

Rapport de gestion
des CFF.

2022

Sommaire.

Prologue	5	Principaux chiffres-clés et résultats financiers	43
Rapport du groupe	5	Gouvernance d'entreprise	49
Faits et chiffres	8	Rapport financier	73
Les dates qui ont marqué l'année 2022	10	Rapport de développement durable conforme aux normes GRI	123
Pour nos clientes et clients	13		
Pour un chemin de fer robuste	21		
Pour nos collaboratrices et collaborateurs	27		
Pour l'environnement	33		
Pour la société	39		



Vincent Ducrot, CEO, et
Monika Ribar, Présidente du
Conseil d'administration

«Miser sur le chemin de fer intégré et façonner l'avenir. Aux CFF, nous assumons nos responsabilités.»

Madame, Monsieur,

En 2022, la majorité de notre clientèle a retrouvé le chemin des trains et des gares, ce qui nous réjouit.

Après un premier trimestre difficile en raison du coronavirus, la demande s'est nettement rétablie. Les effets du télétravail ont continué à se faire sentir en semaine, mais l'affluence dans les trains est en hausse le week-end. Le train est toujours plus prisé, notamment pour les voyages internationaux. Interrail, qui fêtait ses 50 ans, a même enregistré une affluence record. Le trafic événementiel a lui aussi sensiblement augmenté. La Suisse reste ainsi championne d'Europe des voyages en train. La situation est toujours délicate pour CFF Cargo Suisse: les prestations de transport ont reculé par rapport à 2021.

Notre clientèle est satisfaite, tout comme notre personnel.

La satisfaction des voyageurs a légèrement fléchi en raison de l'augmentation du taux d'occupation des trains, mais elle se maintient à un bon niveau. Elle a même augmenté chez la clientèle du trafic marchandises. Les résultats de l'enquête auprès du personnel sont aussi réjouissants: les valeurs élevées des années précédentes ont été confirmées ou se sont améliorées. La motivation du personnel obtient ainsi de nouveau 78 points sur 100.

Après la crise sanitaire, la situation économique reste compliquée: la volatilité des prix de l'énergie et l'avenir du fret ferroviaire retiennent toute notre attention.

La guerre en Ukraine a un impact négatif sur les chaînes d'approvisionnement. À cela s'ajoute l'inflation, qui fait grimper les prix et les taux d'intérêt. En raison des faibles précipitations de l'été, nous avons dû acheter plus d'électricité pour préserver nos lacs de retenue en prévision d'une possible pénurie d'énergie au printemps 2023.

En trafic marchandises, nous avons démontré, avec le concept «Suisse Cargo Logistics», que les trains pourront transporter 60% de marchandises en plus en Suisse d'ici à 2050. Tout repose sur le trafic par wagons isolés, qui consiste à regrouper des wagons de différents expéditeurs et destinataires pour former les trains. Cette offre, importante pour l'économie suisse, n'est cependant pas rentable. Les coûts du système et le risque lié à une sous-uti-

lisation des capacités sont bien plus élevés que pour le trafic routier. Les CFF s'engagent en faveur du trafic par wagons isolés. À la fin de la procédure de consultation, le Parlement devra établir si ce mode de transport doit être subventionné pour perdurer et, si oui, comment.

La situation financière est tendue. Le retour de la clientèle dans les trains a généré davantage de recettes, notamment en trafic grandes lignes, mais le résultat annuel reste négatif.

Sans les pertes d'Infrastructure Énergie et une correction de valeur sur les installations de CFF Cargo SA, nous aurions eu un résultat à l'équilibre. La correction de valeur était cependant nécessaire étant donné les perspectives économiques mitigées et l'incertitude quant au futur soutien financier du trafic par wagons isolés. L'exercice 2022 a profité non seulement de la hausse des recettes du trafic grandes lignes, mais aussi de l'évolution stable du secteur immobilier et de la mise en œuvre systématique des mesures de réduction des coûts. Nous sommes sur la bonne voie dans ce domaine: nous avons déjà apporté une première contribution de près de 250 millions de francs sur les quelque six milliards de francs à économiser d'ici 2030. Sur le plan financier, une chose est sûre: pour retrouver des finances saines aux CFF, nous devons réaliser un bénéfice annuel de plusieurs centaines de millions de francs. C'est la seule façon de réduire l'endettement, qui a encore augmenté pendant la crise du coronavirus. Le paquet de stabilisation pour un financement durable jusqu'en 2030, retravaillé avec la Confédération, va nous aider à atteindre cet objectif. Dans les années à venir, nos programmes de numérisation liés au Traffic Management System, à la planification intégrée de la production et à la solution S/4 CFF, appelée à remplacer SAP, contribueront largement à gagner en productivité et en efficacité.

Le chemin de fer intégré et la robustesse de l'exploitation – sûreté, ponctualité et fiabilité – sont au cœur de notre travail. L'année 2022 a été bonne en matière d'exploitation grâce à notre personnel ainsi qu'à la planification intégrée des travaux et de l'exploitation ferroviaire.

De nombreux projets d'aménagement et de maintien de l'état du réseau ont eu lieu parallèlement aux travaux d'entretien réalisés de jour comme de nuit. Nos investissements ont permis d'améliorer la fiabilité de la flotte, ce qui a contribué à une bonne ponctualité. En revanche, les valeurs parfois basses enregistrées au Tessin, en Suisse romande et en trafic international ne sont pas satisfaisantes. La ponctualité de CFF Cargo Suisse a légèrement augmenté par rapport à 2021. Nous devons faire mieux en matière de sécurité au travail. Les accidents professionnels et les accidents de train sont en hausse. Seuls les accidents de manœuvre ont diminué. Nous déplorons le décès de cinq membres du personnel dans des accidents en 2022. Cela nous affecte énormément et nous oblige à améliorer notre culture de la sécurité. Des mesures immédiates ont été prises.

Ces prochaines années, les travaux se multiplieront et gagneront en complexité. Le défi sera d'autant plus important là où l'horaire actuel ne prévoit pas de réserves suffisantes, a fortiori en Suisse romande où nous devons en outre composer avec des retards dans la transformation de la gare de Lausanne. La mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés n'est pas simple: d'ici fin 2023, tous les transports publics devront être accessibles à toutes et à tous, sur route comme sur rail. Malgré tous nos efforts pour garantir l'accessibilité de nos gares, de nos trains et de l'information à la clientèle, nous n'atteindrons pas l'objectif, tant les exigences sont élevées et les travaux dispendieux. Nous le déplorons. Fin 2023, les trois quarts de la clientèle pourront néanmoins voyager en toute autonomie. Nous proposerons des solutions de remplacement là où cela ne sera pas encore possible.

Le système ferroviaire intégré nous permet de profiter de synergies entre le trafic voyageurs, le trafic marchandises, l'aménagement territorial et le développement urbain. Avec les autorités cantonales et communales, nous transformons les gares en hubs de mobilité sûrs, propres et confortables, et les sites alentour en quartiers dynamiques et attrayants, comme le Parc du Simplon à Renens.

Avec nos cadres, **nous assumons nos responsabilités** et veillons à ce que **les CFF restent un employeur attrayant et moderne.** Le manque de personnel qualifié nous met, nous aussi, face à de gros défis. Il est crucial de recruter et de former de nouvelles personnes. Concernant le personnel des locomotives, la situation est moins tendue malgré quelques difficultés persistantes à Genève.

Une chose est sûre: le train a de l'avenir. C'est le moyen de transport public le plus respectueux du climat.

Nous misons sur les énergies renouvelables, continuons à économiser de l'énergie et diminuerons de moitié nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, afin de contribuer aux objectifs de l'Accord de Paris. La population suisse va continuer à croître et la mobilité va fortement augmenter à long terme. Les besoins des clients vont évoluer. La stratégie CFF 2030 nous montre la voie. Nous prévoyons plus de relations directes vers les régions touristiques de Suisse. Dans la mesure du possible et en fonction de la nouvelle législation sur le CO₂, nous ferons circuler plus de trains de jour et de nuit en trafic international. Avec la branche des transports publics, nous développons l'assortiment destiné aux jeunes et de nouvelles formes d'abonnements. L'engouement pour le vélo nous contraint à prévoir plus de places à bord afin d'offrir à toutes et tous un accès aisé et confortable aux trains.

Nous sommes l'épine dorsale de la mobilité et entendons bien continuer à relier les personnes, les villes et les régions rurales encore longtemps. Nous réfléchissons à la façon dont nous pourrions rendre le train plus flexible et plus performant en Suisse et en Europe à partir de 2050. Pour faire circuler plus de trains sur le réseau actuel, nous devons perfectionner le système ferroviaire en tenant mieux compte de l'aménagement du territoire et des autres modes de transport. Nous aurons l'occasion d'en discuter avec la branche des transports publics et les responsables politiques dans les prochains mois.

Un immense merci, pour leur confiance et leur soutien,

à notre personnel qui ne ménage pas ses efforts au quotidien; à notre clientèle, qui nous fait confiance pour ses déplacements, ses achats et ses transports de marchandises; au Conseil fédéral et au Parlement, à la Confédération et aux cantons, ainsi qu'à tous nos partenaires pour leur précieuse collaboration.

Meilleures salutations



Monika Ribar
Présidente du Conseil
d'administration CFF SA



Vincent Ducrot
CEO de CFF SA

Illustrations du rapport de gestion

Cette année, nous avons illustré le rapport avec les portraits de nouveaux membres de notre personnel. Aux côtés de leurs 34 000 collègues, ils sont désormais responsables du succès des CFF. Bienvenue à toutes et à tous!

Présentation des objectifs de développement durable

Chaque chapitre expose les objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU auxquels les CFF contribuent. Le rapport de développement durable conforme aux normes GRI est disponible en annexe.

Pour plus d'informations:



Possibilités de
carrière aux CFF



Développement
durable aux CFF



Stratégie
CFF 2030

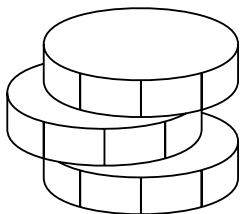


Suisse Cargo
Logistics



Les CFF:
faits et chiffres

Faits et chiffres.



Résultat annuel -245 millions de francs

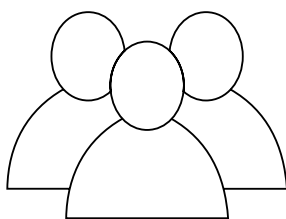
La clientèle a augmenté, tout comme les recettes. Le résultat annuel reste toutefois clairement négatif, notamment à cause de la perte subie par Infrastructure Énergie et d'une correction de valeur pour CFF Cargo SA.

92,5%

Part des trains arrivés à l'heure. Quelques valeurs basses pour le Tessin, la Suisse romande et le trafic international.

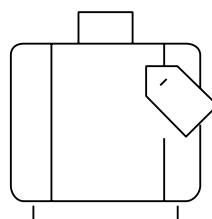
11,38 milliards

Valeur de l'endettement, en hausse de 27,7% par rapport à 2019. Les CFF vont économiser quelque 6 milliards de francs d'ici à 2030.



1,16 million de voyageuses et voyageurs par jour

Reprise après un premier trimestre difficile en raison du coronavirus. Sur les douze mois de 2022, il manque encore 12,5% pour arriver au niveau record de 2019.



50 ans d'Interrail

Depuis 1972, 10 millions de voyageuses et voyageurs ont utilisé un Pass Interrail. Les trains (de nuit) internationaux ont de nouveau été très prisés en 2022.

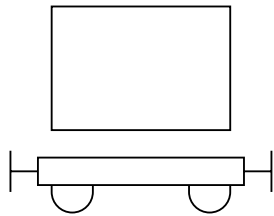
700

Trains spéciaux affrétés durant une année marquée par la reprise des événements. Regain d'affluence le week-end.

78,9 et 78 (sur 100)

Satisfaction de la clientèle et du personnel

Bons résultats en termes de satisfaction de la clientèle et de motivation du personnel.



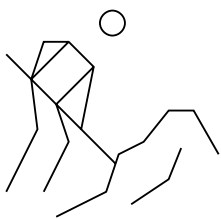
-128 millions de francs

Correction de valeur pour CFF Cargo SA. Le trafic par wagons complets n'est pas autonome financièrement.



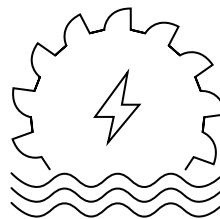
16,1%

Part des femmes parmi les cadres CFF; tendance à la hausse, mais il reste encore beaucoup à faire.



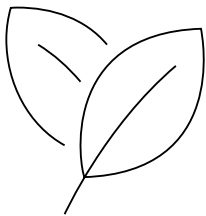
20 000 chantiers

En 2022, les CFF ont dépensé 3 milliards de francs en travaux sur le réseau ferroviaire. Concilier travaux et exploitation n'est pas chose facile.



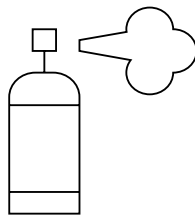
8 centrales hydrauliques

90% du courant de traction provient de sources d'énergie renouvelable. Les centrales électriques appartenant aux CFF comptent pour une large part.



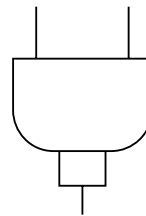
15 100 tonnes de CO₂

Réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2018 dans le cœur d'activité.



16,2%

Réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2018. Objectif des CFF pour 2030: 50%.



539 GWh

Économies d'énergie réalisées par les CFF grâce aux mesures mises en œuvre. Cela équivaut à la consommation de courant annuelle des ménages des villes de Berne et Bâle.

Les dates qui ont marqué l'année 2022.

10

Janvier

1.1: lancement de Transsicura, filiale de CFF Immobilier pour la Surveillance spéciale

20.1: fin des travaux de modernisation durable du Centre Loewenberg, le centre de formation des CFF



5.4: lancement du projet «Mettre de l'ordre dans les gares et les remettre en état» dans les gares pilotes de Rapperswil, de Lucerne et d'Yverdon-les-Bains

Mai

21/22.5: premier des cinq week-ends de célébration des 175 ans du chemin de fer en Suisse dans la région Nord

24.5: les 40 ans de l'horaire cadencé

29.5: journée record de la saison du vélo avec 3172 réservations

10.6: nouveau départ pour les ateliers d'Yverdon-les-Bains. Poursuite de la maintenance lourde des trains de voyageurs sur le site actuel



15.6: commande de sept Giruno supplémentaires pour plus de liaisons vers l'Allemagne à partir de 2025

16.6: ouverture d'un Centre voyageurs CFF selon le nouveau concept à l'aéroport de Zurich

16.6–28.8: mise en place d'un horaire d'été au Tessin en raison des nombreux chantiers concernant l'infrastructure ferroviaire

Mars

7.3: transport de l'aide humanitaire jusqu'en Pologne par CFF Cargo et transports publics gratuits pour les réfugiés d'Ukraine (du 21 mars au 31 mai).



Avril

1.4: fin de l'obligation de porter un masque dans les transports publics

Juin

1.6: entrée en vigueur du nouveau système salarial pour le personnel des CFF et de CFF Cargo assujetti aux conventions collectives de travail

Juillet

1.7: concentration sur le confort et la fiabilité des duplex TGL et abandon du franchissement rapide des courbes assisté par la compensation du roulis

15.7: renouvellement de la flotte de CFF Cargo et location de 35 nouvelles locomotives Vectron

Août

26.8: inauguration du Quartier des Halles à Morges

Septembre

5.9: postes à pourvoir désormais proposés pour la plupart à partir d'un taux d'occupation de 60%

5.9: test concluant d'un train-navette innovant par CFF Cargo et La Poste Suisse



6.9: 70 millions de francs investis par les CFF dans la rénovation des ateliers de Bienne

8.9: pose de la première pierre du nouveau quartier Rösslimatt à Lucerne, juste à côté de la gare

9.9: inauguration de l'usine de pompage-turbinage Nant de Drance après 14 ans de travaux



12.9: désenchevêtrement de Wylerfeld et mise en service du nouveau tunnel urbain à Bern Wankdorf

25.9: les Zurichoises et les Zurichois votent pour l'initiative «Une Europaallee suffit». Le site de la Neugasse ne sera donc pas réaménagé.

Octobre

5.10: présentation de «Suisse Cargo Logistics», nouvelle base pour une logistique efficace, automatisée et durable en Suisse

10.10: Best of Swiss Apps Awards attribué à Mobile CFF. La nouvelle version de Mobile CFF est téléchargeable.

