouvrira la voie à un élargissement de l'offre de transport sur le réseau CFF.

### **Octobre**

---

13 octobre – En présence des directeurs des CFF et des ÖBB, le conseiller fédéral Samuel Schmid et le directeur du tournoi en Suisse, Christian Mutschler, baptisent la locomotive officielle «UEFA Euro 2008™» à Zurich. La Suisse et l'Autriche organisent conjointement la coupe d'Europe de football en 2008.

24 octobre – Le chef des finances Claude Alain Dulex annonce sa démission avec effet au 31 octobre 2008.

### **Novembre**

---

8 novembre – Dans le cadre de la Journée nationale des filles, plus de 1200 jeunes filles découvrent le quotidien de leurs parents travaillant aux CFF.

21 novembre – A l'occasion d'une conférence de presse sur le changement d'horaire, les CFF annoncent un investissement annuel de plus de 500 millions de francs dans le matériel roulant en trafic voyageurs. Pour la première fois, les CFF mettent à la disposition des voyageurs un numéro de téléphone gratuit (0800 401 401) où ils peuvent faire part de leurs réactions.

29 novembre – Les CFF lancent un plan de renouvellement des logiciels équipant les 1100 distributeurs de billets à écran tactile dans le but de proposer une interface plus conviviale et d'enrichir l'assortiment des titres proposés.

29 novembre – Une collision latérale entre un train de marchandises et un RER à Winterthur ne fait heureusement aucun blessé et ne perturbe que très légèrement l'exploitation ferroviaire. En revanche, la rame de RER subit d'importants dégâts matériels.

### **Décembre**

---

6 décembre – La société Alstom se retire de la joint-venture prévue dans le cadre de l'exploitation des Ateliers industriels de Bienne. Dans un premier temps, CFF Cargo continuera de gérer de façon autonome les ateliers et leurs quelque 150 employés.

9 décembre – Le changement d'horaire se déroule sans incident majeur malgré la circulation programmée des premiers trains à travers le tunnel de base du Lötschberg. Cet ouvrage permet une réduction des temps de parcours d'environ une heure à destination du Valais. Au départ de Bâle et de Berne, les voyageurs mettent environ 30 minutes de moins pour rejoindre Milan. Le nœud complet d'Interlaken permet de réduire le trajet à destination de la région de la Jungfrau d'un quart d'heure. Des trains supplémentaires circulent aux heures de pointe sur les lignes principales Zurich–Berne, Zurich–Bâle et Genève–Lausanne. La mise en service de la troisième étape d'extension se traduit par une nouvelle amélioration de l'offre de transport du RER zurichois.

12 décembre – Le Conseil d'administration entérine la nomination de Nicolas Perrin, un Schaffhousois de 48 ans, à la tête de CFF Cargo.

14 décembre – Les CFF et leurs partenaires sociaux s'accordent sur une augmentation de la masse salariale de 2,8 pour cent.



## Rapport financier.

---

### Rapport du groupe CFF

<b>Rapport financier</b>	<b>92</b>
Le groupe CFF clôture l'exercice 2007 sur un bénéfice consolidé de 80,4 millions de francs. La situation de CFF Cargo ternit le résultat annuel.	
<b>Compte de résultat du groupe</b>	<b>101</b>
<b>Bilan du groupe</b>	<b>102</b>
<b>Tableau de financement du groupe</b>	<b>104</b>
<b>Tableau des capitaux propres du groupe</b>	<b>105</b>
<b>Annexe aux comptes du groupe</b>	<b>106</b>
Remarques concernant les comptes du groupe	110
Information sur les segments:	126
Trafic voyageurs, Trafic marchandises, Infrastructure, Immobilier et Unités centrales	
Liste des participations du groupe	132
<b>Rapport du réviseur des comptes consolidés</b>	<b>134</b>

### SA CFF

<b>Compte de résultat</b>	<b>135</b>
<b>Bilan</b>	<b>136</b>
<b>Annexe aux comptes annuels</b>	<b>138</b>
<b>Proposition d'utilisation du résultat</b>	<b>146</b>
<b>Rapport de l'organe de révision</b>	<b>147</b>

## Rapport financier.

Le groupe CFF a réalisé un exercice 2007 satisfaisant, abstraction faite du résultat enregistré par CFF Cargo. L'étoffement de l'offre nationale et internationale, associée à une conjoncture favorable en Suisse et en Europe, a dopé les produits du trafic. Les concepts «RailCity» et «Gare et plus» profitent, de surcroît, de la bonne tenue de la consommation.

Le groupe CFF clôture l'exercice 2007 sur un bénéfice consolidé de 80,4 millions de francs et accuse ainsi un recul de 179,0 millions de francs par rapport à 2006. Mais il ne faut pas oublier que la dissolution de provisions devenues inutiles et initialement constituées au titre des restructurations, de l'assainissement du parc de véhicules, des risques d'activité et de procès ou des impôts différés avait contribué au résultat enregistré en 2006 à hauteur de 131,0 millions de francs. Malgré la hausse des produits du trafic, CFF Cargo a, pour sa part, essuyé un nouveau revers en enregistrant une perte de 87,9 millions de francs, déduction faite des mesures de restructuration. La réalisation de correctifs de valeur sur des immobilisations corporelles et la constitution de provisions à concurrence de 102,5 millions de francs pour les mesures d'assainissement adoptées dans le domaine du transport, de la maintenance et de l'administration ont grevé le résultat consolidé à hauteur de 96,0 millions de francs.

Le résultat du groupe par segment se présente comme suit:

### Résultat du groupe par segment

M CHF	2007	2006	Variation
Trafic voyageurs	193,0	193,7	-0,7
Trafic marchandises	-190,4	-37,3	-153,1
Infrastructure	32,2	91,8	-59,6
Immobilier	32,6	27,8	4,8
Unités centrales	10,2	-20,5	30,7
Eliminations intersociétés	2,9	4,0	-1,1
<b>Bénéfice du groupe</b>	<b>80,4</b>	259,4	-179,0

Le segment Trafic voyageurs affiche un résultat de 193,0 millions de francs, égalant ainsi sur le plan opérationnel celui de l'exercice précédent. Si des facteurs exceptionnels avaient influé positivement sur le résultat 2006, la performance réalisée en 2007 est surtout imputable à l'augmentation des produits du trafic, au recul des travaux d'entretien du matériel roulant en raison d'un hiver doux et aux gains de productivité réalisés au niveau de l'exploitation.



Le segment Trafic marchandises a amélioré le produit du trafic de 56,7 millions de francs. Cette belle performance est due avant tout aux prestations de transport réalisées à l'étranger. CFF Cargo a, de surcroît, fourni davantage de prestations complémentaires (prestations dans les plates-formes, frais de stationnement des wagons, taxes de mise à disposition et prestations exceptionnelles). Ses propres ressources n'étant pas suffisantes pour répondre à la hausse des prestations de transport, CFF Cargo a dû avoir recours à des tiers, d'où une explosion des charges liées aux prestations d'exploitation. En 2007, la pression concurrentielle a redoublé sur un marché européen du fret ferroviaire qui a fortement gagné en dynamisme. En Suisse, la concurrence s'est particulièrement accentuée dans le trafic par wagons isolés et dans la maintenance des véhicules ferroviaires.

Le segment Infrastructure a profité de l'extension de l'offre en infrastructure ferroviaire et de l'essor subséquent des prestations de transport. Le recours à des mesures ciblées a permis d'améliorer encore la disponibilité du réseau ferré CFF, comme l'attestent les données sur la ponctualité. Les gains d'efficacité et le fléchissement des investissements ont eu un effet positif sur le résultat. Le domaine de l'énergie a tiré son épingle du jeu. En effet, les conditions météorologiques clémentes, le niveau élevé des lacs de retenue et une gestion optimale de ces derniers ont permis d'ajuster la production propre aux débits et aux prix du marché.

Le segment Immobilier a enregistré une hausse de ses produits locatifs en raison des chiffres d'affaires particulièrement élevés réalisés par les commerces de détail des gares RailCity et des gares du projet «Gares et plus». La vente d'immeubles et de terrains a, par ailleurs, été conforme aux prévisions.

Les unités centrales ont intégré avec succès les ressources informatiques des divisions CFF voyageurs et CFF Infrastructure. Des économies ciblées ont compensé en grande partie la hausse des dépenses informatiques.

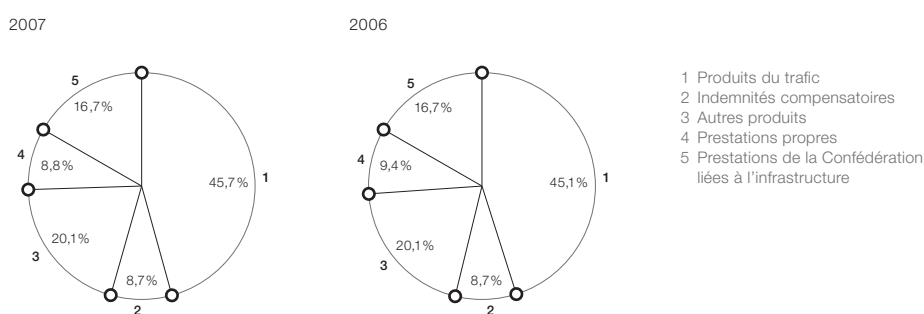
#### Chiffres-clés du compte de résultat

M CHF	2007	2006	Variation
Produits d'exploitation	7 673,9	7 269,0	404,9
Charges d'exploitation	-7 447,9	-6 925,2	-522,7
Résultat d'exploitation/EBIT	226,0	343,8	-117,8
Bénéfice avant impôts	90,6	262,9	-172,3
<b>Bénéfice du groupe</b>	<b>80,4</b>	259,4	-179,0

## Produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation ont progressé de 404,9 millions de francs par rapport à 2006 pour s'établir à 7673,9 millions de francs. Cette amélioration est étroitement liée à l'augmentation de 224,5 millions de francs des produits du trafic, à la hausse de 110,4 millions de francs des prestations versées par les pouvoirs publics, à l'appréciation de 55 millions de francs des bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés et à l'accroissement des produits locatifs.

### Structure des produits d'exploitation



### Evolution des produits du trafic

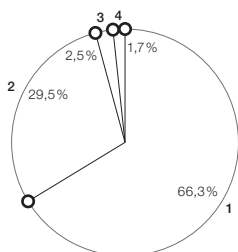
M CHF	2007	2006	Variation
Trafic voyageurs	2 321,0	2 159,7	161,3
Trafic marchandises	1 033,9	972,7	61,2
Prestations d'exploitation	87,7	89,2	-1,5
Infrastructure	60,7	57,2	3,5
<b>Produits du trafic</b>	<b>3 503,3</b>	<b>3 278,8</b>	<b>224,5</b>

Les produits du trafic consolidés ont augmenté de 6,8 pour cent en 2007. La meilleure progression revient aux produits du trafic voyageurs qui ont crû de 7,5 pour cent. Ils sont suivis des produits du trafic marchandises, en hausse de 6,3 pour cent.

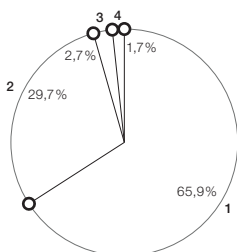
La composition des produits du trafic par type de trafic n'a que faiblement évolué par rapport à l'exercice précédent. La part des produits du trafic voyageurs s'est de nouveau renforcée, passant de 65,9 à 66,3 pour cent.

### Structure des produits du trafic

2007



2006



- 1 Trafic voyageurs
- 2 Trafic marchandises
- 3 Prestations d'exploitation
- 4 Utilisation de l'infrastructure

Produits résultant du trafic voyageurs. Le produit du trafic voyageurs a affiché une progression de 161,3 millions de francs, qui est notamment imputable à la croissance régulière des ventes de titres de transport tout au long de l'année. Les ventes d'abonnements généraux et demi-tarif ont respectivement augmenté de 8,8 et 3,5 pour cent. En trafic grandes lignes, les liaisons entre Berne, Bâle, Zurich et Lucerne ainsi que la ligne Genève–Romanshorn ont enregistré des taux de croissance importants. L'inauguration de la troisième ligne Lyria (Suisse–Paris) et le prolongement de la ligne Cisalpino jusqu'à Trieste ont, par ailleurs, généré des produits supplémentaires en trafic international. Le trafic régional, quant à lui, a été marqué par le développement considérable du réseau de la région zurichoise ainsi que par la reprise de lignes supplémentaires par Turbo AG, SBB GmbH et RegionAlps.

Produits résultant du trafic marchandises. Le trafic international a connu une forte croissance, surtout en trafic combiné et dans le domaine des transporteurs. En Suisse, la conjoncture favorable a notamment dopé les transports de matériaux de construction. En revanche, les transports liés à d'autres secteurs, comme les transports de sel, ont reculé en raison d'un hiver doux.

Produits résultant des prestations d'exploitation. Les produits résultant des prestations d'exploitation sont restés assez stables. Les prestations d'exploitation englobent notamment la conduite de locomotives, les opérations de manœuvre et de distribution, l'accompagnement des trains et les interventions de la police ferroviaire.

Produits résultant de l'utilisation de l'infrastructure. En 2007, la demande de sillons émanant de tiers et portant sur le trafic marchandises (accès libre au réseau) s'est encore inscrite en hausse.

### Prestations des pouvoirs publics.

Les prestations des pouvoirs publics figurant dans le compte de résultat ont progressé de 110,4 millions de francs, à 1 953,1 millions de francs. Il convient de relever en particulier l'augmentation des prestations de la Confédération liées à l'infrastructure au titre de la nouvelle Convention sur les prestations 2007–2010 et la hausse des indemnités compensatoires allouées au trafic régional.

#### Les prestations des pouvoirs publics se présentent comme suit:

M CHF	2007	2006	Variation
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional			
Confédération	348,7	337,0	11,7
Cantons	204,7	187,3	17,4
Contributions de tiers	38,4	27,8	10,5
<b>Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>	<b>591,8</b>	<b>552,1</b>	<b>39,7</b>
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	46,8	46,8	0,0
pour les autres trafics marchandises	18,4	18,6	-0,2
<b>Total des subventions concernant le prix des sillons</b>	<b>65,2</b>	<b>65,4</b>	<b>-0,2</b>
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	11,7	13,8	-2,1
<b>Montant global des indemnités compensatoires</b>	<b>668,7</b>	<b>631,3</b>	<b>37,4</b>
Amortissement lié à l'infrastructure	838,9	855,5	-16,6
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	445,5	355,9	89,6
<b>Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure</b>	<b>1 284,4</b>	<b>1 211,4</b>	<b>73,0</b>
<b>Total des prestations versées par les pouvoirs publics</b>	<b>1 953,1</b>	<b>1 842,7</b>	<b>110,4</b>

Comme en 2006, les prestations des pouvoirs publics ayant une incidence sur le compte de résultat ont contribué à hauteur de 25,5 pour cent aux produits d'exploitation.