20.10: réduction de la température de deux degrés maximum dans les trains CFF pour anticiper une éventuelle pénurie d'énergie

Novembre

1.11: l'usine électrique d'Amsteg fournit le courant du réseau ferroviaire suisse depuis cent ans

2.11: attribution du Prix Flux à Genève-Eaux-Vives pour la rénovation de son nœud de correspondance

14.11: mise en service de la Letzi Turm à Zurich

30.11: inauguration de WC selon le nouveau concept à Genève Cornavin, après un essai à Olten, Schaffhouse, Regensdorf et Uster

Décembre

1.12: ouverture d'un marché couvert de produits régionaux en gare de Lucerne

10.12: mise en service d'une cinquième gare modernisée en Suisse romande: Genève-Aéroport

11.12: changement d'horaire. Nouvelles relations directes vers les régions touristiques de Suisse. Nouveau train de nuit à destination de Prague via Leipzig et Dresde.





Quintina Panissidi, en formation pour devenir cheffe circulation des trains. Quintina, en reconversion professionnelle, travaillait jusqu'à présent dans le nettoyage.

> Trois questions à Quintina, page 15

Pour nos clientes et clients.

En 2022, l'affluence dans les trains est repartie nettement à la hausse. La demande s'est sensiblement redressée à compter du deuxième trimestre grâce à la levée des mesures sanitaires par les autorités, mais est restée inférieure à celle de 2019. De nouveaux records ont été établis en 2022 en ce qui concerne le nombre d'abonnements demi-tarif et de Pass Interrail vendus, d'événements organisés et de personnes voyageant avec leur vélo. Les CFF estiment que la demande va continuer de croître et poursuivent le développement de leur offre et de leurs services.

La situation reste délicate pour CFF Cargo Suisse, qui a enregistré une diminution des prestations de transport. Mais la clientèle du trafic marchandises s'est déclarée bien plus satisfaite que l'année précédente malgré la conjoncture difficile.

Faits et chiffres

+38,3% 1000

Voyageurs-kilomètres
(par rapport à 2021)

Nombre d'événements
organisés en 2022

Contribution aux objectifs de développement durable



Les clientes et les clients étaient de retour en 2022.

À partir du deuxième trimestre, la demande s'est nettement rétablie grâce à la levée des mesures sanitaires par les autorités. L'affluence moyenne en 2022 s'est élevée à 1,16 million de personnes par jour. Le trafic a de nouveau augmenté plus fortement le week-end qu'en semaine. Les pendulaires étaient encore nombreux à télétravailler. Sur toute l'année, les prestations de transport en trafic grandes lignes (-13,7%) et en trafic régional (-8,3%) étaient encore inférieures au niveau d'avant le coronavirus, en 2019. L'évolution positive de la demande s'explique aussi par le lancement de campagnes de promotion de l'AG découverte, de la carte journalière Friends ou du billet accompagnant.e. Il sera difficile de retrouver le niveau de la demande d'avant le coronavirus en raison du développement de nouvelles formes de travail.

Si l'affluence dans les gares s'est encore sensiblement redressée en 2022 (+25,9% par rapport à 2021), elle est toujours de 12,4% inférieure à celle de 2019.

Les prestations de transport de CFF Cargo Suisse ont baissé de 256 millions de tonnes-kilomètres nettes (-4,9%) par rapport à l'année précédente, principalement en raison de pertes de marchés.

700 trains spéciaux pour les événements de l'année.

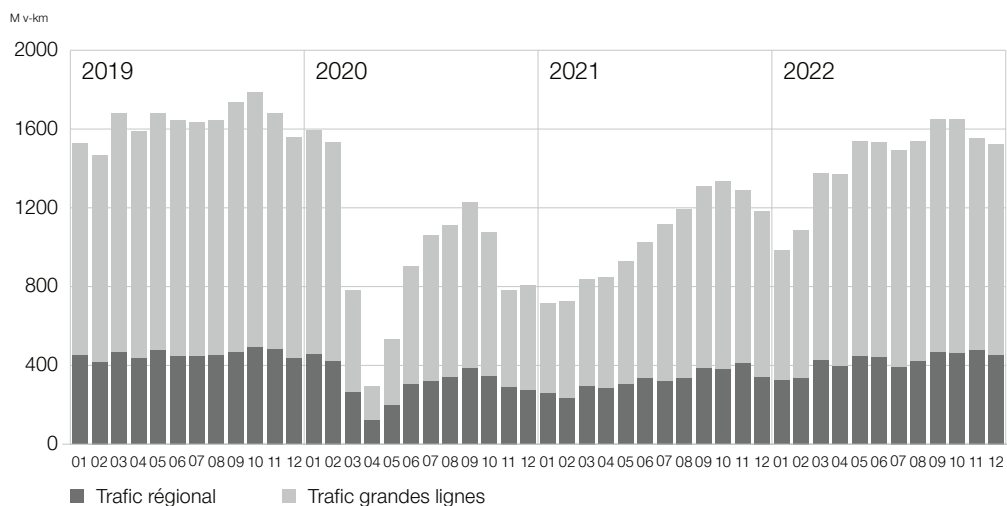
Le trafic événementiel suisse a sensiblement augmenté. Après deux années calmes à cause du coronavirus, 2022 a de nouveau été rythmée par un millier d'événements: cinq week-ends de célébration des 175 ans du chemin de fer en Suisse, Fête fédérale de lutte suisse et des jeux alpestres, championnats des métiers Swiss Skills, concerts au stade, Open air, rencontres sportives et camp fédéral scout. Les CFF ont affrété 700 trains spéciaux pour tous ces événements. De nombreux trains complémentaires ont par ailleurs circulé pour Pâques, l'Ascension et la Pentecôte pour absorber l'augmentation de l'affluence entre la Suisse alémanique et le Sud.

Des clientes et clients satisfaits.

En 2022, la satisfaction de la clientèle est restée constante par rapport à l'année précédente. L'évaluation de CFF Cargo s'est nettement améliorée par rapport à 2021, gagnant 3,8 points pour atteindre 69,8; pour la clientèle privée, les valeurs ont reculé de 0,6 point pour s'établir à 80,5.

Demande aux CFF.

Évolution du nombre de voyageurs-kilomètres mensuels



Voyageurs-kilomètres mensuels (v-km) = somme de tous les kilomètres parcourus par les voyageurs en un mois

La baisse de **satisfaction de la clientèle privée** s'explique surtout par la hausse de l'affluence après le coronavirus, qui a notamment affecté la satisfaction liée à l'offre de places (-6,9 points), à la propreté dans les trains (-3,0 points), à l'aménagement du train (-2,8 points) et au rapport prix-prestation (-1,7 point). Une fois de plus, toutes les régions n'ont pas connu la même évolution: la situation s'est améliorée dans la région Ouest alors que la satisfaction chutait dans la région Sud.

En **gare**, la satisfaction de la clientèle s'est améliorée concernant la propreté (+0,4 point) et la sécurité (+0,9 point). En revanche, la satisfaction liée à la signalisation a reculé (-1,0 point).

La **satisfaction de la clientèle de Cargo Suisse** a considérablement augmenté, gagnant 3,8 points. Cette augmentation est principalement due au fait que les clientes et clients se sont sentis mieux accompagnés, notamment pour le service clientèle, le processus d'offre ou la vente. De plus, l'information à la clientèle sur les écarts et les dérangements est devenue plus professionnelle, et la gestion active des réclamations concernant la facturation s'est améliorée. La satisfaction pour le rapport prix-prestation a progressé malgré un niveau de prix sous tension. La flexibilité et l'information en cas d'écarts par rapport à la planification présentent encore un potentiel d'optimisation.

Les CFF développent leur offre au service de la clientèle.

L'offre a encore été enrichie en 2022. Des trains supplémentaires sont proposés le week-end sur l'axe du Saint-Gothard, en particulier en été: du nord vers le sud le vendredi, et dans l'autre sens le dimanche. De nouvelles correspondances directes permettent de voyager plus agréablement vers diverses régions touristiques, par exemple de Genève et Lausanne vers Coire ou de la Suisse orientale et de Zurich vers Interlaken. De plus, les voyageuses et voyageurs peuvent se rendre à Prague via Leipzig et Dresde grâce à un nouveau train de nuit. L'offre de places dans d'autres trains de nuit est progressivement étendue et davantage de trains directs circulent entre Zurich et Stuttgart.

Conformément à leur stratégie 2030, les CFF souhaitent adapter toujours plus leur offre aux besoins de la clientèle, et mettre en place un horaire plus flexible. Un exemple particulièrement apprécié: le VosAlpes Express qui, depuis le 15 janvier 2022, propose aux skieuses et aux skieurs une relation directe entre la région de Fribourg et Verbier

les week-ends d'hiver. Voilà déjà trois ans que le Verbier Express relie Genève à la station de ski du Bas-Valais, les week-ends d'hiver également. Pour ces trains, des billets dégriffés sont mis en vente avec des réductions jusqu'à 70%. À l'avenir, davantage de trains de jour et de nuit seront proposés en trafic international, en fonction des possibilités et de la nouvelle législation sur le CO₂.

L'information à la clientèle est un élément majeur pour faciliter l'accès aux transports publics. À l'heure du numérique, la clientèle est de plus en plus exigeante, en particulier concernant l'information en temps réel en cas de perturbation. C'est pourquoi les CFF continuent de perfectionner l'information à la clientèle, en collaboration avec toute la branche des transports et les autorités. L'objectif est de diffuser à la clientèle une information standardisée, rapide et cohérente, dans toute la Suisse.

En trafic international, les CFF reconnaissent que la ponctualité et la billetterie laissent à désirer.

Trois questions à Quintina

Pourquoi avoir choisi les CFF comme employeur? À mes yeux, les CFF font partie des employeurs les plus sûrs qui proposent le plus d'avantages sociaux, et cela compte pour moi.

As-tu vécu quelque chose de surprenant jusqu'à présent?

Les «cheminots» sont un groupe à part. Quand on en fait partie, on se sent comme dans un grand train de voyageurs transportant plus de 30 000 passagers du monde entier et allant tous ensemble dans la même direction.

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration?

Quelles que soient les différences entre les collaboratrices et collaborateurs, il ne faut pas perdre de vue l'objectif afin de pouvoir travailler aussi avec des personnes qu'on n'apprécie pas trop.

Boom du vélo: création de 500 places supplémentaires pour les vélos.

Pour la cinquième année consécutive, le nombre de personnes prenant le train avec un vélo a augmenté. Par rapport à 2021, les ventes de passeports vélo sont en hausse de 14%. Le volume de réservations a progressé de 3%, et celui des cartes journalières pour vélo de 2%. Pas moins de 405 000 cartes journalières pour vélo ont été vendues de janvier à octobre. Les CFF s'attendent à ce que la demande continue d'augmenter. En 2022, 900 nouvelles places de stationnement pour vélos ont été créées et 1 100 places rénovées, notamment à Frauenfeld, Bienne, Fribourg, Lugano et Mendrisio. De plus, les CFF entendent aménager leurs trains pour proposer environ 500 nouvelles places pour vélos au cours de ces prochaines années.

Une bonne connexion au réseau mobile pour mettre à profit le temps du voyage.

Les CFF et les opérateurs suisses de téléphonie mobile s'efforcent de mettre à disposition un réseau mobile réactif, sûr et sans coupures dans les trains, les gares et le long des lignes. En Suisse, la clientèle peut surfer gratuitement dans 80 gares grâce au WiFi CFF (SBB-FREE)

et dans les trains grandes lignes grâce à FreeSurf. Dans les trains internationaux, elle a de plus accès au WiFi et à une offre de divertissement. Les CFF adapteront le réseau de radio ferroviaire d'ici à 2035 pour rendre le chemin de fer durable et performant. Les dernières technologies de téléphonie mobile sont efficaces sur le plan énergétique et contribuent à l'attractivité du chemin de fer. Les voyageuses et voyageurs peuvent ainsi mettre à profit leur temps de trajet pour travailler ou se divertir.

Nouvelle augmentation pour l'AG, record pour l'abonnement demi-tarif.

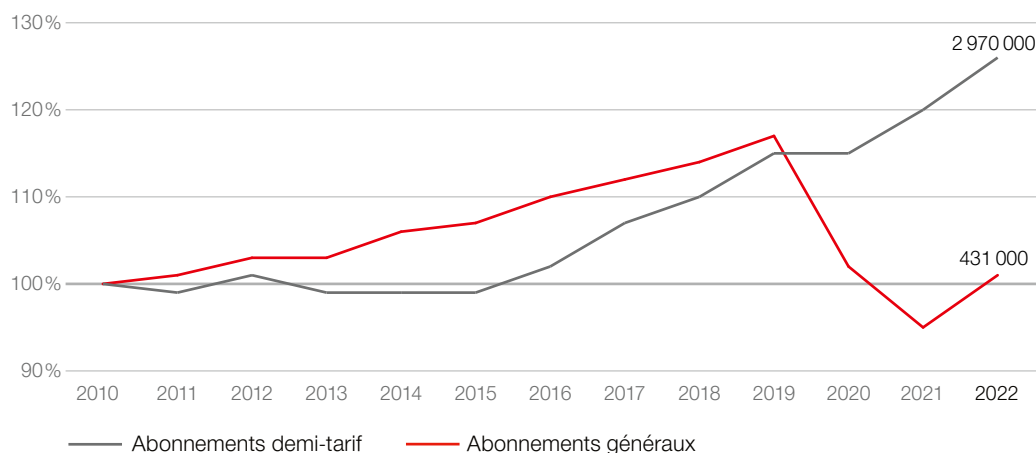
Le nombre d'abonnements généraux a encore augmenté: il y en avait 431 000 en circulation fin 2022 (+6,0% par rapport à l'année précédente, mais encore -13,8% par rapport à 2019). Quant aux abonnements demi-tarif, on en compte environ 2,97 millions, soit 4,9% de plus qu'en 2021 et 9,1% de plus qu'en 2019: c'est un nouveau record.

Seulement 5% des billets sont encore achetés au guichet.

De plus en plus de clientes et clients utilisent les canaux de vente numériques CFF.ch et Mobile CFF pour acheter leurs billets. La part des billets vendus en libre-service se

Évolution des abonnements généraux et demi-tarif.

Données indexées, année de référence 2010



La billetterie automatique EasyRide a toujours plus de succès.

maintient au niveau de l'année précédente. En 2022, les CFF ont vendu 164,9 millions de billets (+39,7% par rapport à 2021), dont 94,5% en libre-service (en ligne, avec une application mobile ou au distributeur). La pandémie de coronavirus a encore accéléré l'utilisation des canaux numériques. Dans les petits Centres voyageurs notamment, le nombre de clientes et clients a encore reculé. D'une manière générale, les Centres voyageurs se consacrent de plus en plus au conseil à la clientèle. Au Contact Center CFF, plus de 300 collaboratrices et collaborateurs des CFF répondent aux demandes des clientes et clients, et les assistent dans leurs achats de billets ou d'abonnements 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

Refonte de Mobile CFF et succès croissant de la billetterie automatique EasyRide.

Mobile CFF a pris de l'ampleur depuis sa dernière refonte en 2016 et compte aujourd'hui parmi les applications les plus utilisées en Suisse. C'est le premier canal de distribution des CFF en termes de chiffre d'affaires. La nouvelle version de Mobile CFF peut être téléchargée depuis octobre. La billetterie automatique EasyRide a toujours plus de succès. Au cours de l'été 2022, le seuil du million de billets vendus en un mois a été franchi. Le chiffre des

ventes n'a cessé d'augmenter depuis et atteint déjà 1,5 million de billets par mois.

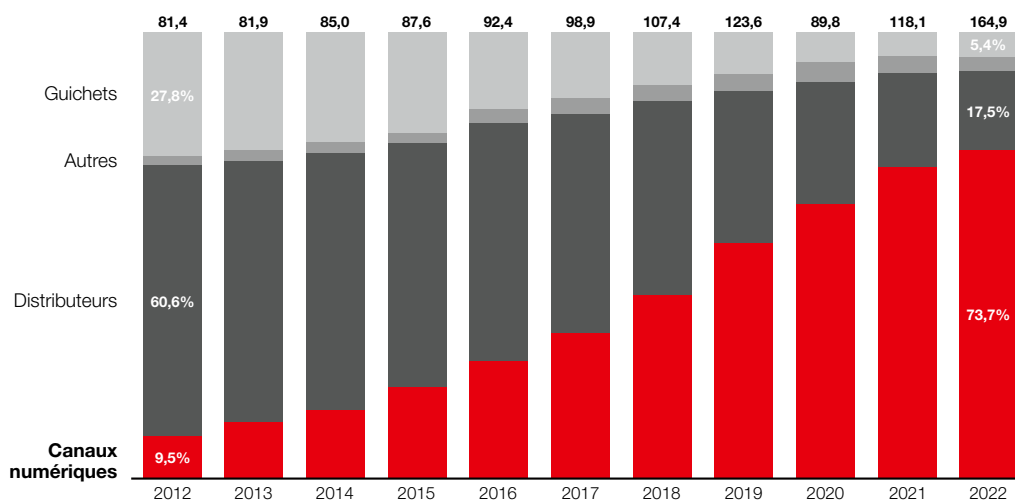
En 2022, les CFF ont aussi investi dans l'accessibilité de leurs canaux numériques. Le développement de l'application Inclusive CFF, qui fournit aux voyageuses et voyageurs avec un handicap des informations d'horaire utiles et précises, se poursuit. C'est la première application mobile certifiée et distinguée par la fondation «Accès pour Tous».