Pour garantir le maintien de la substance et le développement ultérieur de l'infrastructure ferroviaire, les prêts consacrés aux investissements dans l'infrastructure et aux grands projets ferroviaires ont augmenté de 230,5 millions de francs. Ces prêts sont portés en compte au bilan.

### **Indemnités compensatoires.**

Les CFF perçoivent des indemnités compensatoires pour les prestations commandées par les pouvoirs publics qui ne couvrent pas leurs coûts. Les indemnités compensatoires ont progressé de 6,0 pour cent en 2007.

L'évolution détaillée de chacune de ces indemnités est développée ci-après:

Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional. Les indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional ont crû de 39,7 millions de francs, à 591,8 millions de francs par rapport à 2006. Un montant de 25,2 millions de francs est reversé aux filiales du trafic régional à titre d'indemnités pour l'infrastructure. La hausse des indemnités compensatoires liées au trafic permet de compenser les surcoûts induits par la troisième extension partielle du RER de Zurich, par l'exploitation de lignes supplémentaires et par la mise en service de nouveau matériel roulant (DTZ et FLIRT).

Subventions concernant le prix des sillons. Ces subventions visent à promouvoir le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail. Les subventions octroyées à CFF Infrastructure sur le prix des sillons s'élèvent à 65,2 millions de francs, montant inférieur de -0,2 million de francs à celui de 2006. La réduction accordée par la Confédération sur le prix du sillon n'est pas l'apanage de CFF Cargo puisqu'elle est également consentie aux entreprises de transport ferroviaire qui achètent les prestations en matière de sillons auprès de CFF Infrastructure. Ainsi, près de 30 pour cent du montant total des subventions concernant le prix des sillons revient à d'autres entreprises ferroviaires.

Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné. Les indemnités compensatoires directement versées à CFF Cargo pour le trafic combiné ont légèrement reculé du fait de la réduction permanente des subventions.

### **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. A ce titre, ils perçoivent une indemnisation de la part de la Confédération.

Les contributions à l'exploitation ont augmenté comme prévu, à savoir de 89,6 millions de francs par rapport à 2006. Inscrite au compte de résultat, la contribution pour amortissements concerne, pour sa part, les amortissements effectifs et les charges d'investissement non activées en matière d'infrastructure ferroviaire. Elle est inférieure de 30,8 millions de francs au montant convenu, et de 16,6 millions de francs à la contribution versée en 2006.



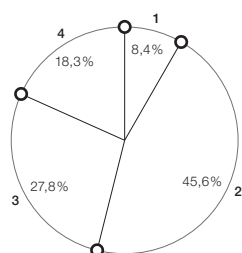
### Charges d'exploitation.

Au cours de l'exercice sous revue, les charges d'exploitation ont progressé de 522,7 millions de francs, ou 7,5 pour cent, pour s'établir à 7447,9 millions de francs. Elles sont grevées à hauteur de 96 millions de francs par les mesures de restructuration engagées au sein de CFF Cargo.

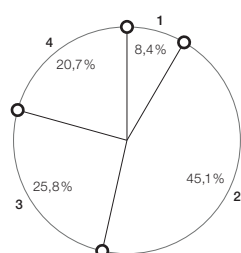
Malgré un nouveau recul des effectifs de 495 postes à plein temps, les charges de personnel ont bondi de 207,3 millions de francs sous l'effet conjugué des mesures salariales décidées en 2007 (augmentations de salaires, hausse de la durée hebdomadaire du travail à 41 heures et nouvelle réglementation des allocations), de l'adoption par la Caisse de pensions des CFF du système de primauté des cotisations, du changement de caisse de pensions au sein du Zentralbahn, du recours accru au personnel temporaire pour pallier le manque de main-d'œuvre et du versement d'une prime unique pour l'exercice 2007. La constitution d'une provision de 65,5 millions de francs au titre de la restructuration de CFF Cargo a également contribué à cette hausse. L'augmentation des autres charges d'exploitation résulte de la progression des dépenses en prestations ferroviaires consécutive à l'intensification du trafic. Cet accroissement, particulièrement marqué en trafic marchandises et en trafic voyageurs, s'explique respectivement par l'achat de prestations externes et l'exploitation de la nouvelle ligne Lyria III.

#### Chiffres-clés des charges d'exploitation

2007



2006



- 1 Charges de matières
- 2 Charges de personnel
- 3 Autres charges d'exploitation
- 4 Amortissements/Investissements non activés

## Bilan.

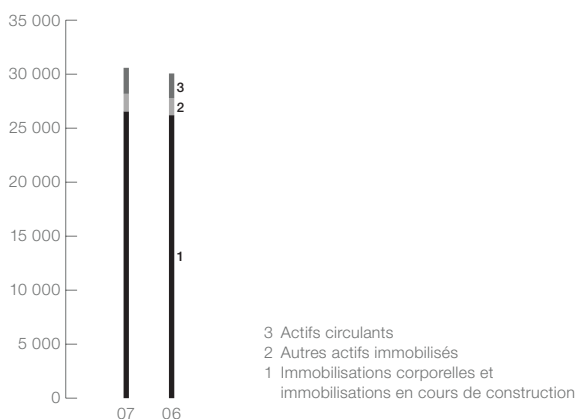
### Chiffres-clés du bilan

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006	Variation
Actif circulant	2 411,1	2 277,9	133,2
<i>dont liquidités</i>	586,1	702,3	-116,2
Actif immobilisé	28 181,6	27 790,0	391,6
<i>dont immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction</i>	26 559,6	26 210,5	349,1
<b>Total de l'actif</b>	<b>30 592,7</b>	<b>30 067,9</b>	<b>524,8</b>
Dettes financières	15 616,2	13 873,9	1 742,3
Autres dettes	6 009,7	7 307,9	-1 298,3
Fonds propres	8 966,8	8 886,1	80,7
<b>Total du passif</b>	<b>30 592,7</b>	<b>30 067,9</b>	<b>524,8</b>

Le total du bilan a augmenté de 524,8 millions en 2007 du fait des investissements en immobilisations corporelles et de la progression de l'actif circulant. Cette hausse est également liée à la souscription de prêts à hauteur de 1493 millions de francs pour contribuer à l'assainissement de la Caisse de pensions des CFF. Cette contribution est consentie sous la forme d'un engagement de droit public à hauteur de 1200,0 millions de francs et d'un prêt bancaire de 293,0 millions de francs comme paiement direct à la Caisse de pensions. La hausse du bilan est également imputable au financement des investissements. La part des fonds propres s'est légèrement contractée de 29,6 à 29,3 pour cent.

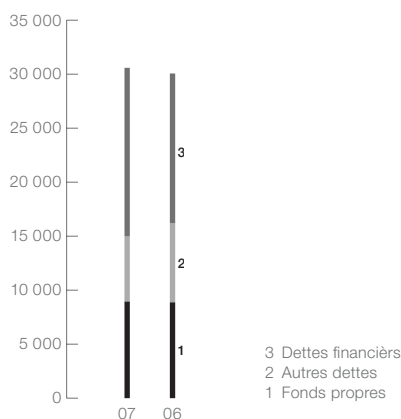
### Actif

M CHF



### Passif

M CHF



**Tableau de financement**

M CHF	2007	2006
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	876,8	963,1
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-1 306,6	-1 464,6
Variation de liquidités résultant de l'activité de financement	312,9	355,4
Total Variation de liquidités	-116,9	-146,1
<b>Variation des liquidités</b>	<b>-116,9</b>	<b>-146,1</b>

L'activité d'exploitation a généré un flux de trésorerie de 876,8 millions de francs, ce qui représente un repli de 86,3 millions de francs attribuable à une augmentation du fonds de roulement net. Les flux de trésorerie affectés aux investissements ont chuté de 158 millions de francs en 2007. Dans l'ensemble, ils représentent une sortie nette de 429,8 millions de francs, couverte à hauteur de 312,9 millions de francs par les fonds empruntés auprès de la Confédération et de tiers, et de 116,9 millions de francs par une réduction des liquidités.

**Endettement net**

M CHF	2007	2006
Dettes financières à court terme	105,1	136,4
Dettes financières à long terme	5 775,0	5 427,6
Autres dettes à long terme	12 702,1	12 770,0
<i>dont envers des tiers</i>	220,8	224,3
<i>dont envers la Confédération</i>	8 456,2	8 225,8
<i>dont envers des institutions de prévoyance</i>	1 200,0	0,0
<i>dont passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16</i>	2 825,1	4 319,9
<i>./. Recettes imputées à long terme</i>	-141,0	-140,1
<i>./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16</i>	-2 825,1	-4 319,9
<b>Total des dettes financières</b>	<b>15 616,2</b>	<b>13 873,9</b>
<i>./. Liquidités et titres</i>	-1 179,3	-1 364,0
<b>Endettement net</b>	<b>14 436,9</b>	<b>12 509,9</b>
<b>Augmentation de l'endettement net</b>	<b>1 927,0</b>	<b>577,6</b>
Variation des dettes envers la Confédération	230,5	347,7
<b>Augmentation de l'endettement net hormis Confédération</b>	<b>1 696,5</b>	<b>229,9</b>

En 2007, l'endettement net a augmenté de 1927,0 millions de francs. Déduction faite des capitaux de 230,5 millions de francs empruntés auprès de la Confédération pour financer les investissements dans l'infrastructure, l'endettement net envers les tiers a progressé de 1696,5 millions de francs. Cette augmentation s'explique par la souscription de prêts à hauteur de 1493,0 millions de francs pour contribuer à l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF. Cette hausse est également liée, à hauteur de 203,5 millions, au financement du matériel roulant et d'autres investissements commerciaux.

## Compte de résultat du groupe CFF.

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

M CHF	Remarque	2007	2006
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	3 503,3	3 278,8
Indemnités compensatoires	2	668,7	631,3
Produits résultant de la location d'immeubles	3	327,0	317,4
Produits accessoires	4	1 300,3	1 242,5
Autres produits	5	51,8	31,7
Prestations propres	6	675,4	684,2
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	7	1 284,4	1 211,4
Déductions sur les produits	8	-136,9	-128,4
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>7 673,9</b>	<b>7 269,0</b>
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables	9	-624,9	-583,4
Charges de personnel	10	-3 392,9	-3 120,0
Autres charges d'exploitation	11	-2 069,0	-1 786,6
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles	12	-1 361,1	-1 152,0
Charges d'investissement non activées	13	0,0	-283,2
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-7 447,9</b>	<b>-6 925,2</b>
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>226,0</b>	<b>343,8</b>
Produits financiers	14	97,5	85,9
Charges financières	15	-232,9	-166,8
<b>Bénéfice avant impôts</b>		<b>90,6</b>	<b>262,9</b>
Impôts	16	-8,6	-0,5
Parts des minoritaires		-1,6	-3,0
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b>80,4</b>	<b>259,4</b>

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

## Bilan du groupe CFF.

### Actif.

M CHF	Remarque	31.12.2007	31.12.2006
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités	17	586,1	702,3
Titres		20,6	15,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	18	680,4	661,5
Autres créances	19	258,2	202,6
Stocks et travaux en cours	20	344,3	311,6
Actifs de régularisation		521,5	385,0
<b>Total Actif circulant</b>		<b>2 411,1</b>	<b>2 277,9</b>
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	21	1 275,2	1 310,1
Immobilisations corporelles	22	22 115,7	21 595,6
Immobilisations en cours de construction	22	4 443,9	4 614,9
Immobilisations incorporelles	23	346,8	269,4
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>28 181,6</b>	<b>27 790,0</b>
<b>Total Actif</b>		<b>30 592,7</b>	<b>30 067,9</b>

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

## Passif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2007	31. 12. 2006
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme	24	105,1	136,4
Dettes résultant de livraisons et de prestations	25	782,5	751,5
Autres dettes à court terme	26	157,4	135,6
Passifs de régularisation	27	1 248,0	1 190,5
Provisions à court terme	28	460,9	355,7
<b>Total des capitaux étrangers à court terme</b>		<b>2 753,9</b>	<b>2 569,6</b>
Dettes financières à long terme	29	5 775,0	5 427,6
Autres dettes à long terme	30	12 702,1	12 770,0
Provisions à long terme	28	394,8	414,6
<b>Total des capitaux étrangers à long terme</b>		<b>18 872,0</b>	<b>18 612,2</b>
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>21 625,9</b>	<b>21 181,9</b>
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves provenant de primes		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices avant bénéfice du groupe		-2 257,4	-2 517,2
Bénéfice du groupe		80,4	259,4
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>		<b>8 892,1</b>	<b>8 811,3</b>
Parts des minoritaires		74,8	74,8
<b>Total Fonds propres</b>		<b>8 966,8</b>	<b>8 886,1</b>
<b>Total Passif</b>		<b>30 592,7</b>	<b>30 067,9</b>

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



## Tableau de financement du groupe CFF. Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

M CHF	2007	2006
Bénéfice du groupe	80,4	259,4
Amortissements de l'actif immobilisé	1 349,7	1 152,0
Pertes sur dépréciations d'actifs	11,4	0,0
Produits et charges d'investissement non activés	20,0	204,4
Diminution des recettes imputées à long terme	-11,6	-10,4
Augmentation de provisions	84,7	29,0
Autres charges/produits sans incidence sur le fonds	-17,3	6,2
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés	-102,6	-50,6
Prestations propres activées sur immobilisations corporelles	-371,8	-395,0
Bénéfices proportionnels résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence	-0,7	-1,2
Résultat des parts des minoritaires	1,6	3,0
Augmentation des titres	-5,6	-0,4
Augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	-18,9	-125,5
Augmentation/Diminution des stocks et travaux en cours	-32,7	0,7
Augmentation des autres actifs circulants	-163,7	-18,9
Diminution/Augmentation des dettes résultant de livraisons et de prestations	-24,4	5,8
Augmentation/Diminution des autres dettes à court terme	78,1	-95,4
<b>Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation</b>	<b>876,8</b>	<b>963,1</b>
Versements provenant de la liquidation de sociétés consolidées	-0,8	0,0
Paiements provenant de désinvestissements (vente) de sociétés consolidées	0,0	0,5
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction	-1 409,1	-1 551,1
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles	192,3	86,2
Versements pour investissements d'immobilisations financières	-18,2	-6,6
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières	8,3	13,1
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles	-79,9	-6,9
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles	0,8	0,0
<b>Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement</b>	<b>-1 306,6</b>	<b>-1 464,6</b>
Versement pour de nouveaux emprunts	0,0	150,0
Remboursements d'emprunts	-50,0	-150,0
Augmentation/Remboursement des dettes financières à court terme	31,7	-20,2
Augmentation des dettes financières à long terme	414,2	3,7
Remboursement/Augmentation d'autres dettes financières à long terme	-82,1	373,2
Distributions de dividendes aux actionnaires minoritaires	-0,8	-1,3
<b>Variation de liquidités résultant de l'activité de financement</b>	<b>312,9</b>	<b>355,4</b>
<b>Total Variation de liquidités</b>	<b>-116,9</b>	<b>-146,1</b>
Liquidités au 1 <sup>er</sup> janvier	702,3	847,8
Différence de change	0,7	0,5
Liquidités au 31 décembre	586,1	702,3
<b>Variation de liquidités</b>	<b>-116,9</b>	<b>-146,1</b>

## Tableau des capitaux propres du groupe CFF.

	Capital social	Réserves provenant de primes (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Cumul des différences de change	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
M CHF							
<b>Fonds propres au 1.1.2006</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-2 519,3</b>	<b>1,7</b>	<b>8 551,5</b>	<b>73,4</b>	<b>8 624,9</b>
Dividendes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Bénéfice/Perte du groupe	0,0	0,0	259,4	0,0	259,4	2,7	262,1
Différences de change	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
<b>Fonds propres au 31.12.2006</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-2 259,9</b>	<b>2,0</b>	<b>8 811,3</b>	<b>74,8</b>	<b>8 886,1</b>
Modification du périmètre de consolidation			0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Dividendes			0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Bénéfice/Perte du groupe			80,4	0,0	80,4	1,6	82,0
Différences de change			0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
<b>Fonds propres au 31.12.2007</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-2 179,5</b>	<b>2,5</b>	<b>8 892,1</b>	<b>74,8</b>	<b>8 966,8</b>

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

## Annexe aux comptes du groupe 2007.

### 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 du groupe.

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 132 et 133.