Prix des transports publics stables pour la sixième année consécutive.

Il n'y a toujours pas eu de hausse des prix dans les transports publics fin 2022. Malgré la conjoncture difficile, la priorité était de reconquérir les clientes et les clients, notamment par des offres intéressantes. Ainsi, le Swiss Travel Pass a été jusqu'à 21 % moins cher. Depuis fin 2019, le demi-tarif est proposé dès 100 francs aux jeunes de moins de 25 ans. L'assortiment dégriffé s'est enrichi des cartes journalières dégriffées dès 29 francs, très populaires, et du surclassement dégriffé.

Le succès des billets numériques ne se dément pas.

Répartition des ventes par canal de distribution (en pourcentage et en millions de titres)



Autres: renouvellement automatique des abonnements, partenaires de distribution et Rail Service.

Les CFF misent sur une forte hausse de la demande en raison de leur avantage climatique et de la croissance démographique.

18

Nouvel abonnement avec crédit, changement de règle pour les réservations.

La branche des transports publics a décidé d'introduire un abonnement avec crédit sur le modèle du «crédit transports publics» qui fait l'objet d'un test de marché depuis fin 2021. L'idée en quelques mots: une personne achète à prix avantageux un certain crédit qu'elle peut ensuite dépenser pendant douze mois pour acheter des titres de transport individuels à son nom. Les détails de l'offre définitive (y compris son nom et la date de lancement) seront précisés dans les prochains mois. Une nouvelle règle a par ailleurs été arrêtée pour les réservations: «un voyage, une taxe», ce qui signifie qu'une seule taxe est prélevée par réservation de places, quel que soit le nombre de changements de trains.

Poursuite de la collaboration fructueuse entre les entreprises de chemin de fer.

Fin 2022, des jalons ont été posés pour l'avenir du trafic grandes lignes. Le modèle de coopération actuel fonctionne et sera maintenu lors de la prochaine période de concession, de 2029 à 2039, selon le souhait du Conseil fédéral. Avec la participation du DETEC, les représentantes et représentants des CFF, du BLS et du SOB ont élaboré et signé une convention de base. Les CFF continueront de confier l'exploitation de certaines lignes à des partenaires de coopération sous concession pour le trafic grandes lignes.

CFF Cargo Suisse: des solutions sur mesure.

Les clientes et clients du trafic marchandises demandent de plus en plus de flexibilité, de rapidité et de numérisation. Cela contraint CFF Cargo à leur proposer des solutions sur mesure pour continuer de satisfaire leurs besoins à l'avenir. CFF Cargo a par exemple testé un train-navette innovant avec La Poste Suisse. Le projet a pour but d'accélérer le transfert du trafic de la route vers le rail. Ce train-navette peut ainsi contribuer notablement aux objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse.

Autre exemple de solution personnalisée: Fenaco. Lors de la récolte de céréales, cette coopérative agricole a besoin de transports flexibles à court terme. Or, pour CFF Cargo, l'exploitation de points de chargement ruraux est difficile-

ment rentable. La solution a pris la forme d'un concept dynamique avec regroupements de transports, imaginé spécialement pour le secteur agricole. Dans les régions agricoles de Suisse, qui ne disposent pas d'une offre ferroviaire constante, il permet de mettre en place et de réserver une offre de transport en quelques jours. Fenaco a été l'un des premiers clients à utiliser le nouveau système de réservation numérique de CFF Cargo.

La clientèle a confiance en CFF Cargo: en 2022, l'entreprise a encore renouvelé d'importants contrats et remporté des appels d'offres.

L'automatisation progresse pour le trafic marchandises.

À mesure qu'il est automatisé et numérisé, le fret ferroviaire devient plus flexible, plus efficace, plus économique et encore plus sûr. L'année 2022 a été marquée par d'importants progrès: sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT), CFF Cargo a lancé avec des partenaires un projet pilote de mise en relation des données numériques. Ce projet consiste à tester différentes fonctions des trains qui reposent sur la connexion des données numériques. CFF Cargo a aussi collaboré activement à l'échelle européenne aux essais de l'attelage automatique numérique (DAC) en conditions d'exploitation réelles. À l'avenir, tous les wagons d'Europe devraient être équipés du même attelage. CFF Cargo fait figure de pionnier pour l'attelage automatique. Voilà déjà trois ans que l'entreprise l'utilise avec succès sur le réseau du trafic combiné intérieur. Le projet d'essai de frein automatique a également bien progressé: le système fonctionne et la dernière étape, en 2023, consistera à obtenir l'autorisation de l'OFT.

La numérisation avance aussi à grands pas: en 2022, CFF Cargo a transféré sa clientèle du trafic par trains complets sur un nouveau portail de réservation, plus simple et plus moderne. Le changement pour la clientèle du trafic par wagons complets se fera d'ici à l'été 2023.

Un regard confiant sur l'avenir.

Les CFF misent sur une forte augmentation de la demande à long terme en raison de leur avantage climatique et de la croissance démographique. En se concentrant sur des solutions simples, une mobilité de porte à porte et un chemin de fer fort, ils entendent séduire un public toujours

Trois questions à Srdan

Pourquoi avoir choisi les CFF comme employeur? En travaillant dans la principale entreprise de transport de Suisse, je pars du principe que je vais évoluer dans un environnement de travail diversifié et passionnant. Compte tenu de la hausse des cyberrisques, je souhaite contribuer à la sécurité. La diversité du personnel a également été un argument.

Que ferais-tu si tu étais CEO pendant une journée? J'essaierais de créer des conditions-cadres pour que les collaboratrices et collaborateurs soient responsables des thèmes qu'ils maîtrisent et apprécient particulièrement.

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration?

L'esprit d'équipe est très important à mes yeux. Les forces et faiblesses de chaque membre de l'équipe doivent être acceptées pour qu'une bonne collaboration soit possible.

plus nombreux, augmenter sans cesse leur part dans la répartition modale et promouvoir la mobilité durable. Grâce à Suisse Cargo Logistics, le rail devrait pouvoir transporter 60% de marchandises en plus d'ici à 2050 pour la clientèle du trafic marchandises. Concernant le trafic voyageurs, la Confédération a communiqué sa vision de l'avenir du rail dans la perspective RAIL 2050. Les CFF réfléchissent en outre à ce que les transports publics, et



Srdan Cvejic, consultant cybersécurité senior. Pour son nouveau poste, Srdan quitte l'Allemagne avec toute sa famille et s'installe en Suisse, par amour du pays et de ses habitants.

notamment le système ferroviaire, auront à offrir du point de vue de la clientèle, en association avec d'autres modes de transport, dans la seconde moitié du XXI^e siècle. Le train peut faire valoir ses atouts comme moyen de transport respectueux du climat et efficace en matière d'utilisation du territoire, surtout sur les longues distances et pour le raccordement avec l'Europe. Avec des aménagements ciblés, mais aussi et surtout grâce à la technologie et à la numérisation, le train peut encore gagner en efficacité. En anticipant et en exploitant les points forts des différents modes de transport, et en les combinant intelligemment, il est possible de développer des offres intéressantes pour la clientèle et pour les régions.



Mayra Tuxi Scherrer, conductrice de travaux. Son mari a été approché par une partenaire Talent des CFF alors qu'il pratiquait de la boxe loisir.

> Trois questions à Mayra, page 23

Pour un chemin de fer robuste.

En 2022, la sûreté, la ponctualité et la fiabilité des trains étaient toujours au cœur des préoccupations. La ponctualité a globalement été très bonne, bien que la situation ne soit pas satisfaisante au Tessin et en Suisse romande, en particulier. Les investissements dans le matériel roulant portent leurs fruits: la fiabilité des trains a été bonne. La sécheresse estivale et la volatilité des prix de l'énergie ont mis les CFF à rude épreuve. Le réseau ferroviaire suisse est un chantier perpétuel. Il faut prévoir plus de réserves sur les temps de parcours pour garantir la ponctualité des trains, surtout en Suisse romande. Les CFF doivent enfin améliorer la sécurité au travail.

Faits et chiffres

98,7%

Part de clientes et clients ayant eu leur correspondance

20 000

Nombre de chantiers

Contribution aux objectifs de développement durable

8 – travail décent et croissance économique



9 – industrie, innovation et infrastructure



Bonne ponctualité malgré des différences régionales.

La **ponctualité de la clientèle et des trains** a globalement suivi une évolution positive. 92,5% des trains de voyageurs ont été ponctuels. En 2022, la ponctualité des correspondances a perdu 0,2 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. La ponctualité des trains régionaux s'est améliorée partout, sauf dans la région Sud. Dans la région Sud, la ponctualité a pâti du manque de fiabilité du matériel roulant (les trains régionaux Flirt, en particulier, ont connu plus de dérangements) et des retards de trains en provenance d'Italie. Ces problèmes se sont progressivement atténués depuis septembre; la météo clémente en automne et en hiver y a aussi contribué. La région Ouest termine mieux l'année qu'en 2021. Tout au long de l'année, la nécessité d'un horaire plus robuste s'est toutefois bien fait sentir. Avec l'Office fédéral des transports et les cantons, les CFF ont jeté les bases d'un nouvel horaire pour la Suisse romande. Sa mise en œuvre, prévue à partir de l'horaire 2025, garantira une offre plus fiable pour les voyageurs, car l'horaire inclura plus de réserves. Les trains seront plus ponctuels, les correspondances meilleures et le déroulement des travaux plus fluide.

En 2022, la **ponctualité des envois de CFF Cargo Suisse** a atteint 91,5%, ce qui correspond à un gain de 0,5 point de pourcentage par rapport à l'année précédente. Il s'agit là d'une amélioration importante, qui reste

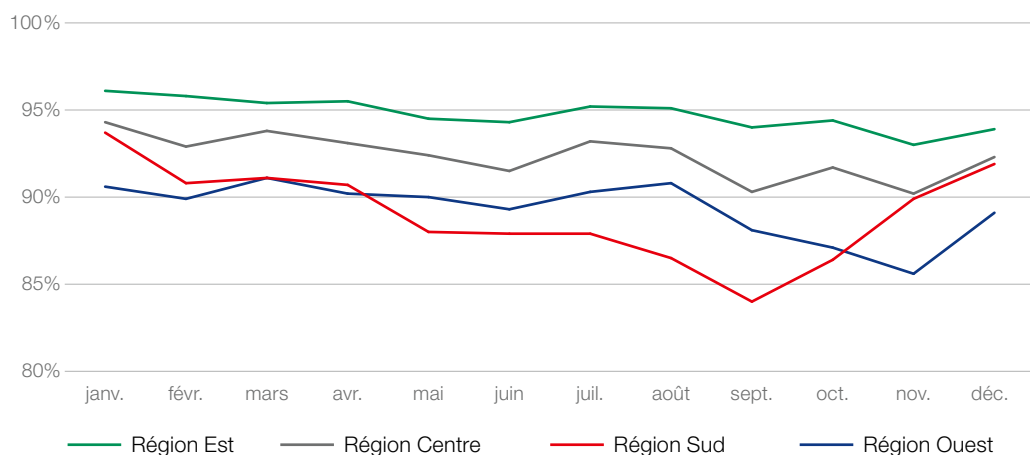
toutefois insuffisante. La ponctualité a souffert des chantiers, de la pénurie de personnel, de la fermeture de la ligne de la vallée du Rhin et de problèmes de qualité affectant d'autres chemins de fer européens. L'exploitation a toutefois gagné en robustesse, notamment grâce à une résolution plus rapide des problèmes et à un meilleur accompagnement de la clientèle en cas d'événement.

Améliorer la sécurité au travail.

Le train est un moyen de transport très sûr. Malgré une tendance à la baisse ces 20 dernières années, le nombre d'accidents professionnels et d'accidents de train a augmenté en 2022 et requiert une attention particulière. Les accidents de manœuvre, en revanche, ont diminué par rapport à l'année précédente. En 2022, l'entreprise a déploré cinq accidents professionnels mortels, dont deux ont impliqué du personnel d'entreprises tierces. Trois personnes travaillant pour les CFF et cinq pour des entreprises tierces ont également été grièvement blessées. Les CFF en ont été profondément affectés. Chaque accident fait l'objet d'une investigation précise, comme il se doit. De plus, les CFF ont demandé un deuxième avis extérieur afin de déceler d'éventuels risques systématiques ou «angles morts» dans la stratégie ou la culture de la sécurité. Les résultats devraient être disponibles avant la fin du deuxième trimestre 2023. Neuf accidents de trains, c'est un moins bon résultat que l'année précédente. Dans ce

Ponctualité des trains dans les différentes régions en 2022.

Pourcentage de trains ponctuels parmi tous les trains de voyageurs



domaine aussi, des mesures appropriées ont été mises en œuvre au niveau du personnel, de la technique et de l'organisation. Citons par exemple le programme de soutien interdivisionnel «Safety Leadership», le soutien de la sécurité opérationnelle par le biais des données et de la technique et l'ancrage dans toute l'entreprise de la campagne sécuritaire «No Risk».

Sensibiliser le personnel au risque de cyberattaque.

Qui dit sécurité, dit aussi sécurité de l'information ou cybersécurité. Les CFF recourent à la technologie pour se prémunir contre les cyberattaques, mais cela ne suffit pas. Le facteur humain revêt une importance cruciale. Seules la vigilance et la responsabilité personnelle de l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs peuvent garantir la sécurité de l'information, et donc de l'exploitation. Aussi les CFF ont-ils pris de nouvelles mesures de sensibilisation en 2022, comme l'organisation de formations ou l'intégration de la sécurité de l'information dans la campagne sur la sécurité au travail «No Risk». Les efforts ont payé: on en veut pour preuve le premier renouvellement de la certification ISO 27001 pour le système de management de la sécurité de l'information (ISMS) dans le domaine des solutions et des applications commerciales numériques.

Les programmes de transformation facilitent le quotidien et font baisser les coûts.

La mobilité évolue; la clientèle veut plus de flexibilité. Dans le même temps, la pression sur les coûts s'intensifie. Voilà pourquoi les CFF investissent dans les programmes de numérisation «Traffic Management System» (TMS), «Planification intégrée de la production» (IPP) et «S/4 CFF». Ces systèmes vont uniformiser les processus, qui sont encore parfois manuels et fastidieux, et réduire les ruptures entre systèmes. Les programmes de transformation changent et simplifient le quotidien professionnel de nombreux collaborateurs et collaboratrices des CFF. Les CFF numérisent par ailleurs la planification, la construction et l'exploitation de leurs bâtiments et installations dans le cadre du programme «Building Information Modelling, BIM@CFF». Parallèlement au développement de BIM, une cinquantaine de projets de construction sont

soutenus et accompagnés dans la mise en pratique de la méthode BIM. Le premier projet BIM, celui de la Letzi Turm à Zurich, s'est achevé en novembre 2022.

Les CFF remportent le Watt d'Or, prix suisse pour l'énergie.

La hausse du trafic, l'horaire cadencé et les trains toujours plus performants entraînent une augmentation des pics d'énergie ponctuels. Ces pics de consommation sont maîtrisés par un dispositif entièrement automatique, afin que les CFF puissent réduire leurs investissements dans de nouvelles installations. Le chauffage des trains et des aiguilles s'éteint pour une courte période. Ces coupures n'ont pas d'incidence sur la clientèle ou la disponibilité. Pour leur réseau électrique intelligent, les CFF ont reçu un prix suisse pour l'énergie: le Watt d'Or 2022 dans la catégorie Technologies énergétiques.

Trois questions à Mayra

Pourquoi avoir choisi les CFF comme employeur? Depuis le début de ma carrière, j'évolue dans le domaine ferroviaire. J'ai p. ex. travaillé sur les chantiers du nouveau métro de Rio de Janeiro. Les CFF me donnent la possibilité d'approfondir mes connaissances et de découvrir encore mieux différents domaines ainsi que l'exploitation ferroviaire.

Que ferais-tu si tu étais CEO pendant une journée? J'essaierais de travailler de manière transparente, d'agir avec pour seule motivation la réussite des CFF, et de toujours chercher des solutions et des améliorations en cas de problème.

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration? Le respect, la serviabilité, la motivation et la flexibilité sont très importants à mes yeux.

Les CFF étendent régulièrement leur nouvelle stratégie de maintenance à d'autres parcs de véhicules.

24

Les CFF subissent les répercussions de la guerre et du changement climatique; le prix du courant de traction augmente.

La production en baisse des centrales nucléaires françaises, la guerre en Ukraine et la sécheresse estivale extrême ont provoqué une situation de crise sur le marché de l'énergie. Pour en atténuer les effets financiers sur les exercices 2023 et 2024, les CFF ont demandé une hausse du prix du courant de traction à l'OFT. Au 1^{er} janvier 2023, les CFF ont été autorisés à augmenter le prix du courant de traction de 10,5 à 13,5 centimes par kilowattheure, ce qui devrait permettre de couvrir la hausse des coûts d'alimentation en courant de traction escomptée en 2023.