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. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont saisis à 100 pour cent; la part de tiers aux fonds propres et au résultat figure séparément.

Pour les participations dans des joint-ventures, la méthode de l'intégration proportionnelle est appliquée. Les différents partenaires exercent une influence absolument identique et un contrôle équivalent sur la société. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont saisis de manière proportionnelle.

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

Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles la SA CFF détient une participation de 20 à 50 pour cent, sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, au même titre que les sociétés détenues par la SA CFF à 50 pour cent qui ne remplissent pas les critères requis pour une intégration proportionnelle.

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

Conversion monétaire. L'actif et les capitaux étrangers des bilans établis en monnaies étrangères sont convertis au cours du jour de clôture. Les fonds propres sont convertis au cours historique, les produits et les charges au cours moyen. Les différences de change résultant de l'application de cette méthode sont compensées par 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	
	2007	2006	31.12.2007	31.12.2006
EUR	1,65	1,58	1,66	1,61
GBP	2,39	2,31	2,25	2,35

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 fonds propres et le prix d'achat est inscrite à l'actif en tant que goodwill et 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 à l'évaluation et à la présentation des comptes correspondent aux recommandations Swiss GAAP RPC.

Actif circulant. Les *liquidités* englobent les avoirs en caisse, les avoirs en comptes postaux et les avoirs en comptes bancaires ainsi que les placements financiers réalisables à court terme.

Les *titres* sont évalués au cours du marché.

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

Les *stocks et travaux en cours*, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés 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). L'évaluation est réalisée à l'aide de la méthode de suivi des coûts ou de la méthode du coût standard suivant les articles. 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.

Actif immobilisé. 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. Des impôts différés actifs sur des différences temporaires ainsi que sur des pertes fiscales reportées ne peuvent être comp-

tabilisés que lorsqu'il est probable qu'ils pourront être réalisés dans le futur par l'existence de bénéfices imposables suffisants.

Les *immobilisations corporelles* sont évaluées au coût d'acquisition ou au prix de revient, déduction faite des amortissements nécessaires. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Equipements techniques, électrotechniques et mécaniques	15–25
Instruments, mobilier et outillage	5–20
Matériel informatique	2–8
Télécommunications	
– Petits appareils, réseaux	2–8
– Installations de télécommunication, installations radio, etc.	10–20
Véhicules	
– Locomotives et véhicules moteurs	25–30
– Voitures	20–30
– Wagons et wagons de service	20–33
– Petits véhicules de traction	20–30
– Véhicules routiers et autres	7–20
Technique ferroviaire	15–33
Raccordement, alimentation, élimination	15–30
Ouvrages hydrauliques	
– Conduites haute pression, galeries de captage/dessableurs	40–50
– Autres ouvrages hydrauliques	70–80
Bâtiments	
– Bâtiments d'habitation, locaux administratifs ou commerciaux et bureaux	55–75
– Autres bâtiments	40–60

Les charges financières dues au titre d'actif donnant droit à des indemnités compensatoires sont comptabilisées si le délai requis entre le début du chantier et la mise en service est conséquent. Basée sur la valeur moyenne du bien, la comptabilisation est effectuée au taux moyen des capitaux étrangers utilisés.

Les contrats de leasing qui, sur le plan économique, sont assimilés à l'achat d'un objet 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 donnent lieu à des opérations de régularisation qui sont dissoutes sur l'ensemble de la durée du contrat.

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

Les *immobilisations en cours de construction* englobent l'ensemble des coûts sur projets activés, relatifs à des immobilisations corporelles. Les coûts sur projets non activés sont facturés selon le type de charges au moment de l'établissement du compte de résultat. Des corrections de valeur sur les immobilisations en cours de construction sont réalisées en cas de réelle dépréciation d'actifs selon la norme Swiss GAAP RPC 20.

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. Il n'existe pas d'immobilisations incorporelles produites en propre. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

Goodwill		5
Droits	selon le contrat	
Logiciels		4-8

Les coûts sur projets activés figurent au poste «Immobilisations en cours de construction». Les coûts sur projets non activés sont facturés en fonction du type de charges au moment de l'établissement du compte de résultat. Des corrections de valeur sur les immobilisations en cours de construction sont réalisées en cas de réelle dépréciation d'actifs selon la norme Swiss GAAP RPC 20.

Capitaux étrangers. 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 provisions fiscales à long terme regroupent les impôts différés. Ces derniers concernent uniquement les filiales, car la SA CFF – à l'exception des immeubles non

destinés à l'exploitation ferroviaire – et CFF Cargo SA 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, sous les provisions à long terme. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte au taux de refinancement applicable vis-à-vis de la Confédération.

Les affectations à la *prévoyance professionnelle* sont conformes aux prescriptions de la LPP. La Caisse de pensions des CFF a adopté le système de primauté des cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Jusqu'à la fin 2006, la plupart des institutions de prévoyance du groupe appliquaient le régime basé sur les prestations.

En principe, la prévoyance professionnelle des employés de la SA CFF, de CFF Cargo SA et de certaines filiales est assurée par la Caisse de pensions des CFF, autonome depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Les autres filiales sont rattachées à d'autres institutions de prévoyance ou disposent de leur propre institution de prévoyance.

La recommandation Swiss GAAP RPC 16 régit la présentation des incidences économiques des engagements de prévoyance dans les comptes annuels des entreprises, indépendamment de la forme juridique des plans et institutions de prévoyance. Cette approche économique oblige à saisir les passifs et les actifs des institutions de prévoyance dans les comptes annuels, même si cela n'entraîne aucun effet obligatoire en faveur ou à la charge des institutions de prévoyance.

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

flux de trésorerie futurs en ce sens que la société veut ou doit participer au financement (p. ex. cotisations d'assainissement).

Les modifications de ces incidences économiques sont enregistrées dans les charges de personnel avec effet sur le résultat.

Produits dérivés. Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à réduire les risques. Les produits dérivés servent donc à couvrir les opérations de base. Une évaluation régulière des transactions hors bilan permet de contrôler les risques. Les affaires ayant une incidence sur le compte de résultat sont comptabilisées dès leur réalisation. Le principe d'évaluation du sous-jacent s'applique.

Créances éventuelles et engagements conditionnels.

Les engagements conditionnels et les créances éventuelles comprennent les cautionnements, les garanties, les créances à titre de garantie, les actifs mis en gage et les autres engagements ou créances quantifiables à caractère conditionnel. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

Les autres engagements à long terme comprennent l'ensemble des engagements ayant une échéance supérieure un an à compter du jour d'établissement du bilan ou ne pouvant pas être résiliés dans un délai de 12 mois. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale.



## Remarques concernant les comptes du groupe.

### 0 Remarques générales

A la suite de l'entrée en vigueur des recommandations Swiss GAAP RPC dans leur version remaniée au 1<sup>er</sup> janvier 2007, le rapport financier a dû subir diverses modifications. Celles-ci concernent les désignations des postes comptables et la structure des comptes. Les comptes de l'exercice 2006 ont également été révisés. Les recommandations Swiss GAAP RPC remaniées n'ont aucune incidence sur les évaluations et le résultat du groupe.

Elles précisent des obligations d'information supplémentaires, qui sont mentionnées dans les paragraphes correspondants.

### 0.1 Modification du périmètre de consolidation

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le périmètre des participations consolidées a subi la modification suivante:

Liquidation: RailLink SA en liquidation, Berne (mars 2007)

### 0.2 Changements de présentation

#### Bénéfices/Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

Les bénéfices ou la perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés sont désormais portés en compte dans les produits accessoires ou les autres charges d'exploitation. Les comptes de l'exercice 2006 ont également été révisés.

#### Immobilisations en cours de construction

La méthode de comptabilisation des immobilisations en cours de construction a été modifiée en août 2006. Depuis, seuls les coûts sur projets activés conformément à la directive d'inscription à l'actif sont comptabilisés au poste «Immobilisations en cours de construction». Les parts non activées accumulées sur des projets sont comptabilisées en fonction du type de charges dans le compte de résultat.

Effets sur la comparabilité avec les données de l'exercice précédent. Le solde des «Charges d'investissement non activées» indiqué dans le compte de résultat à la fin de l'exercice 2006 correspond à la facturation de projets réalisée conformément aux principes valables jusqu'en juillet 2006. Il est confronté au solde de la variation des corrections de valeurs sur infrastructures en construction, calculé selon la même méthode.

Du fait du changement de présentation, les postes «Charges d'investissement non activées» et «Variation des corrections de valeur sur infrastructures en construction» ne sont que partiellement comparables avec les données de l'exercice précédent. Le retraitement des données de l'exercice précédent n'a pas été réalisé pour des raisons de rentabilité.

### 1 Produits du trafic

M CHF	2007	2006
Trafic voyageurs	2 321,0	2 159,7
Trafic marchandises	1 033,9	972,7
Prestations d'exploitation	87,7	89,2
Infrastructure	60,7	57,2
<b>Produits du trafic</b>	<b>3 503,3</b>	<b>3 278,8</b>

Les produits du trafic ont augmenté de 6,8 pour cent ou 224,5 millions de francs en 2007.

Le produit du trafic voyageurs a affiché une progression de 161,3 millions de francs ou 7,5 pour cent, qui est largement imputable à l'élargissement de l'offre en trafic grandes lignes, à l'intensification du trafic international (Lyria III et Cisalpino) et à l'étoffement de l'offre en trafic régional.

Le produit du trafic marchandises s'est inscrit en hausse de 6,3 pour cent. Cette augmentation résulte notamment de l'intensification du trafic international et de la facturation de prestations supplémentaires. L'arrivée de tiers dans le secteur du trafic par wagons isolés a ravivé la concurrence sur le marché suisse.

Les produits liés aux prestations d'exploitation affichent une légère baisse de 1,5 million de francs par rapport à l'exercice précédent.

L'augmentation du poids des trains et l'accroissement des opérations de transport effectuées par des tiers en trafic voyageurs – notamment pour des courses d'essai dans le tunnel de base du Lötschberg – ou en trafic marchandises ont contribué à la hausse des produits liés aux prestations relevant de l'infrastructure.

## 2 Indemnités compensatoires

M CHF	2007	2006
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	348,7	337,0
Cantons	204,7	187,3
Contributions de tiers	38,4	27,8
<b>Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>	<b>591,8</b>	<b>552,1</b>
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises pour le trafic combiné	46,8	46,8
pour les autres trafics marchandises	18,4	18,6
<b>Total des subventions concernant le prix des sillons</b>	<b>65,2</b>	<b>65,4</b>
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	11,7	13,8
<b>Indemnités compensatoires</b>	<b>668,7</b>	<b>631,3</b>

Les indemnités compensatoires ont augmenté de 37,4 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cette hausse est largement imputable aux indemnités compensatoires (39,7 millions de francs) liées au trafic voyageurs régional, qui ont affiché une belle progression en raison de l'élargissement de l'offre, de l'exploitation de lignes supplémentaires, de la hausse des frais d'exploitation et de l'utilisation de nouveau matériel roulant.

Les subventions concernant le prix des sillons et les indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné sont restées assez stables par rapport à 2006.

Selon 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 transport zurichoise (ZVV) (voir remarque 7), la subvention de 38,0 millions de francs allouée à la ZVV est déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic voyageurs régional.

## 3 Produits résultant de la location d'immeubles

Les produits issus de la location d'immeubles ont augmenté une fois de plus au cours de l'exercice sous revue. Les gares «RailCity» et «Gare et plus» enregistrent de nouveau la plus forte croissance.

## 4 Produits accessoires

M CHF	2007	2006
Prestations de services pour tiers	511,6	494,6
Travaux de maintenance et d'entretien	79,6	102,9
Produits résultant de la location	90,6	89,2
Ventes d'énergie	86,1	95,0
Opérations de change	41,4	40,0
Commissions	87,6	84,0
Matériel et imprimés	40,2	44,0
Participations financières	220,7	201,9
Bénéfices provenant de l'allénation d'actifs immobilisés	107,3	52,3
Autres produits accessoires	35,0	38,7
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 300,3</b>	<b>1 242,5</b>

Les produits accessoires ont progressé de 57,8 millions de francs par rapport à 2006. Cet accroissement s'explique par le gonflement, à hauteur de 55,0 millions de francs, des bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés, qui sont affectés entre autres au remboursement des intérêts et des amortissements du prêt contracté dans le cadre de l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF.

La hausse des prestations de services pour tiers est largement due aux prestations fournies en 2007 ainsi qu'à la livraison de matériel de rechange pour les installations de sécurité situées sur le nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist.

Le recul, en 2007, des prestations d'entretien pour le matériel roulant et des installations d'infrastructure appartenant à des tiers a pesé sur les produits liés aux travaux de maintenance et d'entretien, en baisse de 23,3 millions de francs.

Les produits résultant de la location sont restés stables par rapport à l'exercice précédent.

L'énergie produite par les centrales des CFF ainsi que par les centrales partenaires a connu une belle progression en raison des conditions météorologiques clémentes et du niveau élevé des lacs de retenue. Ainsi, les CFF ont pu couvrir leurs besoins plus faibles en énergie à un prix moindre si bien que les charges énergétiques s'inscrivent en recul (voir remarque 11).