Des mesures ont été prises face au risque de pénurie d'énergie.

Les CFF ont pris des mesures concrètes pour anticiper le risque de pénurie d'énergie. En collaboration avec la Confédération et la branche, ils ont élaboré différents scénarios pour les transports publics et réfléchi à des mesures préventives concrètes en cas de pénurie sévère. Pour limiter leur consommation d'énergie, les CFF éclairent moins leurs bâtiments, ont coupé l'eau chaude dans les immeubles de bureaux et ont commuté quelques installations fonctionnant au gaz sur le mazout. Ils réalisent ainsi des économies d'électricité et réduisent leur consommation de gaz de 15%. Pour prévenir la pénurie d'énergie au printemps 2023, ils ont en outre économisé l'eau des lacs de retenue.

La fiabilité du matériel roulant augmente.

La fiabilité du matériel roulant s'est encore améliorée en 2022. Les nouveaux trains duplex grandes lignes et les Giruno y sont pour beaucoup. En trafic régional, la fiabilité et la disponibilité n'ont pas été satisfaisantes au Tessin et en Suisse romande. Le matériel roulant transfrontalier TILO, en particulier, pose toujours problème malgré la coordination très étroite avec l'industrie. On espère des améliorations en 2023.

Trains neufs, trains modernisés et concepts d'entretien plus flexibles.

En juin 2022, les CFF ont commandé à Stadler sept Giruno supplémentaires pour le trafic avec l'Allemagne. En 2021, ils avaient déjà exercé une option pour l'achat de 60 duplex IR. Ces trains ont passé les essais de type en 2022 en vue d'obtenir l'homologation pour exploitation commerciale en 2023.

Les CFF étendent régulièrement leur nouvelle stratégie de maintenance à d'autres parcs de véhicules. La production synchronisée dans le domaine de la maintenance permet de réduire les temps d'attente et d'augmenter la fiabilité et la disponibilité.

Le franchissement rapide des courbes n'est plus d'actualité.

Les CFF misent sur la fiabilité et le confort de roulement. Ils ont renoncé à équiper les trains duplex grandes lignes de la technologie dite de compensation du roulis, qui permet un franchissement plus rapide des courbes. Les CFF vont néanmoins poursuivre leurs efforts pour réduire les temps de parcours sur l'axe est-ouest, tout en perfectionnant le confort de roulement des trains duplex.

Le réseau ferroviaire suisse en perpétuel chantier.

Des travaux d'entretien se déroulent jour et nuit sur les 3265 kilomètres de voies des CFF, parallèlement à la réalisation de petits et grands projets d'aménagement ou de maintien de l'état du réseau. En Suisse alémanique, l'accent a été mis en 2022 sur la réalisation de deux grands projets: l'aménagement à quatre voies à Liestal et le désenchevêtrement de Basel-Muttenz. En Suisse orientale, la construction de la double voie dans la vallée du Rhin, qui permettra la cadence semi-horaire dans la région dès décembre 2024, a commencé. En Suisse romande, cinq gares modernisées sont entrées en service: Le Day, Cossonay-Penthalaz, Meyrin, Cully et Genève-Aéroport. Le premier coup de pioche au tunnel de Gléresse a eu lieu en avril, et le saut-de-mouton de Renens a été mis en service fin septembre, après quatre ans de travaux. Le volume des travaux augmentera de manière substantielle

à partir de 2023. Les CFF mènent leurs travaux sans interrompre l'exploitation ferroviaire.

L'extension de la gare de Lausanne a malheureusement pris du retard. Les points en suspens concernant le modèle statique doivent être élucidés au plus vite. Une task force a été constituée pour obtenir rapidement un permis de construire complet.

L'état du réseau est stable.

En 2022, l'état général de l'infrastructure a été jugé «bon» dans le rapport sur l'état du réseau. La valeur obtenue est en légère baisse par rapport à l'année précédente, mais reste dans la plage de l'objectif. Depuis 2022, l'infrastructure est intégrée à la voie ferrée. Cette inclusion, pour une valeur de remplacement de près de 12 milliards de francs, explique en grande partie que l'arriéré, qui avait déjà tendance à croître, ait encore augmenté de 1,4 milliard de francs, à 7,8 milliards. La valeur de remplacement de l'infrastructure des CFF s'élève à environ 125 milliards de francs au total. Aucune installation ne se trouve dans un état critique; Infrastructure peut assurer la sécurité de ses installations. La disponibilité de l'infrastructure a atteint un nouveau record en 2022.



Therese Fankhauser, spécialiste en gérance. Dessinatrice en bâtiment de formation, Therese vit avec toute sa famille à Berne et a contribué à façonner l'identité visuelle de CFF Historic.

Pour nos collaboratrices et collaborateurs.

En 2022, 34 227 personnes ont travaillé pour les CFF. Leur satisfaction et leur motivation restent particulièrement élevées selon une enquête réalisée au sein de l'entreprise. Les CFF ont tenu compte de l'évolution constante des modes de vie, en mettant l'accent sur l'égalité des chances et la conciliation du travail avec la vie privée, en publiant davantage d'emplois à temps partiel et en introduisant un système salarial plus moderne. Ils ont proposé des formations et perfectionnements à tous les niveaux, parié sur le potentiel inexploité du marché du travail, cultivé le savoir-faire et lutté contre la pénurie croissante de personnel qualifié.

Faits et chiffres

16,3

Jours d'absence par
personne

23,4%

Part du personnel à
temps partiel

Contribution aux objectifs de développement durable

3 BONNE SANTÉ
ET BIEN-ÊTRE



4 ÉDUCATION
DE QUALITÉ



5 ÉGALITÉ ENTRE
LES SEXES



8 TRAVAIL DÉCENT
ET CROISSANCE
ÉCONOMIQUE



Des collaboratrices et collaborateurs satisfaits et motivés.

L'enquête auprès du personnel 2022 a montré que les collaboratrices et les collaborateurs des CFF sont toujours aussi satisfaits et motivés. La motivation du personnel se maintient à un bon niveau avec 78 points sur 100. D'un très bon soutien, la hiérarchie a obtenu la même note qu'en 2021, 81 points. De même, la confiance en la Direction du groupe reste stable (62 points). Le personnel des CFF se soucie des salaires, des vacances et des prestations sociales. La satisfaction concernant les conditions d'emploi s'inscrit en recul de 2 points, à 65 points. Le taux de réponse à l'enquête s'est élevé à 71%.

Importance de la santé physique et mentale.

L'enquête auprès du personnel s'intéresse aussi au stress subi par les collaboratrices et collaborateurs, et à leur état de santé. L'épuisement professionnel reste au même niveau faible, et l'état de santé professionnel (sur la base d'une auto-évaluation) n'a diminué que d'un point. Le maintien de ces bons résultats est bien la preuve que les CFF ont su relever les défis particuliers liés à la santé de leur personnel. En 2022, le nombre de jours d'absence pour cause de maladie a fortement augmenté, avec une

moyenne de 16,3 jours par poste à temps plein (+2,3 jours par rapport à 2021). Cette augmentation liée aux infections plus fréquentes au COVID-19, à la grippe et à d'autres maladies respiratoires suit la tendance nationale et internationale.

Outre la santé physique, la santé mentale est essentielle au bien-être général des collaboratrices et collaborateurs, et revêt à ce titre une grande importance pour les CFF. En 2022, l'entreprise s'est particulièrement intéressée à la santé psychique des personnes en formation. Les formatrices et formateurs ont un rôle déterminant dans ce domaine. Pour les aider dans leur travail, les CFF et leur partenaire de formation Login ont inclus le thème de la santé mentale des jeunes dans leur formation obligatoire. 874 formatrices et formateurs des CFF ont déjà suivi ce module.

Le travail à temps partiel facilité à tous les niveaux.

En 2022, les CFF ont poursuivi leurs efforts en faveur de l'égalité des chances et d'une meilleure conciliation de la vie professionnelle avec la vie privée. Ils proposent des modèles de travail flexibles, des possibilités de retour à l'emploi ou de reconversion professionnelle, et généralisent la publication des postes avec un taux d'occupation de 60 à 100% depuis septembre 2022. Avec

Composition du personnel par âge et par sexe en 2022.

Effectifs en moyenne annuelle, CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)



le «top sharing», il est en outre possible de diviser un poste de cadre à 100% en deux postes à 60%. Cela permet d'associer des profils de compétences et d'aptitudes variés, de privilégier la diversité et d'avoir plus de femmes à des fonctions dirigeantes. Les CFF élargissent ainsi leur pool de candidats, se donnent toutes les chances d'attirer de nouveaux talents et agissent face à la pénurie de personnel qualifié.

Deux distinctions pour l'égalité de traitement.

En 2022, les CFF ont reçu deux labels externes qui confirment leur engagement en matière de diversité et d'égalité. Ils se sont de nouveau vu décerner le Swiss LGBTI Label qui distingue les organisations s'investissant dans l'égalité de traitement des personnes en entreprise, quelles que soient leur orientation sexuelle ou leur identité de genre. Ce label leur est acquis pour trois nouvelles années. Pour la deuxième fois consécutive, les CFF ont par ailleurs obtenu le label «We Pay Fair», le plus haut niveau de certification d'un système salarial équitable entre les femmes et les hommes. Les CFF valorisent la performance individuelle, tiennent compte de la situation sur le marché du travail et jouent la transparence.

Former du personnel qualifié pour la Suisse.

Ces prochaines années, les départs à la retraite seront nombreux aux CFF compte tenu de l'évolution démographique. Le recrutement, la formation et le perfectionnement du personnel sont donc en tête des priorités. En 2022, les CFF ont largement résolu les problèmes de pénurie rencontrés avec le personnel des locomotives, bien que la situation reste tendue à Genève. Au cours de l'année sous revue, 269 personnes suivaient la formation de mécanicien de locomotive, 89 celle de chef circulation des trains (presque autant qu'en 2021) et 112 commençaient celle d'assistant clientèle.

En vue de recruter de nouveaux spécialistes de la technique ferroviaire, les CFF ont de nouveau participé au Railway Summer Camp, destiné aux étudiantes et étudiants des filières techniques. En 2022, cet événement combinant conférences et visites d'entreprises ferroviaires a encore attiré 50 ingénieurs en formation. Il s'agit d'un

projet de l'Union des transports publics (UTP) réalisé en collaboration avec des entreprises de chemin de fer, de l'industrie et les hautes écoles.

Dans un environnement concurrentiel à l'affût des meilleurs talents, il est essentiel d'avoir des collaboratrices et collaborateurs bien formés. Les CFF accordent beaucoup d'importance à la formation professionnelle initiale. En 2022, «login formation professionnelle SA» a formé 1410 apprenties et apprentis et 155 stagiaires à des places d'apprentissage aux CFF. Au cours de l'exercice sous revue, 96,8% des personnes en formation aux CFF sont allées au bout de leur apprentissage.

Pas de mesures d'économies affectant le personnel.

Les CFF traversent encore une situation financière délicate liée à la pandémie de coronavirus et subissent de fortes pressions en matière d'économies. De plus, la Suisse a

Trois questions à Therese

Pourquoi avoir choisi les CFF comme employeur?

J'avais envie de mettre mon savoir et mon expérience au service d'une grande entreprise durable qui donne du sens, et de faire mes preuves. Les CFF me donnent également la possibilité d'évoluer et je vais enfin pouvoir apprendre le français.

Que ferais-tu si tu étais CEO pendant une journée?

J'offrirais à tout le monde un trajet en train gratuit et j'imprimerais pour l'occasion des billets en carton avec des illustrations de Werner Belmont.

As-tu vécu quelque chose de surprenant jusqu'à présent?

Je suis impressionnée par la fidélité des collaboratrices et collaborateurs qui s'engagent pour les CFF depuis des décennies avec ferveur.

Les CFF restent fidèles à leur stratégie de se positionner durablement comme un employeur attrayant.

30

connu en 2022 un renchérissement sans commune mesure avec les années précédentes. Dans ce contexte tendu, les CFF ont envisagé en 2022 différentes mesures d'économies qui auraient eu une incidence sur le personnel. Ils ont finalement pu y renoncer quand la Confédération a adapté son paquet de stabilisation. En fin de compte, ce sont les critères d'octroi de prestations en cas d'invalidité professionnelle qui ont été adaptés, ce qui était indiqué étant donné les nombreuses mesures de réinsertion professionnelle et en comparaison avec d'autres entreprises.

Les CFF et les partenaires sociaux s'entendent sur des mesures salariales.

À l'automne 2022, les CFF ont négocié des mesures salariales avec les partenaires sociaux pour 2023. La solution convenue permet aux CFF d'appliquer des mesures à hauteur de 3,3% de la masse salariale. Ils compenseront le renchérissement lors de la ronde salariale 2023 et mettront à disposition des moyens destinés à des mesures salariales individuelles. Sans pour autant perdre de vue la nécessité de pérenniser leurs finances, les CFF restent ainsi fidèles à leur stratégie de se positionner durablement comme un employeur attrayant y compris en matière de politique salariale.

Trois questions à Liza

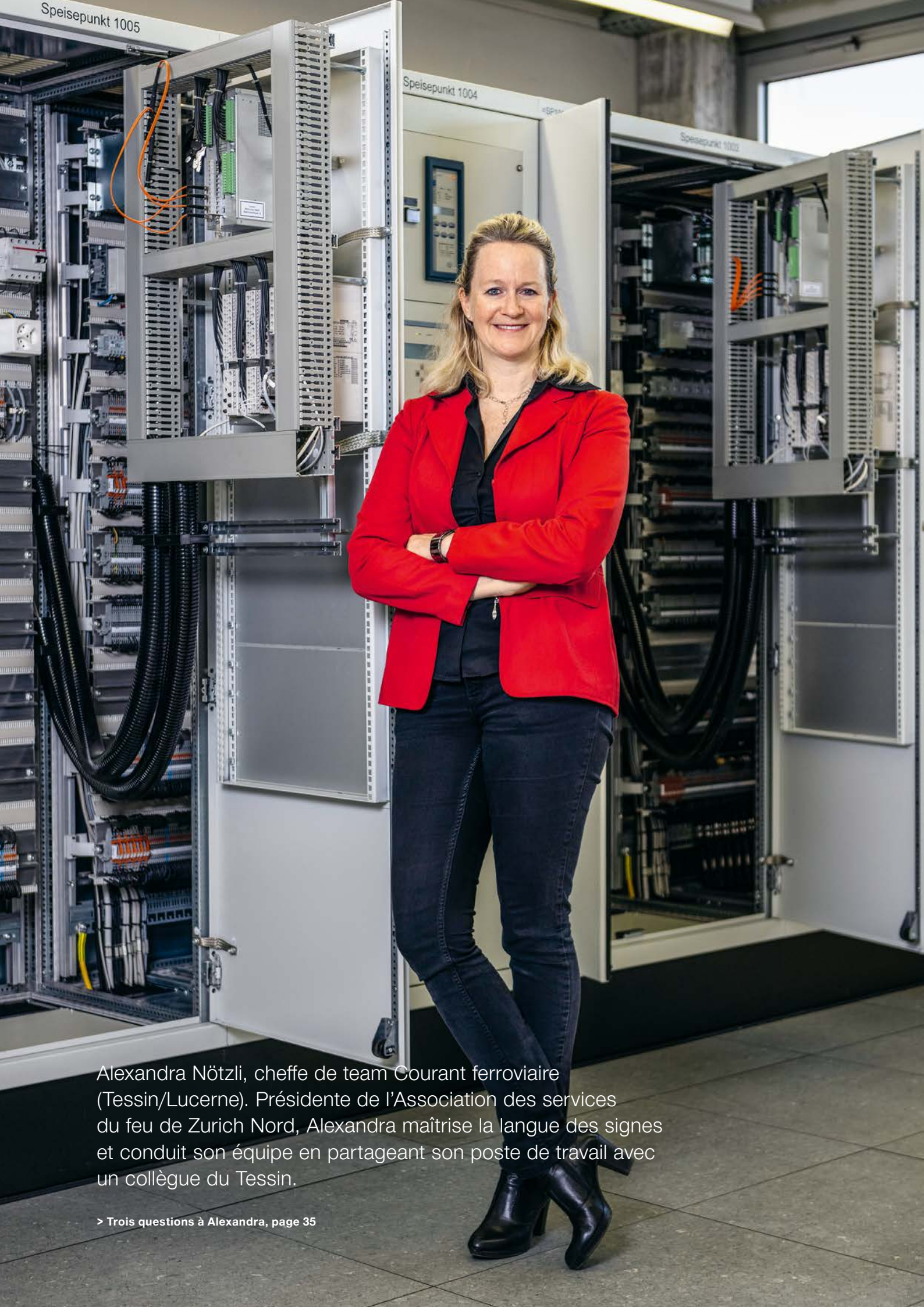
Pourquoi avoir choisi les CFF comme employeur? J'ai toujours voulu travailler aux CFF, car c'est un très bon employeur.

Quelle information relative à ton unité est encore méconnue de beaucoup? La logistique est un super domaine de travail, nous avons une chouette équipe ici.

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration? Pour moi, le respect est primordial. Et nous nous respectons mutuellement.



Liza Khushi, logisticienne. Après avoir travaillé à temps partiel pendant plusieurs années dans un entrepôt, elle a suivi un apprentissage de logisticienne à 37 ans.



Alexandra Nötzli, cheffe de team Courant ferroviaire (Tessin/Lucerne). Présidente de l'Association des services du feu de Zurich Nord, Alexandra maîtrise la langue des signes et conduit son équipe en partageant son poste de travail avec un collègue du Tessin.

> Trois questions à Alexandra, page 35

Pour l'environnement.

Les CFF visent la neutralité climatique d'ici à 2030. Malgré la situation difficile sur le marché de l'énergie et ses conséquences pour le climat, le programme d'économie d'énergie lancé il y a plusieurs années a connu un nouvel élan en 2022: de nombreuses mesures supplémentaires ont pu être identifiées et mises en œuvre. Les CFF ont réduit les émissions indirectes et les coûts en réutilisant des matériaux usagés pour leurs projets de construction, dans un esprit d'économie circulaire, et en encourageant le tri des déchets et le recours à la vaisselle réutilisable dans les gares. Ils ont aussi poursuivi leurs efforts visant à la préservation de la biodiversité. Cependant, la mise en œuvre du plan d'action Biodiversité constitue toujours un défi financier pour les CFF.

Faits et chiffres

Contribution aux objectifs de développement durable

6,6 GWh 4,1 %

Production de courant
photovoltaïque

Part des espaces
de biodiversité
entretenus proches
de l'état naturel



Les CFF sont le plus gros consommateur d'électricité en Suisse.

34

Réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce au transfert de la route vers le rail.

En Suisse, le transfert du trafic de la route vers le rail a une longue tradition et répond à une demande politique. Ce transfert est un bon moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Comme le montrent les chiffres publiés par l'OFT en décembre 2022, la part du chemin de fer dans le trafic voyageurs motorisé en Suisse s'est établie à 12,3% en 2021 (+0,1 point par rapport à 2020). C'est toujours très en dessous du chiffre d'avant la pandémie (16,7%). En trafic marchandises, la part modale a augmenté à 37,3% (+0,8 point). Cette augmentation est due au trafic de transit, dans lequel le chemin de fer atteint 83,2% (+0,9 point par rapport à 2020).

En septembre 2022, les CFF ont présenté un nouveau concept pour le trafic marchandises suisse. «Suisse Cargo Logistics» constitue le socle qui permettra de transporter près de 60% de marchandises en plus sur rail d'ici à 2050 et de supprimer un million de trajets en camion par an. Pour cela, la Suisse a besoin d'équipements de transbordement performants. Ainsi, les CFF vont construire cinq nouveaux terminaux pour le trafic combiné et cinq à huit city hubs pour l'approvisionnement et l'élimination en zone urbaine. La mise en œuvre de ce projet nécessitera par ailleurs des modèles de production efficaces, le renouvellement du parc de véhicules et des subventions pour le trafic par wagons isolés.

Le bien-fondé des objectifs climatiques scientifiquement prouvé.

D'ici à 2030, les CFF entendent réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité par rapport à 2018 et compenser les émissions résiduelles. Pour 2022, l'initiative Science Based Targets (SBTi) a étudié et confirmé les mesures de protection du climat mises en place par les CFF. Ces mesures sont conformes aux dernières connaissances scientifiques sur la bonne façon d'atteindre l'objectif climatique de l'accord de Paris: limiter le réchauffement de la planète à 1,5°C au maximum.

La réduction des émissions ne sera pas facile. Face au risque de pénurie d'énergie, la Confédération a exigé que les installations bicom bustibles soient alimentées au mazout, ce qui a causé une hausse des émissions par kWh produit à partir de combustibles et de carburants.

Les émissions liées aux activités ont tout de même diminué de 1% par rapport à 2021 pour s'établir à 78 900 tonnes de CO₂e (2021: 79 600 tonnes de CO₂e). Les modifications apportées au chauffage des aiguilles ainsi que l'avancée réalisée dans le remplacement des systèmes de chauffage fossile des bâtiments CFF ont contribué à cette diminution. En 2022, les CFF ont remplacé 30 installations par des chauffages à bois, des pompes à chaleur ou des raccordements à un réseau de chauffage à distance (+6 installations par rapport à 2021).

539 GWh d'énergie économisés.

Les CFF étant le plus gros consommateur d'électricité en Suisse, il est d'autant plus important qu'ils utilisent l'énergie mise à leur disposition de manière parfaitement responsable. Depuis 2012, ils appliquent environ 200 mesures d'économie d'énergie. De nouvelles mesures ont été adoptées en 2022: les CFF ont apporté des modifications aux trains régionaux «Domino», qui ont permis de réduire les émissions sonores tout en économisant de l'énergie, converti une cinquantaine de véhicules routiers à l'électrique et mis en service des systèmes radio plus performants et moins énergivores. Ces mesures leur ont permis d'économiser 539 GWh en 2022 (+35 GWh par rapport à 2021). Face à la pénurie d'énergie, les CFF ont aussi pris des mesures urgentes consistant notamment à réduire la température dans les bureaux et les trains, à renoncer aux décorations lumineuses dans les gares et les bureaux et à diminuer la vitesse des trains dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

Modernisation de la dernière locomotive Re 460.

En octobre 2022, les CFF ont mis en service la dernière Re 460 remise en état dans les ateliers d'Yverdon-les-Bains. Grâce aux nombreuses mesures d'économie d'énergie, les locomotives des CFF sillonnent la Suisse de manière plus respectueuse du climat. Les nouveaux convertisseurs de traction fournissent aux moteurs le courant nécessaire tout en récupérant l'énergie de freinage. Grâce à cette modernisation, la flotte pourra réaliser un gain énergétique annuel de 29,9 GWh de courant ferroviaire ou 3,3 millions de francs. Ce sont presque 5 GWh de plus que prévu initialement. Les

économies réalisées correspondent à la consommation annuelle de courant de 10 000 ménages, soit la consommation de la ville d'Olten. Les 119 locomotives de la flotte peuvent maintenant circuler 20 ans de plus dans toute la Suisse de manière fiable et économe en énergie.

Moins d'énergie requise pour un trafic plus dense.

Depuis des années, les CFF mettent tout en œuvre pour utiliser l'énergie de manière efficiente. L'efficacité des mesures d'économie d'énergie se reflète notamment dans la diminution de l'énergie nécessaire par train-kilomètre. Par rapport à 2000, le nombre de trains-kilomètres parcourus sur le réseau de CFF Infrastructure a en effet augmenté de 45,9%, tandis que la consommation de courant de traction n'a progressé que de 12,4%. On peut même replacer l'amélioration de l'efficacité énergétique dans un contexte historique: on fait aujourd'hui circuler dix fois plus de trains en consommant moitié moins d'énergie qu'il y a un siècle!

Trois questions à Alexandra

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration?

Honnêteté et communication, et que les paroles soient traduites en actes.

Que ferais-tu si tu étais CEO pendant une journée?

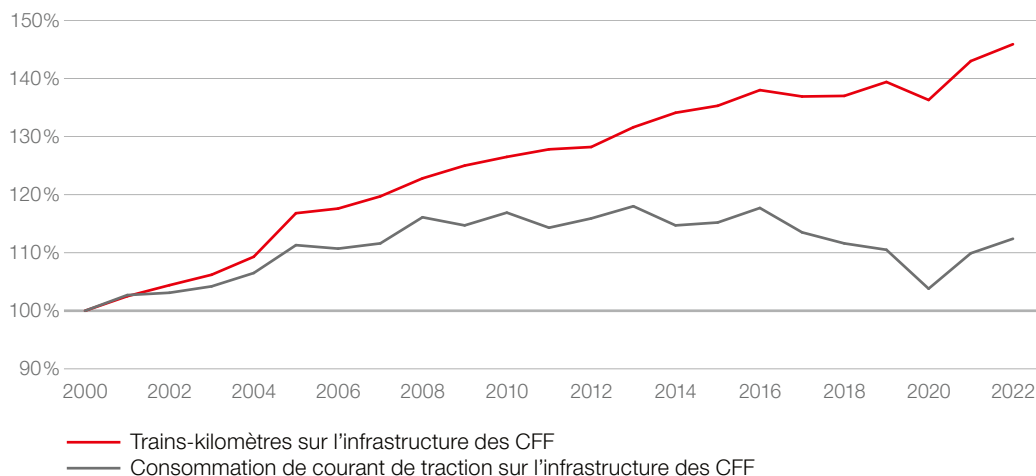
J'essaierais d'améliorer la collaboration. Il n'est pas rare qu'elle laisse à désirer et que le fonctionnement soit trop hiérarchique.

As-tu vécu quelque chose de surprenant jusqu'à présent?

Les CFF et le service du feu abordent de manière très similaire le thème de la sécurité. J'en suis ravie, car l'être humain devrait toujours être au cœur de nos préoccupations.

Évolution de la consommation de courant de traction et des trains-kilomètres.

Données indexées, année de référence 2000



On fait aujourd'hui circuler dix fois plus de trains en consommant moitié moins d'énergie qu'il y a un siècle.

36

Prêts pour l'extension du photovoltaïque.

90% du courant de traction utilisé par les CFF provient de l'énergie hydraulique renouvelable. En 2022, 53 installations photovoltaïques ont en outre produit 6,6 GWh, ce qui correspond à la consommation annuelle de courant d'environ 1600 ménages. Dans les années à venir, les CFF souhaitent développer la production d'électricité à partir de sources renouvelables. En 2022, ils ont décelé un potentiel de 159 installations qui pourraient produire 16,3 GWh par an au total, et ont avancé sur ces dossiers. Les délais de livraison et le manque de personnel qualifié entravent cependant le développement des installations photovoltaïques.

Réutilisation de matériaux usagés sur de nouveaux sites.

Les travaux d'assainissement du faisceau de voies entre la gare centrale de Zurich et Altstetten, sur le territoire des CFF, se sont poursuivis en 2022. D'ici à 2025, cet ancien site industriel laissera place à des entreprises commerciales et industrielles innovantes et à des lieux culturels. Les CFF mettent un point d'honneur à réutiliser d'anciens éléments de construction pour assainir le site: des mâts de ligne de contact usagés servent de structures en acier et des escalators, des grilles, des barres, des découpes de bois et des luminaires sont remis en état pour être réutilisés. Des blocs de béton sont récupérés sur des chantiers de démolition pour former les fondations. Pour le site Wolf à Bâle, les CFF misent aussi sur l'économie circulaire. En 2022, cette vaste zone de marchandises désaffectée a permis de tirer des enseignements sur la réutilisation de matériaux issus de la démolition de bâtiments. Le recyclage permet non seulement de réduire les émissions de CO₂, mais aussi d'économiser sur les achats de matériaux.

Un Centre Loewenberg plus moderne et plus durable.

En début d'année, les CFF ont rouvert le Centre Loewenberg de Morat. Les travaux de rénovation, qui ont duré un an, ont permis d'améliorer considérablement l'efficacité énergétique du centre de formation, qui a près

de 40 ans. Mais rien ne doit paraître, sur un bâtiment classé monument historique. Le ravalement des façades et les nouvelles installations techniques des bâtiments ont permis de réduire la consommation d'énergie de 600 000 kWh par an, ce qui correspond à la consommation de courant de 150 maisons individuelles. Conformément aux principes de l'économie circulaire, 98% des éléments en béton et en métal de la structure et de l'enveloppe du bâtiment ont été réutilisés. La nouvelle installation photovoltaïque couvre en outre l'ensemble des besoins de refroidissement du site, et l'énergie excédentaire est injectée dans le réseau public.

Éviter et trier les déchets dans les gares.

Une analyse menée en 2022 a montré que près de 700 tonnes de matériaux sont jetées chaque année dans les gares suisses avec les déchets à incinérer, alors qu'elles auraient pu être triées comme matériaux valorisables. D'ici à 2030, les CFF vont étendre le tri des déchets (PET, aluminium, papier et déchets combustibles) à 80 gares supplémentaires, étant donné que ce concept a déjà fait ses preuves.

Dans les gares, la vaisselle jetable représente près d'un tiers des déchets collectés. En 2022, les gares de Bâle, Zurich et Berne, avec le concours de la ville dans certains cas, ont lancé le système de gobelets réutilisables kooky pour diminuer encore la quantité de déchets. Ce concept permet de réduire le volume de vaisselle remise avec la nourriture à emporter que les clientes et clients jettent à la gare, et offre une alternative durable dans le domaine des commerces de proximité. S'ils sont bien accueillis, ces systèmes de produits réutilisables seront encouragés dans tout le pays afin de réduire la consommation de ressources.

Plus d'importance accordée au développement durable dans les appels d'offres publics.

Les CFF traitent certains de leurs déchets d'exploitation en interne, mais en confient aussi une partie à des tiers qui se chargent de leur élimination. C'est notamment le cas pour les traverses en bois usagées. Comme elles sont traitées à la créosote, elles sont classées avec les déchets

spéciaux et doivent être éliminées avec précaution. En 2022, les CFF ont émis un nouvel appel d'offres public concernant l'élimination des traverses en bois. Parmi les critères d'adjudication, ils ont autant tenu compte des systèmes de management environnemental, du traitement des résidus d'incinération, de la réutilisation de matériaux dans la construction de la voie ou des émissions de CO₂ liées au transport que du prix proposé. Cette démarche va parfaitement dans le sens de la législation sur les marchés publics, qui souhaite mettre en concurrence le souci du développement durable en plus des prix. Cette adjudication a montré que le développement durable peut être un atout. Le marché a été adjudgé à un soumissionnaire proposant une offre durable, sans préjudice de prix.

Moins de pollution lumineuse et plus de place pour les insectes.

Les CFF éclairent leurs gares pour que la clientèle et le personnel se sentent bien et en sécurité quand la nuit est tombée. Cependant, la lumière artificielle est néfaste pour la faune et la flore, car elle brouille les repères spatio-temporels des insectes et des petits animaux. De nombreuses gares sont proches de marais, de zones alluviales ou de prairies sèches protégées, ou encore de cours d'eau ou de plans d'eau stagnante. Il arrive qu'elles se trouvent aussi dans des couloirs de migration d'oiseaux. Ces dernières années, les CFF ont donc décidé de réduire peu à peu la pollution lumineuse. En 2022, ils ont pris l'initiative d'adopter une température de couleur de la lumière blanc chaud pour toutes les nouvelles zones

en surface des gares. Ils contribuent ainsi à diminuer le nombre d'insectes qui meurent grillés par les lampes.

En entretenant 3000 km de corridor vert le long des voies, les CFF contribuent concrètement à la préservation des espèces. Ils ont par exemple lancé le projet innovant «Auberges CFF pour les abeilles sauvages & Co» dans le but de transformer de petites surfaces jusqu'alors inutilisées et de créer un réseau d'espaces vitaux pour les abeilles sauvages le long des lignes ferroviaires. En 2022, une zone de la gare de Stäfa a été défrichée afin de tester le concept dans le cadre d'un projet pilote.

L'entretien naturel des talus doit être sûr et abordable.

Dans le cadre du plan d'action Biodiversité de la Confédération, les CFF ont encore œuvré en 2022 à la mise en place d'un entretien adapté des talus dans les réserves naturelles nationales, cantonales et communales et le long des lignes présentant un potentiel de biodiversité ou de réseau d'espèces. La gestion écologique des 103 ha de surfaces actuellement dédiées à la biodiversité, tout en garantissant la sécurité de l'exploitation, va plus loin que l'entretien ordinaire. Pour honorer les objectifs de biodiversité fixés par la Confédération, 400 ha supplémentaires seront circonscrits dans les années à venir, et il faudra des ressources financières suffisantes pour en assurer la gestion.



Hector Portillo, spécialiste de la planification des interventions. Juriste de formation, Hector Portillo a tout d'abord travaillé en tant que diplomate en Suisse. En hiver, on le trouve sur les pistes une fois par semaine.

> Trois questions à Hector, page 41

Pour la société.

Les CFF veulent être une entreprise de chemin de fer pour tous. Les célébrations des 175 ans du chemin de fer en Suisse ont eu un franc succès. En 2022, les CFF ont apporté une valeur ajoutée aux riverains et aux voyageurs en proposant de nouvelles offres dans les gares et en transformant les environs en quartiers vivants et prisés. Les voyageurs à mobilité réduite ont pu utiliser une grande partie des services. Cependant, les CFF ne pourront malheureusement pas atteindre l'objectif qu'ils s'étaient fixé, à savoir rendre toutes les gares accessibles d'ici fin 2023, et devront donc mettre des solutions de substitution en place. La protection des données de la clientèle requiert aussi toute leur vigilance.