Les participations financières ont crû de 18,8 millions de francs en raison de la participation de tiers au financement de projets d'investissement et du règlement définitif des prestations d'assurance fournies pour les intempéries d'août 2005.

## 5 Autres produits

Les autres produits ont crû en raison du versement d'indemnités dues pour une livraison tardive de rames et du remboursement d'un prêt ayant déjà fait l'objet de corrections de valeur.

## 6 Prestations propres

M CHF	2007	2006
Investissements	371,8	395,0
Etablissement de stocks	303,6	289,2
<b>Prestations propres</b>	<b>675,4</b>	<b>684,2</b>

Le recul du volume des investissements s'est traduit par un léger repli des prestations propres liées aux investissements. En revanche, les prestations de stockage liées à l'entretien du matériel roulant se sont inscrites en hausse.

## 7 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure

M CHF	2007	2006
Amortissement lié à l'infrastructure	838,9	855,5
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	445,5	355,9
<b>Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure</b>	<b>1 284,4</b>	<b>1 211,4</b>

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 est en principe couverte par les contributions à l'exploitation de l'infrastructure.

Les prestations de la Confédération liées à l'infrastructure ont augmenté de 73,0 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cette hausse est due à la croissance des contributions à l'exploitation du fait de l'entrée en vigueur de la Convention sur les prestations 2007-2010 négociée entre les CFF et la Confédération. Elle permet de compenser aussi bien les coûts supplémentaires liés à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire étendue que le recul des indemnités compensatoires versées par l'unité d'affaires Immobilier. La contribution pour amortissements a fléchi de 16,6 millions de francs en raison de la baisse des charges d'investissements non activés.

Les prestations de la Confédération englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise (ZVV) d'un montant de 38,0 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).

### 8 Déductions sur les produits

Les déductions sur les produits ont augmenté de 8,5 millions de francs. Cette augmentation est due à la hausse des créances non honorées et à leur évaluation.

### 9 Charges de matières premières et consommables

Les charges de matières premières et consommables ont crû de 41,5 millions de francs. En 2006, ce poste a permis de dissoudre 30,5 millions de francs de provisions. L'accroissement enregistré au cours de l'exercice sous revue résulte de l'augmentation des matières premières requises lors de l'entretien des véhicules, de la hausse des prix du marché et de l'achat de matériel de rechange pour les installations de sécurité sur le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist (voir remarque 4).

### 10 Charges de personnel

M CHF	2007	2006
Charges salariales	2 717,4	2 619,5
Charges sociales	461,3	388,4
Charges de personnel NOA	19,3	44,0
Autres charges de personnel	194,9	68,1
<b>Charges de personnel</b>	<b>3 392,9</b>	<b>3 120,0</b>

Les effectifs moyens ont diminué de 495 postes pour s'établir à 27 438 postes à plein temps. Malgré ce fléchissement, les charges de personnel ont crû de 272,9 millions de francs notamment sous l'effet de différentes nouveautés en matière de rémunération. Outre l'augmentation des salaires, les mesures salariales 2007 comprenaient la nouvelle réglementation des allocations et des déductions pour assurances, la hausse de la durée hebdomadaire du travail à 41 heures, l'adoption par la Caisse de pensions du système de primauté des cotisations en lieu et place du régime basé sur les prestations ainsi que l'accroissement du personnel temporaire.

Hormis ces modifications, le rachat de la caisse de pensions de la société Zentralbahn a pesé sur les charges sociales à hauteur de 8,9 millions de francs.

Les autres charges de personnel se sont envolées sous l'effet, notamment, de la constitution de provisions pour des mesures de restructuration chez CFF Cargo à hauteur de 65,5 millions de francs. En revanche, les provisions devenues inutiles et dissoutes en 2006 représentaient 38,2 millions de francs (voir remarque 28).

### 11 Autres charges d'exploitation

M CHF	2007	2006
Loyer pour immobilisations corporelles	39,8	36,0
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	439,9	316,4
Charges de véhicules	151,7	127,5
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	64,9	49,0
Charges d'énergie, élimination des déchets	154,6	172,3
Charges d'administration et d'informatique	335,6	302,1
Dépenses publicitaires	66,8	59,3
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	4,8	3,0
Autres charges d'exploitation	394,1	387,1
Charges pour prestations fournies par des tiers	346,9	279,0
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/prestations de la Confédération	69,9	55,0
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 069,0</b>	<b>1 786,6</b>

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 282,4 millions de francs ou 15,8 pour cent pendant l'exercice sous revue.

La hausse des charges liées à l'entretien, à la réparation et au remplacement d'installations est largement imputable à l'introduction de la nouvelle méthode de financement le 1<sup>er</sup> août 2006, qui prévoit la comptabilisation des prestations de tiers non activées au poste «Immobilisations en cours de construction». En outre, les mesures de restructuration appliquées au secteur de la maintenance de CFF Cargo ont grevé les comptes à hauteur de quelque 22 millions de francs.

Les charges de véhicules ont augmenté de 24,2 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Les provisions devenues inutiles et initialement constituées pour l'assainissement du parc de véhicules ont pu être dissoutes à hauteur de 23,1 millions de francs. Compte tenu des températures clémentes enregistrées au cours de l'hiver 2006/2007, le matériel roulant a nécessité moins de travaux d'entretien. En revanche, les nombreuses défaillances du Cisalpino (ETR 470) ont gonflé les charges. Pour répondre à la hausse des prestations de transport en trafic marchandises, CFF Cargo a dû louer des véhicules supplémentaires.

La forte hausse du poste «Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes» est liée à la dissolution des provisions constituées pour les impôts sur les gains immobiliers en 2006 à la suite de l'établissement de l'assiette d'imposition définitive. En 2007, les primes d'assurance sont restées stables. Par contre, les frais de transit liés à l'électricité ont diminué.

Les charges d'énergie et d'élimination des déchets ont reculé à la suite du fléchissement du volume des transactions et du repli des prix de l'énergie sur le marché.

L'application du nouveau principe de comptabilisation consistant à enregistrer en fonction du type de charges les charges d'investissement liées aux projets informatiques non activées a gonflé les charges d'informatique. Cette augmentation a été accentuée par la croissance du nombre de projets informatiques. Les charges d'administration se sont accrues à la suite de la conclusion de multiples mandats de conseil, notamment dans le cadre du projet d'assainissement de CFF Cargo.

L'augmentation des autres charges d'exploitation s'explique par la dissolution des provisions devenues inutiles et initialement constituées pour les risques d'activité et de procès.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires et prestations de la Confédération 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 versées par la Confédération.

## 12 Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles

M CHF	2007	2006
Amortissements sur immobilisations financières	0,3	-0,6
Amortissements sur immobilisations corporelles	1 253,5	1 212,1
Variation des corrections de valeur sur immobilisations en cours de construction	0,0	-176,9
Amortissements sur immobilisations incorporelles	65,3	68,9
Amortissement sur valeurs comptables résiduelles	42,0	48,5
<b>Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles</b>	<b>1 361,1</b>	<b>1 152,0</b>

En 2006, la variation des corrections de valeur sur immobilisations en cours de construction a limité les frais d'amortissement. En effet, les diminutions sur les immobilisations en cours de construction s'étant avérées supérieures aux augmentations liées aux nouveaux investissements (effet de Rail 2000), les corrections de valeur requises ont été moins importantes. Par ailleurs, les parts non activées résultant de la facturation des projets étaient affectées au poste «Charges d'investissement non activées» jusqu'au 31 juillet 2006. Depuis l'introduction de la nouvelle méthode de financement le 1<sup>er</sup> août 2006, ces parts sont comptabilisées en fonction du type de charges. Les corrections de valeur forfaitaires sur les immobilisations en cours de construction disparaissent avec le changement de méthode (voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Immobilisations en cours de construction»). Compte tenu de ces effets, les amortissements ont augmenté de 32,2 millions de francs au cours de l'exercice sous revue, en raison de l'accroissement de 9,8 millions de francs des amortissements linéaires sur l'encours des immobilisations en hausse et sur les amortissements liés aux corrections de valeur.

## 13 Charges d'investissement non activées

(Voir remarques au point 0.2 Changements de présentation, paragraphe «Immobilisations en cours de construction».)

**14 Produits financiers**

M CHF	2007	2006
Tiers	44,4	36,4
Sociétés associées	0,7	0,7
Actionnaire	1,1	1,6
Produits financiers et produits de participation d'autres participations	1,1	1,2
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	6,1	7,1
Autres produits financiers	44,1	38,9
<b>Produits financiers</b>	<b>97,5</b>	<b>85,9</b>

Au cours de la période sous revue, les CFF ont perçu 5,5 millions de francs issus des produits de participation de sociétés associées et d'autres participations, contre 7,0 millions de francs en 2006.

L'augmentation des produits financiers s'explique avant tout par l'appréciation des taux de change.

**15 Charges financières**

M CHF	2007	2006
Tiers	186,3	135,1
Ajustement de la valeur comptable des participations dans les sociétés associées	1,1	0,1
Autres charges financières	45,6	31,6
<b>Charges financières</b>	<b>232,9</b>	<b>166,8</b>

Les sorties de fonds liées aux recettes et dépenses d'intérêts s'élèvent à 154,0 millions de francs contre 105,9 en 2006.

La hausse des charges financières envers des tiers est due à la souscription d'un prêt de 1493,0 millions de francs pour financer l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF.

Les effets de change, et notamment l'euro fort, ont entraîné une augmentation des autres charges financières.

**16 Impôts**

M CHF	2007	2006
Impôts courants sur les bénéfices et le capital	8,5	0,3
Impôts différés sur les bénéfices	0,1	0,2
<b>Impôts</b>	<b>8,6</b>	<b>0,5</b>

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont payé 14,1 millions de francs au titre des impôts sur les bénéfices contre 12,6 millions de francs en 2006. La préention fiscale différée pour perte fiscale reportée et non encore utilisée s'élève à 6,3 millions de francs ,contre 5,5 millions de francs en 2006.

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, la SA CFF est toutefois assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

D'autres charges d'impôts proviennent des filiales de la SA CFF assujetties à l'impôt.



**17 Liquidités**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Caisse	45,7	47,0
Poste	142,4	118,0
Banques	340,2	474,1
Dépôts à terme	88,3	81,2
Comptes d'attente	-30,5	-18,1
<b>Liquidités</b>	<b>586,1</b>	<b>702,3</b>

**18 Créances résultant de livraisons et de prestations**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Créances résultant de livraisons et de prestations envers des tiers	715,0	682,0
envers des participations non consolidées	9,0	19,6
Corrections de valeur	-43,6	-40,1
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>680,4</b>	<b>661,5</b>

L'accroissement des créances résultant de livraisons et de prestations envers des tiers est lié à la hausse des chiffres d'affaires.

**19 Autres créances**

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

**20 Stocks et travaux en cours**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Stocks	506,1	465,0
Travaux en cours	30,1	22,9
Corrections de valeur	-191,9	-176,3
<b>Stocks et travaux en cours</b>	<b>344,3</b>	<b>311,6</b>

Les stocks et travaux en cours ont crû de 32,7 millions de francs en 2007. L'accroissement des stocks résulte de l'augmentation du nombre de pièces détachées pour les véhicules moteurs et les wagons ainsi que pour les machines et le système ETCS. Le relèvement des corrections de valeurs est dû au bon écoulement des pièces de rechange.

## 21 Immobilisations financières

	Titres à long terme	Participations dans les sociétés associées	Autres participations	Créances à long terme envers des tiers	Créances à long terme envers des participations non consolidées	Total
M CHF						
<b>Coût d'acquisition</b>						
Etat au 1. 1. 2007	646,8	67,1	38,7	580,2	20,1	1 352,8
Fluctuations de valeur	-74,2	0,7	0,0	0,0	0,0	-73,5
Augmentation	0,0	0,0	0,0	18,2	0,0	18,2
Diminution	0,0	-0,1	-0,1	-6,4	-1,6	-8,1
Transferts	0,0	0,0	0,0	17,4	0,0	17,4
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>572,6</b>	<b>67,6</b>	<b>38,6</b>	<b>609,4</b>	<b>18,5</b>	<b>1 306,8</b>
<b>Amortissements cumulés</b>						
Etat au 1. 1. 2007	0,0	0,0	-6,8	-36,0	0,0	-42,8
Augmentation	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,3
Diminution	0,0	0,0	0,1	11,4	0,0	11,5
Transferts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,0</b>	<b>-24,6</b>	<b>0,0</b>	<b>-31,6</b>
Valeur comptable nette au 1. 1. 2007	646,8	67,1	31,9	544,2	20,1	1 310,1
<b>Valeur comptable nette au 31. 12. 2007</b>	<b>572,6</b>	<b>67,6</b>	<b>31,6</b>	<b>584,9</b>	<b>18,5</b>	<b>1 275,2</b>

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

## Evolution des participations dans les sociétés associées

	Part de fonds propres	Goodwill net
Valeur comptable nette au 1. 1. 2007	67,1	0,0
Dividendes perçus	-4,3	
Part au résultat	5,0	
Diminution	-0,1	0,0
<b>Valeur comptable nette au 31. 12. 2007</b>	<b>67,6</b>	<b>0,0</b>

Les créances à long terme envers des tiers englobent les prêts hypothécaires et les crédits de construction octroyés aux coopératives d'habitation des cheminots. Les augmentations et diminutions correspondent essentiellement à l'octroi et au remboursement de ces prêts.