Faits et chiffres

428

Gares accessibles

150 000

Visiteurs aux festivités
organisées pour les
175 ans du chemin de fer

50%

Part des logements CFF
proposés à un prix modéré.

Contribution aux objectifs de développement durable

9 INDUSTRIE,
INNOVATION ET
INFRASTRUCTURE



10 INÉGALITÉS
RÉDUITES



11 VILLES ET
COMMUNAUTÉS
DURABLES



Les CFF n'ont pas ménagé leurs efforts pour garantir l'accessibilité des gares, des trains et de l'information clientèle.

175 ans du chemin de fer en Suisse: plus de 150 000 visiteuses et visiteurs.

À l'occasion de cet anniversaire, 56 entreprises de transport ont organisé diverses festivités pour remercier toutes les personnes qui utilisent les transports publics. Au total, plus de 150 000 passionnés de train ont assisté aux célébrations dans toute la Suisse. Cinq week-ends de festivités officielles ont été organisés dans les différentes régions. Les acteurs politiques et la branche des transports publics ont célébré cet anniversaire à Baden et à Zurich par une cérémonie officielle le 9 août 2022, soit exactement 175 ans après la mise en service de la première ligne ferroviaire suisse avec le «Spanisch-Brötli-Bahn» entre Baden et Zurich.

Accessibilité des gares: l'objectif est en vue, mais ne sera pas atteint.

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) exige l'accessibilité totale des transports publics, sur rail et sur route, d'ici fin 2023. Jusqu'à présent, les CFF n'ont pas ménagé leurs efforts pour garantir l'accessibilité des gares, des trains et de l'information clientèle. Toutefois, ils ne parviendront pas à mettre en œuvre la LHand dans son intégralité dans le délai imparti. En effet, la mise en œuvre s'avère plus complexe que prévu. De plus, le durcissement de certaines dispositions et l'apparition de nouvelles exigences pour garantir l'accessibilité des gares ont obligé les CFF à transformer plus de sites que prévu.

Les CFF modernisent une trentaine de gares par an en moyenne, en surélevant les quais et en équipant de nombreuses gares avec des rampes et des ascenseurs. Fin 2023, les CFF auront transformé 434 gares sur 764. À partir de 2024, 75% des clientes et clients pourront accéder à l'ensemble des équipements et voyager en toute autonomie dans les gares CFF. Près de 300 gares ne seront adaptées qu'après 2023 et, pour une trentaine de gares, l'investissement serait trop élevé par rapport au flux de passagers et ne respecterait pas le principe de proportionnalité prévu par la loi, si bien que les adaptations seront effectuées lors du prochain cycle de maintien de la substance. Les CFF proposeront des solutions de substitution dans toutes les gares qui ne seront pas encore accessibles en toute autonomie début 2024. Sur place, le personnel ferroviaire aidera à l'embarquement et au débar-

quement, par exemple avec une rampe pliable ou un Mobilift.

Plus d'habitations à loyer modéré.

Les CFF ambitionnent de proposer près de la moitié de leurs 12 000 logements à un prix modéré d'ici à 2037: des logements qui leur appartiennent ou qui sont loués par le biais de droits de superficie octroyés à des coopératives. Depuis 2022, un contrat-cadre règle la cession de droits de superficie. Il est désormais plus facile et plus rapide d'établir des contrats de superficie. Il n'est plus nécessaire de négocier un nouveau contrat pour chaque projet. Avec des logements à prix modéré et des services complémentaires (bureaux, vente, formations, etc.), les CFF contribuent à l'émergence de quartiers vivants et polyvalents.

Les gares, véritable carte de visite des CFF.

Ces prochaines années, les CFF continueront d'améliorer l'ordre, la propreté et la qualité du séjour dans les gares, qui sont leur carte de visite, et d'affiner leur offre de consommation selon les besoins de la clientèle. En décembre 2022, au vu de la demande croissante en produits régionaux et locaux, les CFF ont complété la nouvelle halle de marché de la gare de Lucerne avec des produits régionaux. Ces produits diversifient le mix de locataires et réduisent les distances de transport, ce qui profite aussi à l'environnement.

Une culture du bâti qualitative pour des quartiers vivants et attrayants.

Les CFF marquent l'image et la vie des villes et des communes en aménageant des quartiers situés dans des endroits centraux. C'est pourquoi ils soignent la qualité du bâti. Dans le cadre d'un processus largement étayé, les CFF modèlent les abords des gares en quartiers prisés, tout en facilitant l'accès aux trains. Ils apportent leur contribution à la culture du bâti par l'entretien et le développement durable des espaces de vie. Ils veillent à la préservation du patrimoine historique et donnent naissance à des quartiers animés autour des gares. La gare de Renens, avec le Parc du Simplon, est un exemple de

développement de site avec une culture du bâti élevée. L'ancienne friche industrielle a laissé place à un quartier moderne et agréable. Le Parc du Simplon accueille des bâtiments d'habitation, des restaurants, un gymnase, une maison de quartier où l'on peut échanger, et prochainement une crèche ainsi qu'un EMS. En 2022, les CFF ont établi leur siège pour la Suisse romande au Parc du Simplon.

Mieux protéger les données de la clientèle.

Début 2022, un spécialiste informatique externe a décelé une faille dans la plate-forme de distribution des transports publics NOVA, que les CFF exploitent sur mandat de l'organisation de la branche Alliance SwissPass. Les CFF ont aussitôt averti le préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT), les entreprises de transports publics concernées et la population. Ils ont ensuite lancé une enquête en interne pour trouver la cause du problème et y remédier. Ils ont aussi pris des mesures supplémentaires visant à assurer la protection des données de la clientèle. Bien que cet incident soit resté sans conséquences pour la clientèle, il montre que des efforts importants doivent être consentis en matière de sécurité informatique. Pour protéger les données de leur clientèle, les CFF respecteront en outre les exigences de la nouvelle législation sur la protection des données, qui entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2023. La nouvelle loi renforcera la protection des données en Suisse en l'alignant sur le droit européen.

Trois questions à Hector

Que ferais-tu si tu étais CEO pendant une journée? Je parlerais avec un maximum de collaboratrices et collaborateurs couvrant le plus grand nombre de métiers possibles afin de prendre les bonnes décisions.

As-tu vécu quelque chose de surprenant aux CFF jusqu'à présent? Rien de surprenant, non, mais depuis que je suis arrivé, j'en apprend tous les jours sur le monde ferroviaire et je me rends dans de nombreux endroits nouveaux pour moi (dépôts, installations d'entretien, etc.).

Qu'attends-tu particulièrement d'une collaboration? De la franchise, de la solidarité, du respect et une communication claire et directe.



Deborah et Tamara Schwaller, toutes deux contrôleuses.
Les sœurs jumelles se sont partagé un poste pendant leurs études.

Principaux chiffres-clés et résultats financiers.

Les CFF doivent plus que jamais faire des économies. La reprise de la demande s’accompagne d’une augmentation des recettes, en particulier en trafic grandes lignes, mais le résultat annuel est de nouveau clairement négatif, à –245 millions de francs, en raison notamment de la perte subie par Infrastructure Énergie et de la correction de valeur de CFF Cargo SA. L’endettement a augmenté de 27,7% depuis 2019 et dépasse désormais les onze milliards de francs. La Confédération a adapté le paquet de stabilisation pour un financement durable jusqu’en 2030, ce qui contribuera à diminuer une partie des dettes. Les CFF mettent en œuvre des mesures de réduction des coûts et de renforcement de l’efficacité qui permettront de réaliser environ six milliards de francs d’économies d’ici à 2030.

Faits et chiffres			I
-165	-128	10,96	
Perte d'Infrastructure Énergie en millions de francs	Correction de valeur de CFF Cargo SA en millions de francs	Taux de couverture de la dette (la Confédération exige 6,5 d'ici à 2030)	

Il ne sera pas facile de freiner davantage l'endettement.

44

La situation financière reste tendue.

Le résultat annuel pour 2022 s'est amélioré de 80 millions de francs par rapport à l'année précédente, mais reste clairement négatif, à -245 millions de francs. Cela est essentiellement dû à une correction de valeur de CFF Cargo SA et à la perte subie par Infrastructure Énergie. Le résultat annuel a profité d'une nette amélioration du résultat du trafic grandes lignes, de l'évolution toujours stable du secteur immobilier et des mesures de réduction des coûts, qui ont encore été systématiquement appliquées conformément à la planification.

La dette s'est creusée pendant la pandémie de coronavirus.

Il ne sera pas facile de freiner davantage l'endettement: celui-ci s'élève désormais à 11,38 milliards, soit 2,5% de plus qu'en 2021 et 27,7% de plus qu'en 2019. Le taux de couverture de la dette s'établit à 10,96 à la fin de l'exercice 2022. Le plafond fixé à 6,5 par le propriétaire a encore été largement dépassé en raison des répercussions financières du coronavirus ces deux dernières années. Voici les principaux chiffres et résultats par segment.

Marché Voyageurs.

Le **trafic grandes lignes** accuse une perte de 47,2 millions de francs en 2022 (2021: -478,5 millions de francs). Après un premier trimestre compliqué par le coronavirus, les produits du trafic voyageurs ont sensiblement augmenté pour atteindre 2494 millions de francs à la fin de l'année, ce qui représente une hausse de 36,2%. Mais les coûts aussi ont progressé, notamment pour réaliser la maintenance des véhicules, couvrir les besoins supplémentaires de personnel des trains et assurer les amortissements plus élevés sur le nouveau matériel roulant. Le résultat du **trafic régional** s'est amélioré pour atteindre 10,6 millions de francs (2021: -21,3 millions de francs), malgré la fin du soutien financier accordé jusqu'en décembre 2021 pour les pertes liées au coronavirus.

Immobilier.

Le résultat annuel d'Immobilier, à 269 millions de francs, reste constant par rapport à l'année précédente (-4,5 millions de francs) avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure et contributions à la Caisse de pensions. Immobilier a ainsi stabilisé le résultat global. Le produit résultant de la location à des tiers a augmenté par rapport à l'année précédente (+8,0%), en particulier grâce au retour de l'affluence dans les gares et à la mise en service de nouveaux bureaux et logements.

Trafic marchandises Suisse et international.

Le résultat de **CFF Cargo Suisse** s'est nettement détérioré (-187,4 millions de francs, contre 1,1 million de francs en 2021). Outre l'expiration des fonds de soutien versés par la Confédération en période de coronavirus, ce mauvais résultat s'explique surtout par une correction de valeur de plus de 128 millions de francs, supportée par les CFF à hauteur de 83 millions et par les actionnaires minoritaires pour le reste. Cette correction de valeur était nécessaire étant donné les perspectives économiques mitigées et l'incertitude quant au futur soutien financier du trafic par wagons isolés. **SBB Cargo International** aussi accuse en 2022 une perte de 0,3 million de francs (2021: 19,5 millions de francs), s'expliquant par les chantiers et les perturbations en Allemagne, ainsi que par les coûts d'électricité supplémentaires.

Infrastructure.

Infrastructure Réseau enregistre un résultat annuel négatif de -24,2 millions de francs (2021: 24,7 millions de francs). Ce résultat est dû à l'augmentation des dépenses d'entretien liée au renchérissement, ainsi qu'à l'évolution des coûts du courant domestique induite par la hausse des prix sur le marché de l'énergie et le cours de l'euro. Le résultat annuel d'**Infrastructure Énergie** s'est détérioré de 200 millions de francs par rapport à l'année précédente, pour atteindre -165 millions de francs. En effet, la production a été limitée en raison de la sécheresse estivale, les prix du marché de l'énergie sont en hausse, et il a fallu prendre des mesures préventives pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en cas de pénurie d'énergie.

Utilisation des moyens alloués par la convention sur les prestations.

En 2022, les CFF ont consacré 1672 millions de francs au maintien de la substance, soit un peu moins que la tranche annuelle de la convention sur les prestations prévue pour les investissements (1717 millions de francs, soit -2,6%). En raison de l'interdiction formelle de dépasser le plafond approuvé, il est peu probable que le crédit alloué soit complètement épuisé. La différence s'explique aussi par la complexité de la situation du marché et les nombreuses oppositions dans les procédures d'approbation des plans. Il faut s'attendre à des besoins toujours aussi élevés pour le maintien de la substance dans les années à venir.

Paquet de stabilisation, pour un financement durable jusqu'en 2030.

Le paquet de stabilisation adopté par le Conseil fédéral en 2022, qui se trouve actuellement en consultation, constitue une importante contribution à un financement durable. Ce paquet a été révisé après que le Parlement a adopté, en juin 2022, une motion visant à accorder aux CFF un soutien financier supplémentaire pour les pertes liées au coronavirus. Le paquet de stabilisation du Conseil fédéral complète les mesures de réduction des coûts et de renforcement de l'efficacité déjà mises en place, qui devraient permettre aux CFF d'économiser près de six milliards de francs. Grâce au paquet de stabilisation et aux économies, toutes les conditions sont réunies pour que les CFF puissent renouer avec le profit dans les années à venir. Voici les principaux points du paquet de stabilisation:

- Le Conseil fédéral propose un apport de capital exceptionnel pour réduire l'endettement net des CFF, de l'ordre des pertes subies en 2020, 2021 et 2022 dans le trafic grandes lignes.
- La Confédération renonce aux 80 millions de francs d'économies annuelles supplémentaires réclamés entre 2024 et 2030, ce qui permet d'éviter des mesures ayant un impact négatif sur la clientèle et le personnel.
- Réduction de la contribution de couverture en trafic grandes lignes par le biais du prix du sillon. Ainsi, le trafic grandes lignes pourra de nouveau réaliser un bénéfice raisonnable. Il paiera à Infrastructure un prix moins élevé pour l'utilisation des sillons, ce qui baissera ses coûts. La Confédération compense ce manque à gagner chez Infrastructure via le fonds

Trois questions à Tamara et Deborah

Pourquoi avez-vous choisi les CFF comme employeur?

Lorsqu'on a fini ses études, la perspective de travailler dans un grand groupe est intéressante et offre de nombreuses possibilités d'évolution. De plus, les conditions de travail aux CFF sont attrayantes.

Avez-vous vécu quelque chose de surprenant jusqu'à présent?

Je suis agréablement surprise du nombre de choses organisées par les CFF en dehors du travail. Les possibilités offertes par CFF actifs ou par les formations continues, par exemple, sont infinies. L'engagement des collaboratrices et collaborateurs est considérable. Il donne au groupe une dimension humaine et sociale.

Qu'attendez-vous particulièrement d'une collaboration?

La gratitude, l'honnêteté et une bonne ambiance sont absolument essentielles.

- d'infrastructure ferroviaire, ce qui permet à Infrastructure d'assurer le maintien de la substance et de réaliser les aménagements du réseau comme prévu.
- La règle de financement des CFF doit être adaptée dans la loi (article 20 LCFF). Les conditions générales d'octroi des prêts seront clarifiées.
- Le financement des projets ferroviaires (PRODES EA 2035) est assuré. À l'avenir, les CFF auront du mal à préserver l'équilibre entre faisabilité des travaux et stabilité de l'horaire. Le calendrier sera donc en partie modifié, indépendamment du financement.
- Les effets du paquet de stabilisation devraient se faire ressentir à partir de 2023.

Le groupe CFF en chiffres.

Compte de résultat du groupe.

Résultat consolidé en millions de francs	2022	2021	+/-	+/- en %
Produits d'exploitation	10 727	9 870	857	8,7
Charges d'exploitation	-10 887	-10 094	-792	-7,8
Résultat d'exploitation/EBIT	-160	-225	65	28,8
Résultat financier	-135	-98	-37	-37,3
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	8	24	-16	-66,6
Résultat avant impôts	-286	-298	12	4,1
Impôts et parts des minoritaires	41	-27	68	...
Résultat du groupe	-245	-325	80	24,6
Infrastructure Réseau	-24	25	-49	-197,8
Trafic régional	11	-21	32	...
Secteurs autofinancés	-232	-329	97	29,5
Flux de trésorerie disponible ¹	-462	-564	102	18,1
Endettement net porteur d'intérêts	11 380	11 099	281	2,5
Taux de couverture de la dette	10,96	13,74	-2,79	-20,3
Subventions des pouvoirs publics ²	3 127	3 264	-136	-4,2
Prestations pour l'infrastructure ferroviaire	2 338	2 387	-49	-2,0
Indemnités compensatoires Trafic régional	788	834	-46	-5,5
Indemnités compensatoires Trafic marchandises	1	43	-42	-96,6

¹ Après financement par les pouvoirs publics.

² Prestations ayant un impact sur le résultat uniquement

Résultats par segment.