## 22 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction

	Véhicules (contrats de leasing)	Infrastruct./ Superstruct./ Technique ferroviaire	Autres immobilisa- tions corporelles	Terrains	Bâtiments	Total Immobilisa- tions corporelles	Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes	Total
M CHF								
<b>Coût d'acquisition</b>								
Etat au 1. 1. 2007	12 849,4	16 012,7	5 020,3	1 580,7	3 748,4	39 211,5	4 614,9	43 826,4
Conversion monétaire	0,5	0,0	0,0	0,0	0,1	0,6	0,0	0,6
Investissements	25,3	42,1	3,5	0,6	1,5	73,0	1 771,7	1 844,7
Transferts des immobilisations en cours de construction	677,8	854,0	250,3	4,4	179,7	1 966,2	-2 028,4	-62,2
Créance d'investissement	-17,7	-78,8	-10,4	-0,1	-20,6	-127,5	105,7	-21,8
Diminution des immobilisations	-146,9	-124,8	-80,6	-23,6	-81,7	-457,7	-20,0	-477,7
Transferts	-3,7	0,0	7,2	0,0	-4,5	-1,0	0,0	-1,0
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>13 384,7</b>	<b>16 705,1</b>	<b>5 190,4</b>	<b>1 562,0</b>	<b>3 822,8</b>	<b>40 665,0</b>	<b>4 443,9</b>	<b>45 108,9</b>
dont contrats de leasing	2 572,2					2 572,2		2 572,2
dont objets de rendement				111,7	52,6	164,3		164,3
dont terrains non bâtis				58,1		58,1		58,1
<b>Amortissements cumulés</b>								
Etat au 1. 1. 2007	-7 115,9	-5 313,2	-3 522,2	-9,7	-1 655,0	-17 615,9	0,0	-17 615,9
Conversion monétaire	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,4
Modification du périmètre de consolidation	-462,8	-514,2	-182,1	0,0	-84,6	-1 243,8	0,0	-1 243,8
Augmentation	-7,1	0,0	0,1	-2,3	-0,4	-9,8	0,0	-9,8
Diminution	121,9	103,3	71,4	0,2	23,1	319,9	0,0	319,9
Transferts	2,9	0,0	-4,3	0,0	2,0	0,6	0,0	0,6
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>-7 461,4</b>	<b>-5 724,0</b>	<b>-3 637,2</b>	<b>-11,8</b>	<b>-1 715,0</b>	<b>-18 549,4</b>	<b>0,0</b>	<b>-18 549,4</b>
dont contrats de leasing	-1 080,1					-1 080,1		-1 080,1
dont objets de rendement				0,0	-12,3	-12,3		-12,3
dont terrains non bâtis				-0,7		-0,7		-0,7
Valeur comptable								
nette au 1. 1. 2007	5 733,6	10 699,5	1 498,1	1 571,0	2 093,4	21 595,6	4 614,9	26 210,5
<b>Valeur comptable nette au 31. 12. 2007</b>	<b>5 923,4</b>	<b>10 981,1</b>	<b>1 553,2</b>	<b>1 550,2</b>	<b>2 107,9</b>	<b>22 115,7</b>	<b>4 443,9</b>	<b>26 559,6</b>
dont contrats de leasing	1 492,0					1 492,0		1 492,0
dont objets de rendement				111,7	40,2	152,0		152,0
dont terrains non bâtis				57,5		57,5		57,5

Les intérêts comptabilisés au titre de l'exercice sous revue se sont élevés à 7,1 millions de francs contre 10,3 millions de francs en 2006.

Données sur les investissements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: en 2007, les immobilisations en cours de construction ont fait l'objet d'une contrepassation à hauteur de 20,0 millions de francs contre 21,0 millions de francs en 2006. L'ouvrage de raccordement du tunnel du Zimmerberg I a été repris en échange d'un prêt de la Confédération à hauteur de 42,0 millions de francs.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû principalement à la construction d'infrastructures et à l'acquisition de matériel roulant. Les autres immobilisations corporelles englobent l'ensemble des équipements, l'informatique, les systèmes de télécommunication ainsi que les systèmes d'alimentation et d'élimination.

**23 Immobilisations incorporelles**

M CHF	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations en cours de constructions	Total
<b>Coût d'acquisition</b>					
Etat au 1. 1. 2007	11,2	191,3	404,0	11,9	618,5
Augmentation	0,0	1,6	0,9	79,0	81,4
Créance d'investissement	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,3
Diminution	0,0	0,0	-20,6	-0,8	-21,4
Transferts	0,0	19,7	47,7	-4,2	63,2
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>11,2</b>	<b>212,5</b>	<b>431,9</b>	<b>85,9</b>	<b>741,5</b>
<b>Amortissements cumulés</b>					
Etat au 1. 1. 2007	-10,1	-51,7	-287,2	0,0	-349,1
Amortissements linéaires	-0,5	-12,4	-51,1	0,0	-63,9
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3
Diminution	0,0	0,0	20,2	0,0	20,3
Transferts	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
<b>Etat au 31. 12. 2007</b>	<b>-10,6</b>	<b>-64,1</b>	<b>-318,6</b>	<b>-1,3</b>	<b>-394,7</b>
Valeur comptable nette au 1. 1. 2007	1,1	139,6	116,8	11,9	269,4
<b>Valeur comptable nette au 31. 12. 2007</b>	<b>0,6</b>	<b>148,4</b>	<b>113,2</b>	<b>84,5</b>	<b>346,8</b>

Données sur les dépréciations d'actifs selon la RPC 20: inférieur aux prévisions, le volume des ventes réalisé par un service de billetterie a donné lieu à une dépréciation d'actifs de 1,3 million de francs.

**24 Dettes financières à court terme**

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Dettes bancaires à court terme	7,4	12,0
Dettes financières envers l'actionnaire (Confédération)	0,5	0,4
Dettes financières envers des tiers	97,2	123,9
<b>Dettes financières à court terme</b>	<b>105,1</b>	<b>136,4</b>

Voir commentaire à la remarque 29 pour les transactions n'ayant aucune répercussion sur les liquidités

Les dettes financières envers des tiers comprenaient en 2006 un emprunt obligataire de 50,0 millions de francs, arrivant à échéance en 2007 et émis au nom de Kraftwerk Amsteg AG. Il a été remplacé par un nouveau prêt à long terme souscrit début 2007.

**25 Dettes résultant de livraisons et de prestations**

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Dettes résultant de livraisons et de prestations envers des tiers	671,4	680,0
envers des sociétés ferroviaires	105,9	71,3
envers des sociétés associées	5,2	0,2
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>782,5</b>	<b>751,5</b>

L'accroissement des dettes envers les sociétés ferroviaires résulte de l'augmentation du volume de facturation liée à l'appréciation des devises, notamment à celle de l'euro.

**26 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.

**27 Passifs de régularisation**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Titres de transport	520,1	478,6
Charges financières	39,3	52,6
Autres	688,6	659,2
<b>Passifs de régularisation</b>	<b>1 248,0</b>	<b>1 190,5</b>

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 concerne pas les titres de transport individuels. L'accroissement des passifs de régularisation liés aux titres de transport s'explique par la hausse du nombre d'abonnements en circulation et par la vague d'achats précédant l'application des mesures tarifaires en décembre.

**28 Provisions**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Provisions à court terme	460,9	355,7
Provisions à long terme	394,8	414,6
<b>Provisions</b>	<b>855,7</b>	<b>770,4</b>

**Ventilation des provisions selon leur affectation**

	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Assainissement du secteur de l'énergie	Vacances/Heures supplémentaires	Restructuration	Impôts à long terme	Autres provisions	Total
M CHF								
Etat au 1.1.2007	2,2	75,4	238,8	121,0	36,5	3,0	293,4	770,4
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Constitution	0,1	2,0	0,0	3,1	110,8	1,3	108,6	225,9
Utilisation	-0,1	-3,4	-7,3	-4,3	-15,3	0,0	-70,1	-100,5
Dissolution	-0,5	0,0	0,0	0,0	-12,8	-1,2	-25,6	-40,1
Transfert	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0
<b>Etat au 31.12.2007</b>	<b>1,7</b>	<b>74,6</b>	<b>231,5</b>	<b>119,9</b>	<b>119,2</b>	<b>3,1</b>	<b>305,7</b>	<b>855,7</b>
dont provisions à court terme	0,7	10,5	20,0	119,9	103,7	0,0	206,2	460,9
dont provisions à long terme	1,0	64,1	211,5	0,0	15,5	3,1	99,5	394,8

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs le 1<sup>er</sup> janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de 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 2007. Les dépenses liées ont été prélevées sur la provision.

Pour l'assainissement du secteur énergétique, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs en avril 2001. Depuis cette période, les ventes de centrales et de participations, l'enregistrement de corrections de valeur sur les immobilisations ainsi que la dissolution de certaines réserves pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché ont permis de ramener la provision à 231,5 millions de francs. Une somme de 7,3 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2006.

En 2007, les avoirs au titre des vacances et des heures supplémentaires ont pu être réduits et réévalués en fin d'exercice aux taux de coûts applicables.

Dans l'ensemble, les mesures de restructuration déployées au sein de CFF Cargo ont pesé sur le résultat du groupe à hauteur de 96,0 millions de francs : des provisions de 89,1 millions ont été constituées et des correctifs de valeur sur les immobilisations corporelles ont été comptabilisés pour un total de 6,9 millions de francs.

Les autres provisions contiennent des provisions d'assurance pour les dommages ainsi que d'autres provisions nécessaires à l'entreprise, par exemple dans le domaine du matériel roulant. Au cours de l'exercice sous revue, une provision nette de 12,3 millions de francs a été constituée en raison de l'évaluation actuelle des risques.

**29 Dettes financières à long terme**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Dettes bancaires	1 062,0	658,5
Dettes résultant de contrats de leasing	3 099,7	3 069,0
Dettes hypothécaires	10,0	10,0
Emprunts obligataires	250,0	250,0
Caisse du personnel	1 353,3	1 440,1
<b>Dettes financières à long terme</b>	<b>5 775,0</b>	<b>5 427,6</b>

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: une partie des dettes financières à court terme (13,0 millions de francs) a été transformée en prêts à long terme. Les corrections de valeur sur les dettes résultant de contrats de leasing s'élèvent à 74,2 millions de francs et n'ont aucune incidence sur les liquidités alors que les pertes non réalisées découlant d'ajustements monétaires représentent 5,5 millions de francs.

Les dettes bancaires à long terme servent à refinancer les prêts alloués aux filiales. Leur hausse est essentiellement liée à la souscription d'un prêt de 293,0 millions de francs pour s'acquitter du versement direct d'une contribution à l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF.

Les dettes résultant de contrats de leasing servent à financer l'acquisition de matériel roulant à long terme.

Les dettes hypothécaires proviennent d'un prêt contracté lors de l'intégration de la BLI à la SA CFF en 2004.

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

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

**30 Autres dettes à long terme**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Emprunts à long terme auprès de tiers	220,8	224,3
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 456,2	8 225,8
Dettes envers les institutions de prévoyance	1 200,0	0,0
Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16	2 825,1	4 319,9
<b>Autres dettes à long terme</b>	<b>12 702,1</b>	<b>12 770,0</b>

Données sur les financements n'ayant aucune répercussion sur les liquidités: des recettes imputées, respectivement à hauteur de 3,9 et 7,7 millions de francs, ne figurent plus dans les dettes à long et court terme.

Une partie des dettes à long terme (7,3 millions de francs) a été transférée dans les dettes à court terme. Des prêts de la Confédération représentant un montant de 11,7 millions de francs ont également fait l'objet d'un transfert dans le cadre d'une cession d'installations au Südostbahn.

**Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Prêts à taux variable	2 495,9	2 358,9
Prêts à taux variable du Fonds pour les grands projets ferroviaires	5 956,3	5 862,0
Autres dettes à long terme	4,0	4,8
<b>Total</b>	<b>8 456,2</b>	<b>8 225,8</b>

Les dettes envers l'actionnaire (Confédération) ont augmenté de 230,5 millions de francs pendant l'exercice sous revue.



**Données sur les institutions de prévoyance**

Avantage économique/ Engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/ Insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise		Variation par rapport à l'exercice précédent	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans frais de personnel	
		31.12.2007	31.12.2006			2007	2006
M CHF							
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	0,0	0,0	10,7	-5,4	-16,1	-3,2
Plans de prévoyance avec excédent de couverture <sup>1</sup>	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,4	-3,4	-3,5
Plans de prévoyance avec insuffisance de couverture	-1 100,5	-2 825,1	-4 319,9	-1,8	-265,9	-264,1	-191,4
<b>Total</b>	<b>-1 100,5</b>	<b>-2 825,1</b>	<b>-4 319,9</b>	<b>8,9</b>	<b>-274,7</b>	<b>-283,6</b>	<b>-198,2</b>

1 Aucune information n'est disponible sur le montant de l'excédent de couverture enregistré par les institutions de prévoyance concernées. Ces excédents sont sans importance. Il n'en résulte aucun avantage économique pour les sociétés.

**Passifs résultant d'institutions de prévoyance**

Le recul des passifs résultant d'institutions de prévoyance est imputable à la contribution des CFF à l'assainissement de la Caisse de pensions. S'élevant à 1493 millions de francs, cette contribution est consentie sous la forme d'un prêt garanti de 1200 millions de francs et d'un versement de 293,0 millions de francs. Diverses créances résultant de contrats de location actuels ou futurs pour les gares RailCity de Bâle, Berne et Zurich et assorties de droits accessoires et préférentiels ont été cédées à la Caisse de pensions des CFF afin de garantir le prêt octroyé.

**Endettement net**

M CHF	Remarque	31.12.2007	31.12.2006
Dettes financières à court terme	24	105,1	136,4
Dettes financières à long terme	29	5 775,0	5 427,6
Autres dettes à long terme	30	12 702,1	12 770,0
./. Recettes imputées à long terme		-141,0	-140,1
./. Passifs résultant d'institutions de prévoyance RPC 16		-2 825,1	-4 319,9
<b>Total des dettes financières</b>		<b>15 616,2</b>	<b>13 873,9</b>
./. Liquidités et titres		-1 179,3	-1 364,0
<b>Endettement net</b>		<b>14 436,9</b>	<b>12 509,9</b>
<b>Variation par rapport à l'exercice précédent</b>		<b>1 927,0</b>	<b>577,6</b>

L'endettement net a augmenté de 1927,0 millions de francs pendant l'exercice sous revue. Cette hausse s'explique par la souscription d'un prêt à hauteur de 1493,0 millions de francs pour l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF.

**Autres données****Engagements conditionnels et actifs mis en gage**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Cautionnements, obligations de garantie	2,3	24,3
Actifs mis en gage	105,3	90,6
Autres engagements quantifiables	245,8	247,7
<b>Total</b>	<b>353,3</b>	<b>362,6</b>

**Autres engagements ne devant pas être portés au bilan**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Engagements d'investissement	2 289,0	1 661,0
Obligations d'achat d'énergie	970,1	1 017,3
Autres	316,8	283,4
<b>Total</b>	<b>3 576,0</b>	<b>2 961,7</b>

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.

**Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Payables dans les douze mois	10,9	13,0
Payables sous 1 ou 2 ans	7,4	8,5
Payables sous 2 ou 3 ans	4,1	3,9
Payables sous 3 ou 4 ans	0,7	1,2
<b>Total</b>	<b>23,1</b>	<b>26,5</b>

**Créances éventuelles**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Garanties de bonne fin	332,9	491,2
<b>Total</b>	<b>332,9</b>	<b>491,2</b>

**Dettes envers des institutions de prévoyance professionnelle**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Dettes à court terme	2,4	0,3
Dettes à long terme	1 200,0	0,0
<b>Total</b>	<b>1 202,4</b>	<b>0,3</b>

### Emprunts obligataires

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
3,500% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 1998 à 2007	0,0	50,0
3,750% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2001 à 2009	100,0	100,0
2,375% Emprunt Kraftwerk Amsteg AG 2006 à 2018	150,0	150,0
<b>Total</b>	<b>250,0</b>	<b>300,0</b>

Arrivant à échéance en 2007, l'emprunt à 3,500 pour cent a été enregistré dans les dettes à court terme en 2006.