Comptes individuels en millions de francs	2022	2021	+/-	+/- en %
Trafic voyageurs				
Trafic grandes lignes	-47	-478	431	90,1
Trafic régional	11	-21	32	...
Taux de couverture des coûts en trafic régional, en %	56,4	50,4	6,0	12,0
Immobilier¹				
avant paiements compensatoires	269	274	-5	-1,7
après paiements compensatoires	20	10	10	100,3
Trafic marchandises²				
Cargo Suisse	-187,4	1,1	-188,5	...
Cargo International	-0,3	19,5	-19,8	-101,5
Infrastructure³				
Énergie	-164,9	34,8	-199,7	-573,7
Réseau	-24,2	24,7	-48,8	-197,8

¹ Paiements compensatoires (avec intérêts) de 150 millions de francs pour Infrastructure et de 100 millions de francs pour la Caisse de pensions.

² Cargo Suisse: les CFF détiennent 65% des actions. SBB Cargo International: les CFF détiennent 75% des actions.

³ Y compris paiement compensatoire.

Collaborateurs, quantités et prestations.

	2022	2021	+/-	+/- en %
Collaborateurs (ETP)	34 227	33 943	284	0,8
Voyageurs				
Voyageurs transportés par jour, en millions	1,16	0,88	0,27	30,8
Voyageurs-kilomètres, en millions	17 296	12 505	4 791	38,3
Taux d'occupation moyen, en %	23,9	18,0	5,9	33,1
Ventes de billets, en millions	164,9	118,1	46,9	39,7
Taux de libre service, en %	94,5	94,5	0,0	0,0
dont part via canaux numériques, en %	73,7	69,9	3,8	5,5
Immobilier				
Produits locatifs de tiers, en millions de francs	653	604	48	8,0
Trafic marchandises				
Tonnes nettes par jour	180 000	185 000	-5 000	-2,7
Tonnes-kilomètres nettes, en millions ¹	16 509	17 174	-665	-3,9
CFF Cargo SA (Suisse)	4 999	5 256	-256	-4,9
SBB Cargo International SA	12 071	12 659	-589	-4,6
Infrastructure				
Sillons-kilomètres, en millions	193,3	189,4	3,8	2,0
Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour)	80,7	79,3	1,4	1,8

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

reporting.sbb.ch

47

Indicateurs ESG (Environment, Social, Governance)

	2022	2021	Écart année préc.	Écart année préc. en %
Environnement				
Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités (scopes 1 et 2), en t de CO ₂ e	-15 100	-14 500	-600	-4,1
Réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3), en t de CO ₂ e	-25 000	-4 000	-21 000	525,0
Consommation d'énergie, en GWh	2 269	2 259	10	0,4
dont courant ferroviaire, en GWh	1 692	1 635	57	3,5
Part des sources d'énergie renouvelable dans le courant ferroviaire, en %	90,0	90,2	-0,2	-0,3
Ballast traité, en tonnes	120 000	145 000	-25 000	-17,2
Part de surfaces de biodiversité, en %	4,1	3,1	1,0	32,3
Société				
Nombre de gares et arrêts accessibles	428	[472] ¹	...	...
Part de points de contact numériques accessibles, en %	88,3	86,3	2,0	2,3
Minutes de retard des voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales (en millions de minutes)	0,3	3,7	-3,4	-91,9
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de durabilité	249	173	76	43,9
Nombre d'audits sociaux menés	4	6	-2	-33,3
Personnel				
Nombre d'apprenties et apprentis suivant une formation professionnelle initiale	1 410	1 392	18	1,3
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	16,3	14,0	2,3	16,3
Nombre de décès dus à des accidents professionnels (hors personnel d'entreprises tierces)	3	0	3	...
Part des femmes dans l'effectif des CFF, en %	19,0	18,8	0,2	1,0
Part des femmes parmi les cadres dirigeants, en %	16,1	15,0	1,1	7,4
Gouvernance d'entreprise				
Part des femmes dans la Direction du groupe, en %	12,5	12,5	0	0
Part des femmes au Conseil d'administration, en %	33,3	33,3	0	0
Ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé par rapport au salaire médian de l'ensemble du personnel	8,6:1	... ²	...	...

¹ La baisse du nombre de gares accessibles en 2022 s'explique par le fait que les exigences ont été précisées. Pour cette raison, les données de l'année précédente sont notées entre [...].

² Comparaison avec l'année précédente impossible en raison d'un changement de méthode de calcul.

Flux financiers aux CFF en 2022.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2021

Source des fonds

10 158 (8,2%)

Clients 62%

6295 (18,5%)

Chiffre d'affaires clients
6243 (18,7%)

Produit du trafic voyageurs
3395 (33,7%)

Produit du trafic marchandises
747 (-4,0%)

Produits locatifs
657 (8,0%)

Produits accessoires
1343 (8,4%)

Autres produits
101 (9,2%)

Autres
53 (-2,2%)

Vente de biens immobiliers
51 (5,7%)

Désinvest. immob. financières
2 (-67,4%)

Confédération 33%

3348 (-6,5%)

Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (Convention sur les prestations)
2135 (-8,0%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement
815 (0,6%)

Indemnités pour prestations commandées TRV
372 (-4,0%)

Autres contributions
27 (-58,5%)

Cantons 5%

515 (4,0%)

Indemnités compensatoires liées au TRV
416 (-6,9%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement
60 (199,2%)

Autres contributions
39 (39,0%)

Utilisation des fonds

10 620 (6,7%)

Collaborateurs 43%

4540 (3,0%)

Salaires/prestations sociales
4540 (3,0%)

Fournisseurs et partenaires commerciaux 57%

6080 (9,7%)

Investissements
2714 (-3,1%)

Autres charges d'exploitation
2811 (14,9%)

Matières premières, intérêts et autres flux
554 (-87,6%)

CFF

Flux de trésorerie disponible
-462 (18,1%)

Trafic grandes lignes
-51 (94,0%)

Trafic régional
283 (22,5%)

Production Voyageurs
-162 (-45,1%)

Immobilier
-264 (-54,5%)

Trafic marchandises
-47 (n.m.)

Infrastructure Réseau
-64 (n.m.)

Infrastructure Énergie
-242 (-194,8%)

Autres segments
86 (-45,1%)

Gouvernance d'entreprise.

49

Ouverture et clarté.

Rapport de gestion 2022

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

Forme juridique et structure du groupe	50	Organe de révision	71
Conseil d'administration	52	Relations avec la Confédération,	
Direction du groupe	62	droits de participation de l'actionnaire	71
Rémunérations	68		

Forme juridique et structure du groupe.

Principes.

Les CFF entendent répondre aux attentes et aux besoins en matière d'information et de transparence en communiquant de manière ouverte. Bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse, la structure et l'organisation du présent rapport s'alignent autant que possible sur la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) émise par SIX Swiss Exchange (2021), sur le Code suisse de bonnes pratiques pour le gouvernement d'entreprise (2016) et sur les normes du Global Reporting Initiative. Quelques ajustements y ont été apportés compte tenu des particularités des CFF.

Les principes et les règles de la gouvernance d'entreprise, établis par les CFF, figurent en premier lieu dans les statuts, le règlement d'organisation et les règlements des comités du Conseil d'administration. Dans le code de conduite CFF, les CFF s'engagent à faire preuve du plus haut niveau d'intégrité et à respecter les lois ainsi que les prescriptions internes et externes plus étendues. Les CFF attendent de leurs collaboratrices et collaborateurs qu'ils assument la responsabilité de leurs actes, qu'ils accordent de la considération à leurs semblables, à la société et à l'environnement, qu'ils observent les règles et qu'ils soient intègres.

Forme juridique.

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

Structure du groupe.

La structure organisationnelle des CFF est présentée sur la page suivante.

Les divisions et les unités centrales ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC.

Les sociétés du groupe et les participations associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont indiquées dans la liste des participations (voir page 102). Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse.

Les divisions et les unités centrales sont responsables des sociétés relevant de leurs compétences et les dirigent conformément aux objectifs définis pour l'ensemble du groupe. Les sociétés appartenant au groupe à 100% ont leur propre direction. Toutes les autres sociétés du groupe sont dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. Bien que la société AlpTransit Gotthard SA appartienne à 100% aux CFF, sa gestion et sa responsabilité sont assumées par la Confédération. Cette participation est donc consolidée selon la méthode de mise en équivalence.

Actionnaires principaux.

Depuis la transformation des CFF en société anonyme, la Confédération détient 100% du capital-actions. En vertu de l'art. 7 al. 3 de la LCFF, la Confédération doit toujours détenir la majorité des voix et des actions.

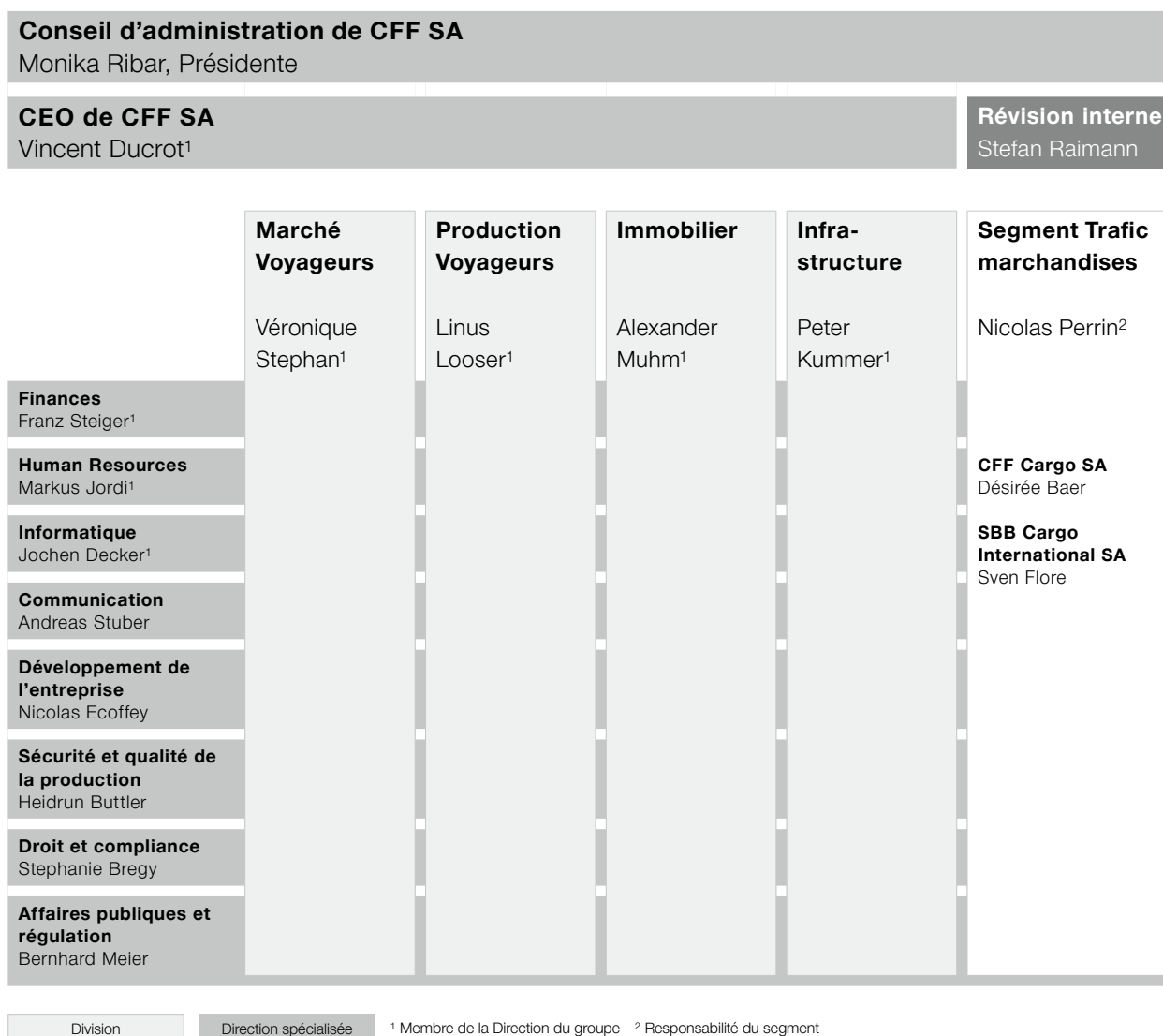
Représentation au sein d'organisations.

Les CFF sont représentés au niveau national et international au sein de divers organes de chemins de fer et de transports compétents en matière de régulation, de technique et de sécurité. Les quatre principales organisations en la matière sont l'Union des transports publics (UTP), le Service d'information pour les transports publics (Litra), la Communauté des entreprises européennes de chemins de fer et d'infrastructures (CER) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

Participations croisées.

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

Structure organisationnelle des CFF au 31 décembre 2022.



51

Structure du capital.

Le 31 décembre 2022, le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. Les actions sont entièrement libérées. Il n'existe ni capital autorisé ou conditionnel, ni bons de participation ou bons de jouissance, ni emprunts convertibles ou options. Cette structure n'a connu aucune modification depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1^{er} janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'art. 7, al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

Conseil d'administration.

52

De gauche à droite: Pierre-Alain Urech, Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Fabio Pedrina, Beat Schwab, Monika Ribar, Daniel Trolliet, Andreas R. Herzog, Véronique Gigon



Membres du Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2022, le Conseil d'administration de CFF SA se composait de neuf membres.

Nom	Nationalité	Année de naissance	Fonction	Entrée en fonction
Monika Ribar	Suisse	1959	Présidente	2014
Pierre-Alain Urech	Suisse	1955	Vice-président	2015
Véronique Gigon	Suisse	1963	Membre	2019
Andreas R. Herzog	Suisse	1957	Membre	2021
Georg Kasperkovitz	Autriche	1966	Membre	2016
Fabio Pedrina	Suisse	1954	Membre	2017
Alexandra Post Quillet	Suisse	1967	Membre	2012
Beat Schwab	Suisse	1966	Membre	2016
Daniel Trolliet	Suisse	1954	Membre	2011

53

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

Le personnel doit être représenté de manière appropriée au sein du Conseil d'administration conformément à la LCFF. En 2022, cette tâche a été assumée d'une part par Daniel Trolliet et de l'autre par Fabio Pedrina.

Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

Le chapitre ci-après fournit des indications sur la formation et la carrière des membres du Conseil d'administration, ainsi que sur leurs principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures, leurs fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que leurs fonctions officielles et leurs mandats politiques.

Les membres du Conseil d'administration assument en toute autonomie et sans recevoir d'instructions les responsabilités et les compétences que leur confie la loi, les statuts et le règlement d'organisation. Dans l'exercice de leurs fonctions, les membres du Conseil d'administration sont en premier lieu responsables envers les CFF. Ils agissent dans le respect du cadre légal et des dispositions contenues dans les statuts et le règlement d'organisation. Ils acceptent pleinement leur responsabilité envers les CFF. Chaque membre du Conseil d'administration doit veiller à organiser ses relations personnelles et ses relations d'affaires de sorte à éviter tout risque de réputation pour les CFF et tout conflit d'intérêts avec ceux-ci. Les membres du Conseil d'administration annoncent sans délai tous les mandats qu'ils assument au sein d'organes de direction ou de surveillance et les mandats de conseil auprès de sociétés,

d'institutions ou de fondations de droit privé ou de droit public, et ce quelle que soit leur considération personnelle portée auxdits mandats. Cette obligation s'applique également aux mandats de durée déterminée et à la dissolution de mandats. Le principe appliqué est celui de la déclaration spontanée. Chaque membre du Conseil d'administration annonce en continu de tels mandats à la Présidente du Conseil d'administration. De même, cette dernière annonce en continu ses mandats à la présidente du comité Personnel et organisation. Le comité Personnel et organisation veille à la bonne déclaration des liens d'intérêts, à l'identification précoce des éventuels conflits d'intérêts et au respect des règles de récusation. Les changements relatifs aux mandats des membres du Conseil d'administration font en général l'objet d'une annonce annuelle au DETEC. Les changements relatifs aux mandats de la Présidente du Conseil d'administration sont annoncés en continu.

Il est de la responsabilité des membres du CA de s'assurer que d'autres relations professionnelles, directes ou indirectes, n'affectent en aucune manière la conduite de leurs activités pour le compte des CFF, et vice versa. Lorsqu'un membre du CA parvient, après mûre réflexion, à la conclusion qu'il risque d'être confronté à un conflit d'intérêts en ce qui concerne une décision que doit prendre le Conseil d'administration, il en informe sans délai la Présidente du Conseil d'administration.

Les membres du CA sont tenus de se récuser lorsque le Conseil traite d'affaires qui concernent leurs propres intérêts ou les intérêts de personnes physiques ou morales qui leur sont proches ou qu'ils représentent.

Le sujet des liens d'intérêts est à l'ordre du jour de chaque réunion du comité Personnel et organisation des CFF (PA; conformément au code de conduite CFF et au règlement du comité Personnel et organisation du Conseil d'administration des CFF; autorisation de nouveaux mandats, information sur la démission de nouveaux mandats et autres indications sur les liens d'intérêts). Lors de la réunion du CA consécutive à celle du PA, la présidente du PA informe sur le contenu des discussions au sein de son

comité et communique les éventuels changements quant aux liens d'intérêts des membres du CA.