### 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 1672,0 millions de francs. Ce montant est ventilé comme suit:

M CHF	2007	2006
Amortissement lié à l'infrastructure	838,9	855,5
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	445,5	355,9
Participation à raison des avantages ZVV	-38,0	-35,0
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional	348,7	337,0
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic marchandises	65,2	65,4
Indemnités compensatoires versées à CFF Cargo pour le trafic combiné	11,7	13,8
<b>Total</b>	<b>1 672,0</b>	<b>1 592,6</b>

Concernant les dettes envers l'actionnaire (Confédération), nous renvoyons le lecteur à la remarque 30.

### Instruments financiers

La chute tendancielle des taux d'intérêt ayant pris fin au second semestre 2007, les contrats venant à échéance à court terme ont dû être partiellement couverts par mesure de prudence.

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

M CHF	Motif	Volume du contrat	31.12.2007		Volume du contrat	31.12.2006	
			Valeur positive	négative		Valeur positive	négative
Instrument financier							
Monnaies	Couverture	68,1	1,5	0,6	53,4	0,8	0,3
Taux d'intérêt	Couverture	1 772,4	81,7	53,4	1 256,0	7,9	6,1
Autres sous-jacents	Couverture	15,9	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>		<b>1 856,4</b>	<b>83,2</b>	<b>55,2</b>	<b>1 309,4</b>	<b>8,7</b>	<b>6,4</b>

Les CFF se prémunissent contre les fluctuations des taux et des monnaies dans le cadre de financements futurs liés aux acquisitions de matériel roulant par le biais de stratégies d'option ou de stratégies à terme.

Pour garantir les achats d'énergie à des prix stables, des opérations à terme ont été conclues en 2007.

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

L'augmentation des produits dérivés de taux résulte de la conclusion de nouvelles transactions effectuées contre les risques de taux. Cette décision est largement due à l'exposition à l'échéance d'intérêt découlant des dettes à long terme (533 millions de francs provenant de transactions US-Leases en avril 2007) et à la rémunération variable des dépôts de la Caisse d'épargne du personnel sur fond de pression à la hausse. Le recul des produits dérivés de change résulte quant à lui de la baisse d'acquisition d'actifs en monnaie étrangère et des transactions pour risque de change en découlant.

**Evénements survenus après la clôture du bilan**

---

Les comptes du groupe ont été approuvés par le Conseil d'administration le 6 mars 2008. Aucun événement survenu après la clôture n'a été enregistré jusqu'à cette date.

**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 132 et 133 sont intégrées dans les segments.

**Paiements compensatoires à CFF Infrastructure**

---

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2007–2010, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par CFF Immobilier à CFF Infrastructure. Les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs.

L'indemnité allouée à CFF Infrastructure en 2007 est versée conjointement par CFF Immobilier (74,0 millions de francs) et par les unités centrales (76,0 millions de francs). La quote-part due par les unités centrales (76,0 millions de francs) correspond aux produits des intérêts sur les dettes que CFF Immobilier leur reverse sur la base de la structure du capital du bilan d'ouverture.

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

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

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	2007	2006	2007	2006
<b>Produits d'exploitation</b>				
Produits du trafic <sup>1</sup>	2 471,6	2 307,4	1 062,6	1 005,9
Indemnités compensatoires	591,8	552,1	11,7	13,8
Produits résultant de la location d'immeubles	5,7	5,1	4,1	3,4
Produits accessoires	713,3	710,9	146,6	153,3
Autres produits	34,5	20,6	3,7	7,8
Prestations propres	152,5	142,2	64,5	62,1
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	0,0	0,0	0,0	0,0
Déductions sur les produits	-123,2	-122,8	-24,4	-17,4
Répartition globale des unités centrales	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total Produits d'exploitation</b>	<b>3 846,3</b>	<b>3 615,5</b>	<b>1 268,8</b>	<b>1 229,0</b>
<b>Charges d'exploitation</b>				
Charges de matières premières et consommables	-283,7	-246,5	-143,8	-129,5
Charges de personnel	-1 413,6	-1 299,8	-608,9	-495,7
Autres charges d'exploitation <sup>2</sup>	-1 407,1	-1 344,5	-595,3	-513,4
Amortissements des immobilisations corporelles, financières et incorporelles	-442,4	-411,6	-82,9	-97,5
Charges d'investissement non activées	0,0	-17,8	0,0	-5,4
Répartition globale des unités centrales	-50,0	-45,3	-17,9	-16,8
<b>Total Charges d'exploitation</b>	<b>-3 596,7</b>	<b>-3 365,4</b>	<b>-1 448,8</b>	<b>-1 258,2</b>
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>249,5</b>	<b>250,0</b>	<b>-180,0</b>	<b>-29,2</b>
Produits financiers	24,2	18,7	12,2	12,5
Charges financières	-77,0	-67,2	-21,1	-17,9
Répartition globale des unités centrales	-1,2	-5,2	-0,4	-1,9
<b>Bénéfice/Perte avant impôts</b>	<b>195,5</b>	<b>196,4</b>	<b>-189,3</b>	<b>-36,5</b>
Impôts	-1,9	-0,8	-1,1	-0,8
Indemnités compensatoires	0,0	0,0	0,0	0,0
Parts des minoritaires	-0,6	-1,9	0,0	0,0
<b>Bénéfice/Perte du groupe</b>	<b>193,0</b>	<b>193,7</b>	<b>-190,4</b>	<b>-37,3</b>
1 dont utilisation de l'infrastructure	2,3	2,4	0,0	0,0
2 dont redevances liées à l'utilisation des sillons	-514,9	-487,7	-224,1	-208,2

	Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
	723,2	710,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-754,2	-745,1	3 503,3	3 278,8
	65,2	65,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	668,7	631,3
	1,7	2,2	443,1	421,0	1,1	1,2	-128,8	-115,6	327,0	317,4
	591,7	626,5	216,2	173,3	412,8	377,7	-780,4	-799,1	1 300,3	1 242,5
	15,3	5,9	-1,5	3,7	8,3	7,0	-8,4	-13,3	51,8	31,7
	433,7	446,2	4,8	4,7	0,9	3,3	19,0	25,7	675,4	684,2
	1 284,4	1 211,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 284,4	1 211,4
	0,0	-1,2	-0,9	-0,2	0,3	-0,3	11,3	13,5	-136,9	-128,4
	0,0	0,0	0,0	0,0	118,3	108,8	-118,3	-108,8	0,0	0,0
	<b>3 115,2</b>	<b>3 067,0</b>	<b>661,6</b>	<b>602,5</b>	<b>541,7</b>	<b>497,7</b>	<b>-1 759,7</b>	<b>-1 742,7</b>	<b>7 673,9</b>	<b>7 269,0</b>
	-229,4	-234,3	-5,4	-9,2	-0,7	-0,5	38,0	36,5	-624,9	-583,4
	-1 169,5	-1 113,1	-91,2	-90,6	-193,4	-209,5	83,6	88,6	-3 392,9	-3 120,0
	-1 072,7	-962,7	-178,1	-186,1	-337,6	-287,3	1 521,7	1 507,3	-2 069,0	-1 786,6
	-706,2	-588,3	-110,6	-58,6	-19,0	4,2	0,0	0,0	-1 361,1	-1 152,0
	0,0	-218,0	0,0	-23,2	0,0	-24,6	0,0	5,7	0,0	-283,2
	-44,9	-41,8	-5,5	-5,0	0,0	0,0	118,3	108,8	0,0	0,0
	<b>-3 222,7</b>	<b>-3 158,1</b>	<b>-390,7</b>	<b>-372,8</b>	<b>-550,6</b>	<b>-517,7</b>	<b>1 761,7</b>	<b>1 747,0</b>	<b>-7 447,9</b>	<b>-6 925,2</b>
	<b>-107,5</b>	<b>-91,1</b>	<b>270,9</b>	<b>229,8</b>	<b>-9,0</b>	<b>-20,0</b>	<b>2,0</b>	<b>4,3</b>	<b>226,0</b>	<b>343,8</b>
	9,6	10,9	1,1	1,4	234,5	212,5	-184,1	-170,1	97,5	85,9
	-19,2	-19,5	-85,3	-77,7	-215,4	-154,5	185,0	169,8	-232,9	-166,8
	-1,1	-4,8	-0,1	-0,6	2,9	12,4	0,0	0,0	0,0	0,0
	<b>-118,1</b>	<b>-104,4</b>	<b>186,5</b>	<b>153,0</b>	<b>13,1</b>	<b>50,4</b>	<b>2,9</b>	<b>4,0</b>	<b>90,6</b>	<b>262,9</b>
	0,7	4,7	-5,9	-3,2	-0,5	-0,4	0,0	0,0	-8,6	-0,5
	150,0	192,0	-148,1	-122,0	-1,9	-70,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,5	-0,5	0,0	0,0	-0,5	-0,6	0,0	0,0	-1,6	-3,0
	<b>32,2</b>	<b>91,8</b>	<b>32,6</b>	<b>27,8</b>	<b>10,2</b>	<b>-20,5</b>	<b>2,9</b>	<b>4,0</b>	<b>80,4</b>	<b>259,4</b>
	685,6	663,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-627,1	-611,6	60,7	54,2
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	627,1	611,1	-111,9	-84,8



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

### Actif.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
<b>Actif circulant</b>				
Liquidités	209,4	271,4	68,2	53,0
Titres	0,0	0,0	0,0	0,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	368,0	327,9	184,6	184,8
Autres créances	274,4	152,0	67,1	73,4
Stocks et travaux en cours	137,6	111,4	69,1	60,7
Actifs de régularisation	377,3	276,1	43,8	49,1
<b>Total Actif circulant</b>	<b>1 366,8</b>	<b>1 138,8</b>	<b>432,9</b>	<b>421,0</b>
<b>Actif immobilisé</b>				
Immobilisations financières	5,1	5,0	14,0	13,4
Immobilisations corporelles	5 133,0	4 960,3	825,6	860,7
Immobilisations en cours de construction	514,4	571,5	29,9	35,2
Immobilisations incorporelles	103,2	101,3	20,0	19,9
<b>Total Actif immobilisé</b>	<b>5 755,8</b>	<b>5 638,0</b>	<b>889,5</b>	<b>929,2</b>
<b>Total Actif</b>	<b>7 122,5</b>	<b>6 776,9</b>	<b>1 322,4</b>	<b>1 350,2</b>

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF		
31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	
4,9	19,9	13,5	30,2	290,0	327,8	0,0	0,0	586,1		702,3
0,0	0,0	0,0	0,0	20,6	15,0	0,0	0,0	20,6		15,0
240,5	268,6	41,0	25,5	149,2	95,4	-303,0	-240,7	680,4		661,5
230,0	129,2	24,0	19,3	891,8	619,3	-1 229,0	-790,7	258,2		202,6
137,8	140,5	4,2	4,2	0,0	0,3	-4,5	-5,4	344,3		311,6
101,8	71,1	9,6	11,6	69,5	66,8	-80,5	-89,8	521,5		385,0
<b>715,0</b>	<b>629,2</b>	<b>92,3</b>	<b>90,8</b>	<b>1 421,1</b>	<b>1 124,6</b>	<b>-1 617,0</b>	<b>-1 126,5</b>	<b>2 411,1</b>		<b>2 277,9</b>
67,1	55,4	10,2	11,0	6 553,5	6 497,5	-5 374,7	-5 272,3	1 275,2		1 310,1
13 219,0	12 831,3	2 927,9	2 935,3	10,2	8,1	0,0	0,0	22 115,7		21 595,6
3 592,5	3 656,2	302,1	330,4	4,8	21,6	0,0	0,0	4 443,9		4 614,9
185,4	118,5	8,2	4,9	30,1	24,8	0,0	0,0	346,8		269,4
<b>17 064,1</b>	<b>16 661,5</b>	<b>3 248,4</b>	<b>3 281,6</b>	<b>6 598,6</b>	<b>6 552,0</b>	<b>-5 374,7</b>	<b>-5 272,3</b>	<b>28 181,6</b>		<b>27 790,0</b>
<b>17 779,1</b>	<b>17 290,7</b>	<b>3 340,7</b>	<b>3 372,3</b>	<b>8 019,7</b>	<b>7 676,6</b>	<b>-6 991,7</b>	<b>-6 398,8</b>	<b>30 592,7</b>		<b>30 067,9</b>

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

### Passif.

M CHF	Trafic voyageurs		Trafic marchandises	
	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
<b>Capitaux étrangers</b>				
Dettes financières à court terme	6,4	11,2	194,0	160,0
Dettes résultant de livraisons et de prestations	421,2	335,8	108,5	88,5
Autres dettes à court terme	154,2	135,6	68,2	66,2
Passifs de régularisation	944,0	922,4	86,0	88,5
Provisions à court terme	87,0	70,8	126,3	44,4
<b>Total des capitaux étrangers à court terme</b>	<b>1 612,7</b>	<b>1 475,8</b>	<b>583,0</b>	<b>447,6</b>
Dettes financières à long terme	93,8	133,4	0,0	0,0
Autres dettes à long terme	2 063,9	2 008,4	368,6	344,6
Provisions à long terme	7,6	12,7	39,6	36,8
<b>Total des capitaux étrangers à long terme</b>	<b>2 165,3</b>	<b>2 154,5</b>	<b>408,2</b>	<b>381,4</b>
<b>Total Capitaux étrangers</b>	<b>3 778,0</b>	<b>3 630,2</b>	<b>991,2</b>	<b>829,0</b>
<b>Fonds propres</b>				
Capital social	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Réserves provenant de primes	575,4	575,4	2,2	2,2
Réserves provenant de bénéfices	804,1	610,5	-203,6	-166,7
Bénéfice/Perte du groupe	193,0	193,7	-190,4	-37,3
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>	<b>3 282,6</b>	<b>3 089,6</b>	<b>331,2</b>	<b>521,2</b>
Parts des minoritaires	62,0	57,1	0,0	0,0
<b>Total Fonds propres</b>	<b>3 344,5</b>	<b>3 146,6</b>	<b>331,2</b>	<b>521,2</b>
<b>Total Passif</b>	<b>7 122,5</b>	<b>6 776,9</b>	<b>1 322,4</b>	<b>1 350,2</b>

Infrastructure		Immobilier		Unités centrales		Eliminations		Total CFF	
31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006
288,1	89,3	245,0	350,2	407,9	168,3	-1 036,3	-642,6	105,1	136,4
380,7	413,8	43,8	54,1	106,6	56,0	-278,3	-196,7	782,5	751,5
77,4	44,9	14,2	13,6	36,1	23,6	-192,8	-148,3	157,4	135,6
142,9	130,3	52,7	38,5	132,6	150,2	-110,3	-139,6	1 248,0	1 190,5
84,8	71,3	5,6	2,1	162,6	168,8	-5,3	-1,5	460,9	355,7
<b>974,0</b>	<b>749,6</b>	<b>361,4</b>	<b>458,5</b>	<b>845,8</b>	<b>566,8</b>	<b>-1 622,9</b>	<b>-1 128,7</b>	<b>2 753,9</b>	<b>2 569,6</b>
331,0	305,0	10,0	10,0	5 340,3	4 979,2	0,0	0,0	5 775,0	5 427,6
8 438,5	8 216,7	2 217,5	2 184,2	4 078,5	4 378,6	-4 464,9	-4 362,5	12 702,1	12 770,0
274,4	290,5	22,2	22,6	59,4	61,2	-8,3	-9,2	394,8	414,6
<b>9 043,9</b>	<b>8 812,2</b>	<b>2 249,6</b>	<b>2 216,8</b>	<b>9 478,2</b>	<b>9 419,1</b>	<b>-4 473,2</b>	<b>-4 371,7</b>	<b>18 871,9</b>	<b>18 612,2</b>
<b>10 017,8</b>	<b>9 561,8</b>	<b>2 611,0</b>	<b>2 675,3</b>	<b>10 324,0</b>	<b>9 985,9</b>	<b>-6 096,1</b>	<b>-5 500,3</b>	<b>21 625,8</b>	<b>21 181,9</b>
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-723,0	9 000,0	9 000,0
565,4	565,4	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1
620,9	529,2	73,5	45,7	-3 377,0	-3 356,4	-175,4	-179,4	-2 257,4	-2 517,2
32,2	91,8	32,6	27,8	10,2	-20,5	2,9	4,0	80,4	259,4
<b>7 748,5</b>	<b>7 716,3</b>	<b>729,7</b>	<b>697,1</b>	<b>-2 304,3</b>	<b>-2 314,5</b>	<b>-895,5</b>	<b>-898,4</b>	<b>8 892,1</b>	<b>8 811,3</b>
12,8	12,6	0,0	0,0	0,0	5,2	0,0	0,0	74,8	74,8
<b>7 761,2</b>	<b>7 728,9</b>	<b>729,7</b>	<b>697,1</b>	<b>-2 304,3</b>	<b>-2 309,3</b>	<b>-895,5</b>	<b>-898,4</b>	<b>8 966,8</b>	<b>8 886,1</b>
<b>17 779,1</b>	<b>17 290,7</b>	<b>3 340,7</b>	<b>3 372,3</b>	<b>8 019,7</b>	<b>7 676,6</b>	<b>-6 991,7</b>	<b>-6 398,8</b>	<b>30 592,7</b>	<b>30 067,9</b>

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

Raison sociale		Capital- actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31. 12. 2007	Participation CFF % 31. 12. 2006	Seg
<b>Transport et tourisme</b>						
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management SA, Zurich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	V P
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd, Londres	GBP	0,05	0,03	67,00	67,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
e-domizil AG, Zurich	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,00	0,00	25,00	E P
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brisgau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E P
<b>Transporteurs et transitaires</b>						
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo S.r.L., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisbourg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
RAIpin AG, Berne	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G
<b>Centrales électriques</b>						
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
<b>Immeubles et parkings</b>						
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM

Raison sociale		Capital- actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2007	Participation CFF % 31.12.2006	Seg
<b>Divers</b>						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
RailLink SA en liquidation, Berne (liquidée)	CHF	0,00	0,00	0,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,00	0,00	25,00	E I
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E I

Les participations au capital correspondent aux parts de droits de vote.

Saisie:

Seg = Segment

V = Intégration globale

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

Q = Intégration proportionnelle

P = Trafic voyageurs

G = Trafic marchandises

II = 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 du groupe (compte de résultat du groupe, bilan du groupe, tableau de financement du groupe, tableau des capitaux propres du groupe et annexe aux comptes du groupe/pages 101 à 133) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2007.

La responsabilité de l'établissement des comptes du groupe incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes du groupe 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 d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les comptes du groupe puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des comptes du groupe 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 du groupe, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des comptes du groupe dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, les comptes du groupe 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 du groupe 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 6 mars 2008  
Ernst & Young SA

**Bruno Chiomento**

Certified Public Accountant (Réviseur responsable)

**Alessandro Miolo**

Expert-comptable diplômé

**Compte de résultat SA CFF.**  
**Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.**

M CHF	Remarque	2007	2006
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	2 480,8	2 348,3
Indemnités compensatoires	2	466,9	447,7
Produits résultant de la location d'immeubles		345,7	330,7
Produits accessoires	3	1 292,7	1 242,0
Autres produits		62,7	39,4
Prestations propres		602,4	609,1
Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure	4	1 284,4	1 211,4
Déductions sur les produits		-100,5	-100,7
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>6 435,1</b>	<b>6 127,9</b>
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables		-481,4	-456,3
Charges de personnel	5	-2 607,5	-2 456,3
Autres charges d'exploitation	6	-1 788,5	-1 629,8
Amortissements sur immobilisations corporelles, financières et incorporelles		-1 410,2	-1 031,6
Charges d'investissement non activées		0,0	-274,7
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-6 287,7</b>	<b>-5 848,8</b>
Affectation exceptionnelle aux passifs résultant d'institutions de prévoyance <sup>1</sup>		0,0	-2 985,0
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>147,4</b>	<b>-2 705,8</b>
Produits financiers		115,8	102,4
Charges financières		-210,8	-142,5
<b>Bénéfice/Perte avant impôts</b>		<b>52,4</b>	<b>-2 745,9</b>
Impôts		-5,9	1,9
<b>Bénéfice/Perte de l'exercice</b>	7	<b>46,6</b>	<b>-2 744,0</b>

<sup>1</sup> Voir commentaire à la remarque 0.3

## Bilan de la SA CFF.

### Actif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2007	31. 12. 2006
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités		399,4	523,2
Titres		2,0	0,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	8	573,1	530,5
Autres créances		414,4	349,3
Stocks et travaux en cours		275,8	251,6
Actifs de régularisation		478,2	359,9
<b>Total Actif circulant</b>		<b>2 142,9</b>	<b>2 014,6</b>
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	9	2 704,6	2 855,9
Immobilisations corporelles		20 293,6	19 748,5
Immobilisations en cours de construction		4 230,1	4 417,3
Immobilisations incorporelles		320,0	241,0
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>27 548,3</b>	<b>27 262,7</b>
<b>Total Actif</b>		<b>29 691,2</b>	<b>29 277,3</b>

## Passif.

M CHF	Remarque	31. 12. 2007	31. 12. 2006
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme		74,3	73,4
Dettes résultant de livraisons et de prestations	10	714,2	680,5
Autres dettes à court terme		116,1	103,3
Passifs de régularisation		1 147,4	1 108,1
Provisions à court terme	11	323,5	300,9
<b>Total des capitaux étrangers à court terme</b>		<b>2 375,6</b>	<b>2 266,3</b>
Dettes financières à long terme	12	5 350,3	4 989,2
Autres dettes à long terme	13	12 503,6	12 579,4
Provisions à long terme	11	714,8	742,0
<b>Total des capitaux étrangers à long terme</b>		<b>18 568,7</b>	<b>18 310,6</b>
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>20 944,2</b>	<b>20 576,9</b>
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves légales			
Réserves légales générales		2 000,0	2 000,0
Réserve LCdF 64		615,2	502,2
Perte résultant du bilan	14		
Perte reportée		-2 914,8	-57,8
Bénéfice/Perte de l'exercice		46,6	-2 744,0
<b>Total Fonds propres</b>		<b>8 746,9</b>	<b>8 700,4</b>
<b>Total Passif</b>		<b>29 691,2</b>	<b>29 277,3</b>

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

---

### 0 Remarques générales

---

#### 0.1 Généralités

---

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

#### 0.2 Changements de présentation

---

##### Bénéfices/Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés

Les bénéfices ou la perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés sont désormais portés en compte dans les produits accessoires ou les autres charges d'exploitation. Les comptes de l'exercice 2006 ont également été révisés.

##### Immobilisations en cours de construction

La méthode de comptabilisation des immobilisations en cours de construction a été modifiée en août 2006. Depuis, seuls les coûts sur projets activés conformément à la directive d'inscription à l'actif sont comptabilisés au poste «Immobilisations en cours de construction». Les parts non activées accumulées sur des projets sont comptabilisées en fonction du type de charges dans le compte de résultat.

Effets sur la comparabilité avec les données de l'exercice précédent. Le solde des «Charges d'investissement non activées» indiqué dans le compte de résultat à la fin de l'exercice 2006 correspond à la facturation de projets réalisée conformément aux principes valables jusqu'en juillet 2006. Il est confronté au solde de la variation des corrections de valeurs sur immobilisations en cours de construction, calculé selon la même méthode.

Du fait du changement de présentation, les postes «Charges d'investissement non activées» et «Variation des corrections de valeur sur immobilisations en cours de construction» ne sont que partiellement comparables avec les données de l'exercice précédent.

#### 0.3 Engagements de prévoyance

---

En 2006, le montant de l'engagement de prévoyance de la SA CFF envers la Caisse de pensions des CFF a été calculé conformément aux principes de la recommandation Swiss GAAP RPC 16 et inscrit au bilan au titre d'engagement envers les institutions de prévoyance. Conformément aux dispositions du Code des obligations, la différence de quelque 4,3 milliards de francs par rapport à la provision d'un montant de 1,3 milliard de francs a été saisie via le compte de résultat comme charge exceptionnelle. En 2007, la SA CFF a consacré 1,5 milliard de francs à l'assainissement partiel de la Caisse de pensions des CFF, qui se caractérisait au 31 décembre 2007 par une insuffisance de couverture de 1,1 milliard de francs (1,9 milliard en 2006) et un taux de couverture de 92,4 pour cent (86,5 pour cent en 2006).

#### 0.4 Contribution à la Communauté de transport zurichoise ZVV

---

Les prestations de la Confédération englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise (ZVV) d'un montant de 38,0 millions de francs (35,0 millions de francs en 2006). 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.

#### 0.5 Assainissement du secteur de l'énergie

---

Pour l'assainissement du secteur énergétique, CSFB avait défini une provision de 1,2 milliard de francs en avril 2001. Depuis cette période, les ventes de centrales et de participations, l'enregistrement de corrections de valeur sur les immobilisations ainsi que la dissolution de certaines réserves pour couvrir les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché ont permis de ramener la provision à 594,1 millions de francs. Une somme de 19,2 millions de francs a été prélevée sur les réserves en 2006.

#### **0.6 Sites contaminés**

---

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour les CFF, de constituer une provision de 393,0 millions de francs au 1<sup>er</sup> janvier 1999 pour les sites contaminés. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de 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, dans une moindre mesure, en 2007. Grevée à hauteur de 0,8 million de francs par les frais ad hoc, la provision s'inscrit désormais à 72,0 millions de francs.

#### **0.7 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, la SA CFF est toutefois assujettie à l'impôt cantonal et communal pour les immeubles non destinés à l'exploitation ferroviaire.

## Données détaillées sur le bilan et le compte de résultat.

**1 Produits du trafic**

M CHF	2007	2006
Trafic voyageurs	2 104,0	1 958,5
Prestations d'exploitation	133,0	144,6
Infrastructure	243,8	245,1
<b>Produits du trafic</b>	<b>2 480,8</b>	<b>2 348,3</b>

**2 Indemnités compensatoires**

M CHF	2007	2006
Indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional		
Confédération	246,5	239,1
Cantons	155,0	143,1
Contributions de tiers	0,1	0,1
<b>Total des indemnités compensatoires liées au trafic voyageurs régional</b>	<b>401,7</b>	<b>382,3</b>
Subventions concernant le prix des sillons versées à CFF Infrastructure dans le cadre du trafic régional pour le trafic combiné	46,8	46,8
pour les autres trafics marchandises	18,4	18,6
<b>Total des subventions concernant le prix des sillons</b>	<b>65,2</b>	<b>65,4</b>
<b>Indemnités compensatoires</b>	<b>466,9</b>	<b>447,7</b>

**3 Produits accessoires**

M CHF	2007	2006
Prestations	475,1	454,2
Travaux de maintenance et d'entretien	75,9	94,2
Produits résultant de la location	87,3	80,0
Ventes d'énergie	86,5	97,7
Opérations de change	41,4	39,9
Commissions	86,9	83,4
Matériel et imprimés	53,2	61,2
Participations financières	234,2	219,1
Bénéfices provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	100,8	49,7
Autres produits accessoires	51,5	62,7
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 292,7</b>	<b>1 242,0</b>



**4 Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure**

M CHF	2007	2006
Amortissement lié à l'infrastructure	838,9	855,5
Contributions à l'exploitation de l'infrastructure	445,5	355,9
<b>Prestations de la Confédération liées à l'infrastructure</b>	<b>1 284,4</b>	<b>1 211,4</b>

**5 Charges de personnel**

M CHF	2007	2006
Charges salariales	2 134,1	2 041,9
Charges sociales	355,0	298,0
Charges de personnel NOA	11,4	29,5
Autres charges de personnel	107,0	87,0
<b>Charges de personnel</b>	<b>2 607,5</b>	<b>2 456,3</b>

**6 Autres charges d'exploitation**

M CHF	2007	2006
Loyer pour immobilisations corporelles	40,3	34,8
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	445,0	339,5
Charges de véhicules	104,3	104,5
Assurances-choses, assurances de patrimoine, droits et taxes	57,5	42,1
Charges d'énergie, élimination des déchets	192,8	212,9
Charges d'administration et d'informatique	300,2	273,8
Dépenses publicitaires	52,0	46,4
Perte provenant de l'aliénation d'actifs immobilisés	4,1	2,8
Autres charges d'exploitation	368,2	380,5
Charges pour prestations d'exploitation	160,0	143,2
Réduction de la TVA déductible sur les indemnités compensatoires/ prestations de la Confédération	64,2	49,3
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>1 788,5</b>	<b>1 629,8</b>

**7 Bénéfice/Perte de l'exercice**

M CHF	2007	2006
Bénéfice/Perte résultant des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires selon l'art. 64 LCdF		
Infrastructure	-15,4	88,2
Trafic voyageurs régional	30,8	23,9
Bénéfice/Perte résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	31,1	-2 856,1
<b>Bénéfice/Perte de l'exercice</b>	<b>46,6</b>	<b>-2 744,0</b>

**8 Créances résultant de livraisons et de prestations**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	523,5	490,7
envers les sociétés du groupe	81,6	72,8
envers les sociétés associées	2,5	1,8
Corrections de valeur	-34,5	-34,8
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>573,1</b>	<b>530,5</b>

**9 Immobilisations financières**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Titres à long terme	572,6	646,7
Participations <sup>1</sup>	696,2	894,7
Créances à long terme envers des tiers	583,8	543,3
Créances à long terme envers des sociétés du groupe	833,7	751,6
Créances à long terme envers des sociétés associées	18,3	19,6
<b>Immobilisations financières</b>	<b>2 704,6</b>	<b>2 855,9</b>

<sup>1</sup> Les participations détenues par la SA CFF émanent de la liste des participations CFF (remarque 15.4).

Une déclaration de renonciation au rang sur les prêts accordés à hauteur de 200,0 millions de francs à CFF Cargo SA a été signée au bénéfice de cette dernière. Cette déclaration est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société. Les amortissements y afférents sont suspendus pour toute la durée de la convention. Une promesse de garantie de liquidités valable jusqu'au 31 décembre 2008 et limitée à 200,0 millions de francs a également été remise à CFF Cargo SA (remarque 15.1).

**10 Dettes résultant de livraisons et de prestations**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	676,9	646,8
envers les sociétés du groupe	32,8	33,6
envers les sociétés associées	4,5	0,2
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>714,2</b>	<b>680,5</b>

**11 Provisions****Ventilation des provisions en fonction des échéances**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Provisions à court terme	323,5	300,9
Provisions à long terme	714,8	742,0
<b>Provisions</b>	<b>1 038,4</b>	<b>1 042,9</b>

**Ventilation des provisions en fonction du but d'utilisation**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Atteintes à l'environnement	72,0	72,8
Assainissement du secteur de l'énergie	594,1	613,3
Vacances/Heures supplémentaires	90,8	90,9
Restructuration	9,5	8,8
Autres provisions	272,0	257,1
<b>Provisions</b>	<b>1 038,4</b>	<b>1 042,9</b>

**12 Dettes financières à long terme**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Dettes bancaires	887,3	470,1
Dettes résultant de contrats de leasing	3 099,7	3 069,0
Dettes hypothécaires	10,0	10,0
Caisse du personnel	1 353,3	1 440,1
<b>Dettes financières à long terme</b>	<b>5 350,3</b>	<b>4 989,2</b>

**13 Autres dettes à long terme**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Emprunts à long terme auprès de tiers	154,2	158,2
Dettes envers l'actionnaire (Confédération)	8 324,4	8 103,2
Dettes envers les institutions de prévoyance	1 200,0	0,0
Passifs résultant d'institutions de prévoyance <sup>1</sup>	2 825,0	4 318,0
<b>Autres dettes à long terme</b>	<b>12 503,6</b>	<b>12 579,4</b>

<sup>1</sup> Voir commentaire à la remarque 0.3 «Engagements de prévoyance» et explications sur les passifs résultant d'institutions de prévoyance dans le rapport du groupe.

**Détails des dettes envers l'actionnaire (Confédération)**

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Prêts de la Confédération	1 231,1	1 231,1
Besoin de base	1 137,1	1 010,1
<b>Total des prêts à taux variable</b>	<b>2 368,1</b>	<b>2 241,2</b>
Prêt «Rail 2000»	5 778,3	5 742,2
Prêt «Lignes d'accès aux NLFA»	175,8	119,8
Compte courant LGV	2,1	0,0
<b>Total des prêts à taux variable liés au Fonds pour les grands projets ferroviaires</b>	<b>5 956,3</b>	<b>5 862,0</b>
<b>Total</b>	<b>8 324,4</b>	<b>8 103,2</b>

**Endettement net**

M CHF	Remarque	31.12.2007	31.12.2006
Dettes financières à court terme		74,3	73,4
Dettes financières à long terme	12	5 350,3	4 989,2
Autres dettes à long terme	13	12 503,6	12 579,4
Recettes imputées à long terme		-132,2	-140,1
Passifs résultant d'institutions de prévoyance		-2 825,0	-4 318,0
<b>Total des dettes financières</b>		<b>14 970,9</b>	<b>13 183,9</b>
./. Liquidités et titres		-974,0	-1 170,0
<b>Endettement net</b>		<b>13 996,9</b>	<b>12 013,9</b>
<b>Variation par rapport à l'exercice précédent</b>		<b>1 983,0</b>	<b>484,1</b>

**14 Perte du bilan**

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Perte reportée		
non affectée selon l'art. 64 LCdF	-2 914,8	-57,8
<b>Total perte reportée</b>	<b>-2 914,8</b>	<b>-57,8</b>
Bénéfice/Perte de l'exercice		
affecté selon l'art. 64 LCdF	15,4	112,9
non affecté selon l'art. 64 LCdF	31,1	-2 856,9
<b>Total bénéfice/perte de l'exercice</b>	<b>46,6</b>	<b>-2 744,0</b>
<b>Total perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF</b>	<b>-2 868,2</b>	<b>-2 801,8</b>

**15 Remarques d'ordre juridique****15.1 Cautionnements, obligations de garantie et constitution de gages en faveur de tiers**

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Cautionnements et garanties	308,9	217,2
Clauses de responsabilité statutaires	130,0	130,0
Engagements résultant du capital social non libéré	147,2	147,2
Autres	11,5	11,5
<b>Total</b>	<b>597,6</b>	<b>505,9</b>

Une promesse de garantie de liquidités limitée à 200,0 millions de francs a été remise à CFF Cargo SA (voir remarque 9).

**15.2 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.

**15.3 Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan**

M CHF	31. 12. 2007	31. 12. 2006
Payables dans les douze mois	9,9	12,7
Payables sous 1 ou 2 ans	6,3	8,2
Payables sous 2 ou 3 ans	3,3	3,7
Payables sous 3 ou 4 ans	0,7	1,1
Payables sous plus de 4 ans	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>20,2</b>	<b>25,7</b>

## 15.4 Principales participations

Raison sociale		Capital-actions M	Participation CFF M	Participation CFF % 31.12.2007	Participation CFF % 31.12.2006
<b>Transport et tourisme</b>					
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,00	0,00	25,00
Rheinalp GmbH, Fribourg-en-Brigau	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
<b>Transporteurs et transitaires</b>					
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Bâle	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
<b>Centrales électriques</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
<b>Immeubles et parkings</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien AG, Bâle	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Lucerne	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Divers</b>					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
RailLink SA en liquidation, Berne (liquidée)	CHF	0,00	0,00	0,00	55,00
Securitrans Public Transport Security AG, Berne	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zurich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,00	0,00	25,00
Sillon Suisse SA, Berne	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

Les participations au capital correspondent aux parts de droits de vote.

## Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit la perte du bilan arrêté au 31 décembre 2007:

M CHF	31.12.2007	31.12.2006
Bénéfice/Perte de l'exercice	46,6	-2 744,0
Perte reportée de l'exercice précédent	-2 914,8	-57,8
<b>Perte résultant du bilan avant affectation selon l'art. 64 LCdF</b>	<b>-2 868,2</b>	<b>-2 801,8</b>
à la réserve prévue à l'art. 64 LCdF		
- Trafic voyageurs	-30,8	-23,9
- Trafic voyageurs (complément issu de l'exercice 2005)	0,0	-0,8
- Infrastructure	15,4	-88,2
<b>Perte résultant du bilan</b>	<b>-2 883,6</b>	<b>-2 914,8</b>
<b>Report à compte nouveau</b>	<b>-2 883,6</b>	<b>-2 914,8</b>

## Rapport de l'organe de révision.

---

A l'Assemblée générale de Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne. En notre qualité d'organe de révision, nous avons vérifié la comptabilité et les comptes annuels (compte de résultat, bilan et annexe/pages 135 à 145) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2007.

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 d'audit suisses. 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, la comptabilité et les comptes annuels sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

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

L'Office fédéral des transports (OFT) a, en tant qu'autorité de surveillance au sens de l'article 70 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), vérifié les comptes annuels 2007 et les a approuvés avec rapport du 5 mars 2008.

Berne, le 6 mars 2008

Ernst & Young SA

**Bruno Chiomento**

Certified Public Accountant (Réviseur responsable)

**Alessandro Miolo**

Expert-comptable diplômé



Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
<b>Les souhaits de nos clients</b>	<b>18</b>
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91

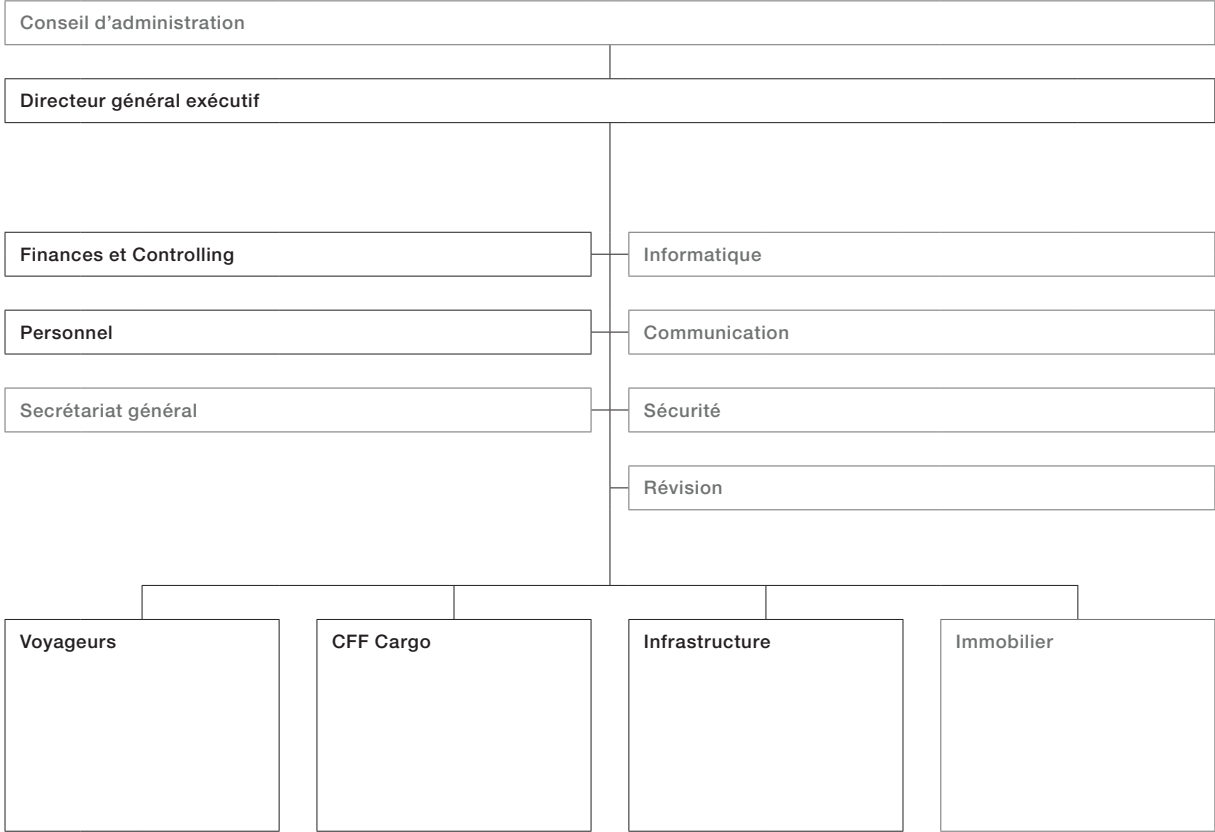


Le souhait d'André Béchir (58 ans) de Freienstein (ZH), responsable de Good News Productions AG, premier organisateur de concerts et d'événements en Suisse.

«Inconditionnel des transports publics en Suisse, je suis souvent en déplacement professionnel au Tessin. Les artistes internationaux qui se produisent en Suisse n'hésitent pas à qualifier nos transports de «sensationnels». Chaque année, l'organisation d'une centaine de manifestations réunissant au total 600 000 à 800 000 visiteurs suppose, dès le début, une étroite collaboration entre les CFF et Good News. Cette démarche conjointe doit privilégier l'étude des idées ou initiatives personnelles et éviter de se focaliser sur la question du financement. Je souhaiterais un peu plus de flexibilité et d'esprit d'entreprise de la part des CFF et, idéalement, la nomination d'un interlocuteur unique doté de l'expérience et des compétences requises. Les événements majeurs, comme le concert des Rolling Stones, représentent un réel vecteur d'image que les CFF auraient tout intérêt à davantage exploiter. Garants d'une clientèle satisfaite, un concert grandiose et une belle performance des CFF vont nécessairement de pair.»

Rapport du groupe	04
Stratégie/Objectifs	14
Prest. des pouvoirs publics	16
Les souhaits de nos clients	18
Environnement	20
Personnel/Domaine social	22
Sécurité	28
Gestion des risques	31
Informatique	32
Caisse de pensions	34
Trafic voyageurs	36
Trafic marchandises	46
Infrastructure	56
Immobilier	66
Corporate Governance	76
Chronique annuelle	87
Rapport financier	91





Membre de la Direction de l'entreprise

Le rapport de gestion 2007 des CFF est édité en français, en allemand, en italien et en anglais. Il est également disponible sur le site [www.cff.ch](http://www.cff.ch). La version allemande fait foi.

#### **Impressum**

Edité par: SA CFF, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berne 65

Conception et maquette: schneiter meier külling AG, Zurich

Système de rédaction et préimpression: Stämpfli Publications SA, Berne

Traduction: Service linguistique des CFF

Photos: Gerry Amstutz et Franz Rindlisbacher, Zurich

Lithographie: Visiolink AG, Zurich

Impression: W. Gassmann AG, Bienne

Papier: Munken Polar

## Comment les CFF satisfont leurs clients

En 2007, les CFF ont encore géré avec brio l'organisation de toutes sortes de grandes manifestations. Pour être à la hauteur, ils ont su définir des solutions sur mesure ainsi qu'un concept de transport, qui joue un rôle essentiel dès le début de la planification. A l'avenir, ils entendent resserrer les liens avec les organisateurs, les communes et les autorités.

Les CFF ne disposent pas d'un interlocuteur unique chargé des grands événements mais d'un comité interdivisionnel, garant d'une planification et d'une coordination globales. Après chaque manifestation, il dresse un bilan et initie des mesures concrètes pour améliorer l'offre.

Par ailleurs, le changement d'horaire de décembre 2008 sera marqué par la mise en service, sur la ligne du Saint-Gothard, de trains pendulaires modernes. Les voyageurs pourront ainsi rejoindre plus rapidement le Tessin, tout en profitant d'un meilleur confort ainsi que des services d'une voiture-restaurant, dont chaque rame sera équipée.

- Les CFF veillent à garantir un transport optimal lors des grands événements.
- Chaque manifestation est unique: le concept de transport doit être défini dès le début de la planification.
- Le comité interdivisionnel des CFF garantit une coordination globale des grandes manifestations.
- Les CFF s'engagent sur la voie de l'excellence en tirant les enseignements de leurs différentes expériences pour améliorer l'offre de demain.