Une fois par an, une enquête est menée sur tous les mandats des membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe. Le résultat de cette enquête est intégré dans une vue d'ensemble des mandats des membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe, qui est examinée au CA et qui sert de base pour le Rapport de gestion des CFF.

Un nouveau eLearning axé sur les liens d'intérêts, en relation avec la révision de l'instruction sur la lutte anticorruption, a été mis en place dans le domaine de la compliance. Les membres du CA sont également appelés à réaliser cet apprentissage en ligne prévu pour 2023.

Vu la procédure décrite en matière de liens d'intérêts/conflits d'intérêts, il est clair que le Conseil d'administration et le management CFF vouent une très grande attention à cette thématique.

Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents. Fabio Pedrina travaille notamment en tant qu'aménagiste pour certaines communes du Tessin situées le long de lignes CFF. Il n'existe pas de conflits d'intérêts et, le cas échéant, les mesures appropriées, telles que la récusation, sont appliquées.

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

Monika Ribar

Licenciée en sciences économiques HSG, économiste

Parcours professionnel:

2006-2013	CEO, Panalpina AG, Bâle
2005-2006	CFO, Panalpina AG, Bâle
2000-2005	Chief Information Officer (CIO), Panalpina AG, Bâle
1991-2000	diverses fonctions dans les domaines du controlling, de l'informatique et du management de projet global, Panalpina AG, Bâle

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Sika SA, Baar | Membre du conseil d'administration de Chain IQ Group AG, Zurich (jusqu'au 20.5.2022) | Membre du comité exécutif consultatif de WORLD MINDS Foundation, Zurich (jusqu'au 22.2.2022) | Membre du Conseil de fondation de Swiss Board Institute, Genève | Conseil pour Advent International, Global private equity, Francfort-sur-le-Main (depuis le 18.2.2022).

Pierre-Alain Urech

Ingénieur diplômé de l'EPFZ en génie civil et transports, diplômé post-grade de l'EPFL

Parcours professionnel:

2004-2019	CEO, Romande Energie SA, Morges
1999-2003	suppléant du Président de la direction d'entreprise, membre de la Direction de l'entreprise, responsable de la division CFF Infrastructure
1995-1998	directeur général des CFF, chef du département Infrastructure
1994-1995	directeur du premier arrondissement CFF à Lausanne
1991-1994	délégué de la direction générale des CFF pour Rail 2000
1983-1991	diverses fonctions de cadre dans les divisions des travaux et de l'exploitation des CFF
1980-1983	ingénieur de projet à la division des travaux de la direction générale des CFF

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de la Banque cantonale vaudoise (BCV), Lausanne (depuis le 1.1.2022) | Président du conseil d'administration de Forces Motrices Hongrin Léman S.A. (FMHL SA), Château d'Oex (jusqu'au 7.6.2022) | Président du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon | Président du conseil d'administration de Magic Mountains Coopération, société coopérative, Crans-Montana | Membre du conseil d'administration de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne | Président du conseil d'administration de nco-ing SA, Monthey.

Véronique Gigon

Licenciée en droit, avocate, Master of Business Administration (MBA)

Parcours professionnel:

2012-2018	secrétaire générale suppléante, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Berne
1992-2012	diverses fonctions dirigeantes et, depuis 2008, directrice suppléante, Office fédéral de la communication (OFCOM), Bienne

1989-1991 greffière, Tribunal cantonal, Neuchâtel
1988-1989 avocate, Neuchâtel

Principaux mandats: membre du conseil d'administration d'Aare Seeland mobil AG, Langenthal | Présidente du conseil d'administration d'EDJ, Energie du Jura S.A., Delémont (du 18.3.2021 au 30.6.2022) | Membre du conseil d'administration de Banque Alternative Suisse SA, Olten | Membre bénévole du comité exécutif d'Amnesty International Suisse, Berne | Présidente du comité du Parc du Doubs, Saignelégier | Partenaire associée de Get-Diversity GmbH, Zurich.

Andreas R. Herzog

Économiste d'entreprise

Parcours professionnel:

2002-2019 CFO, Bühler, Uzwil
2001-2002 CFO, Eichhof, Lucerne
1996-2001 vice-président Finance, Swarovski, Feldmeilen
1990-1995 divers postes de direction dans le secteur financier, SMH (aujourd'hui SWATCH Group), Bienne, Francfort-sur-le-Main
1984-1990 divers postes dans le secteur financier, Ciba-Geigy, Bâle, Mexique, Colombie, Côte d'Ivoire

Principaux mandats: vice-président du conseil d'administration de HOCHDORF Holding SA, Hochdorf | Membre du conseil d'administration de Meyer Burger Technology SA, Thoun | Suppléant du président de la Chambre de commerce Suisse-Chine, Zurich.

Georg Kasperkovitz

Docteur en sciences techniques, Master of Business Administration (MBA)

Parcours professionnel:

2020-2022 président de la division Europe, Trivium Packaging B.V. (Schiphol, Pays-Bas)
2016-2020 CEO Consumer Packaging, Mondi plc (Londres, Royaume-Uni/Johannesburg, Afrique du Sud)
2012-2016 CFO et COO, Rail Cargo Austria AG (Vienne, Autriche)

1999-2012 conseiller et associé (2006-2012), McKinsey & Company, Inc. (États-Unis, Allemagne)

1993-1998 Country Manager pour la Slovaquie, Électricité de France SA (Bratislava, Slovaquie)

Principal mandat: membre de l'Executive Committee, président de la division Europe, Trivium Packaging B.V., Schiphol, Pays-Bas (jusqu'au 31.10.2022).

Fabio Pedrina

Licencié en sciences économiques de l'Université de Zurich et aménagiste EPFZ-NDS/FSU/REG-A

Parcours professionnel:

Depuis 2007 copropriétaire et membre du conseil d'administration, Studio Habitat.ch SA, Bellinzona
2003-2022 unique propriétaire de Publiplan Studio di pianificazione SA
1999-2011 membre du Conseil national
1989 fondateur et copropriétaire, Publiplan Studio di pianificazione SA
1985-1989 consultant indépendant dans le cadre de divers projets publics (aménagement du territoire, planification environnementale, financière et touristique)

Principal mandat: vice-président du conseil d'administration de Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno.

Alexandra Post Quillet

Licenciée en sciences économiques

Parcours professionnel:

Depuis 2019 associée et copropriétaire, ACAD Sàrl, Académie des administrateurs, Lausanne
2004-2018 Managing Partner et copropriétaire, Crescendo Marketing
2000-2003 Managing Director Home and Personal Care, Unilever Poland
1992-2000 diverses fonctions dans les secteurs de la vente et du marketing, Unilever Suisse et Vietnam
1990-1992 Internal Auditor, Nestlé International

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de HUG AG,

Malters | Présidente du conseil d'administration de Schenk Holding SA, Rolle (depuis le 24.6.2022) | Membre du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon | Membre du conseil d'administration d'Emmi SA, Lucerne | Membre du comité de SwissBoardForum, Berne (jusqu'au 31.5.2022) | Membre du Conseil de Fondation de la Chaîne du Bonheur, Genève (jusqu'au 30.6.2022) | Membre de l'association Centre Patrimonial, Paudex | Membre du conseil de la Fondation Plateforme 10, Lausanne.

Principaux mandats: président du conseil d'administration de Zug Estates Holding AG, Zoug | Membre du conseil d'administration de Raiffeisen Suisse société coopérative, Saint-Gall | Président du conseil d'administration de Raiffeisenbank, Winterthur Genossenschaft, Winterthur (depuis le 20.6.2022) | Membre du conseil d'administration de Varia US Properties SA, Zoug | Vice-président du Conseil de fondation de la SKKG (Stiftung für Kunst, Kultur und Geschichte), Winterthur | Président du conseil d'administration de Terresta Immobilien- und Verwaltungs AG, Winterthur | Membre du conseil d'administration de Belplan Immobilien AG, Winterthur.

Beat Schwab

Docteur en sciences politiques

Parcours professionnel:

Depuis 2015	président du conseil d'administration, Schwab & Kuster AG
2012-2017	Managing Director, Head Real Estate Investment Management, Credit Suisse AG, Zurich
2006-2012	Chief Executive Officer, Wincasa AG, Winterthur
1999-2006	membre de la direction/directeur du développement commercial, ISS Suisse SA/Sevis AG, Facility Management Zurich/Bâle
1998-1999	directeur, responsable Fixed Income/Forex Research Suisse, Credit Suisse First Boston, Zurich
1992-1997	vice-président, responsable recherche conjoncturelle et analyses sectorielles, UBS Economic Research, Zurich

Daniel Trolliet

Représentant du personnel, agent du mouvement CFF

Parcours professionnel:

2012-2022	membre du Grand Conseil du canton de Vaud
2007-2012	secrétaire syndical, SEV
2006-2016	membre du Conseil communal d'Avenches
1995-2007	collaborateur d'Affaires internationales CFF

Principaux mandats: membre du conseil de la Fondation Général Henri Guisan, Pully | Président de la section des retraités PV Fribourg du syndicat SEV.

Élection et durée du mandat.

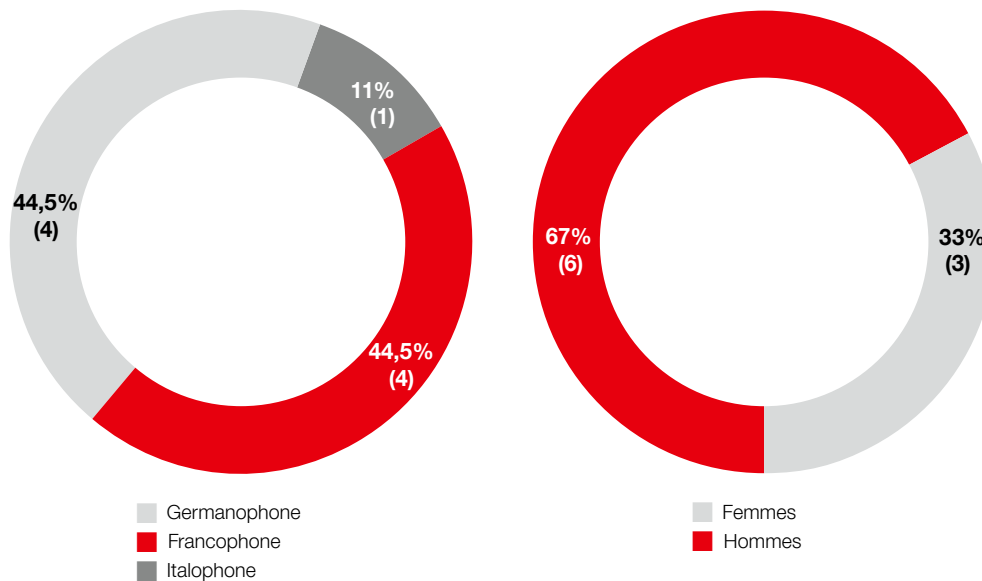
Le Conseil d'administration et la Présidente/le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'assemblée générale élit la Présidente/le Président du Conseil d'administration. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même. La durée maximale du mandat est de douze ans. Le mandat prend fin au plus tard lors de la première

assemblée générale ordinaire suivant l'année civile durant laquelle le ou la titulaire atteint l'âge de 70 ans.

Le Conseil d'administration est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections auront lieu au mois d'avril 2023.

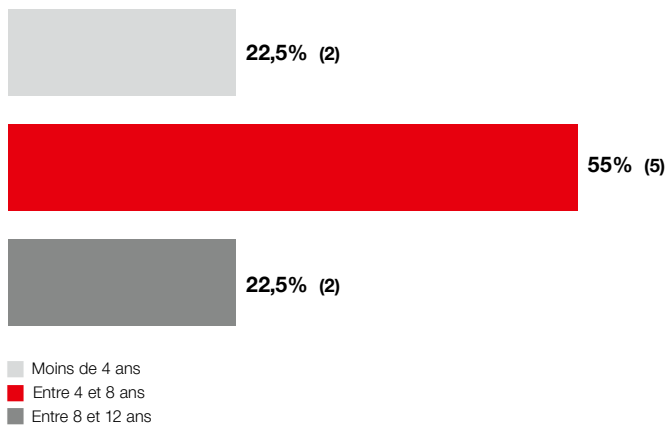
Composition du Conseil d'administration en fonction de la langue maternelle et du sexe.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2022



Composition du Conseil d'administration en fonction de la durée du mandat de ses membres.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2022



Le Conseil d'administration remplit ainsi les directives du Conseil fédéral portant sur la représentation des communautés linguistiques, mais ne répond pas à celles relatives à la représentation des sexes. Ces dernières sont toutefois assorties d'un délai de mise en œuvre jusqu'à la fin 2023.

Relève des cadres.

Le Conseil d'administration examine régulièrement que les qualifications, capacités et expériences de ses membres répondent aux besoins et exigences liés à son activité. Il recherche suffisamment tôt de nouveaux membres pour

assurer les compétences nécessaires et la diversité au sein de cet organe. Sur la base de sa matrice des compétences, le Conseil d'administration définit, à l'intention du comité de nomination ad hoc compétent, le profil spécifique requis indiquant les qualifications, capacités, expériences et qualités souhaitées. À l'appui de ce dernier, le comité de nomination évalue les candidats potentiels et adresse des recommandations au Conseil d'administration après consultation du DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), aux fins d'élection des nouveaux membres par l'Assemblée générale.

Organisation interne et méthode de travail.

Monika Ribar est Présidente du Conseil d'administration depuis juin 2016, et Pierre-Alain Urech Vice-président depuis 2019. Le Conseil d'administration élit les présidentes/présidents des différents comités du Conseil d'administration ainsi que leurs membres. Il nomme un ou une secrétaire, qui n'est pas nécessairement membre du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration est responsable de la mise en œuvre des objectifs stratégiques fixés par le Conseil fédéral. Il édicte la stratégie du groupe en tenant compte des conséquences économiques, écologiques et sociales. Au cours de l'exercice 2022, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires et deux séances spéciales.

L'ordre du jour des réunions de comités est arrêté par la Présidente/le Président dudit comité. En revanche, la Pré-

sidente du Conseil d'administration définit l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration, sur proposition de la Direction. Chaque membre du Conseil d'administration peut transmettre des propositions et suggestions à intégrer à l'ordre du jour. Le CEO assiste aux séances du Conseil d'administration.

Comités du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration délègue certaines tâches aux comités. Conformément au règlement d'organisation, les comités du Conseil d'administration disposent des compétences décisionnelles pour certaines affaires n'impliquant pas de tâches inaliénables et intransmissibles. Les comités permanents du Conseil d'administration des CFF se composaient au 31 décembre 2022 comme suit:

Conseil d'administration

Comité Audit	Comité Personnel et organisation	Comité Risques et compliance	Comité Dialogue politique
Andreas R. Herzog ¹	Alexandra Post Quillet ¹	Pierre-Alain Urech ¹	Fabio Pedrina ¹
Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar
Beat Schwab	Pierre-Alain Urech	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Véronique Gigon	Daniel Trolliet	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon

¹ Présidence

Le Conseil d'administration a également mis en place les comités ad hoc suivants en 2022:

Comité ad hoc Cargo	Comité de nomination ad hoc
Monika Ribar ¹	Monika Ribar ¹
Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Andreas R. Herzog	Alexandra Post Quillet
Véronique Gigon	

¹ Présidence

En règle générale, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés assistent aux réunions des comités. Le comité Audit s'est réuni à cinq reprises au cours de l'exercice. Il traite les dossiers du Conseil d'administration portant sur la présentation des comptes, le reporting financier, la trésorerie, les impôts, les assurances ainsi que le système de contrôle interne et il intervient en cas de décisions ayant d'importantes répercussions financières. Il statue en outre sur les questions que le Conseil d'administration lui délègue. Sur mandat du Conseil d'administration, il évalue l'indépendance et les prestations des auditeurs internes et externes. Le responsable de Révision interne assiste aux séances du comité Audit.

Le comité Personnel et organisation a tenu sept réunions ordinaires au cours de l'exercice. Il traite les dossiers du Conseil d'administration ayant un rapport direct avec

l'élection ou la révocation de ses membres ainsi qu'avec leur rémunération (y c. conditions d'engagement). Il étudie également l'ensemble des dossiers en rapport avec le personnel (p.ex. conventions collectives de travail), est responsable du bon déroulement de la procédure de déclaration des liens d'intérêt des membres du Conseil d'administration des CFF et veille au respect des règles de récusation ainsi que du code de conduite. En outre, il statue sur les questions liées à l'organisation de la Direction du groupe (CEO et premier niveau de direction), de même que sur d'autres sujets importants ayant trait au personnel ou à des aspects sociaux.

Le comité Risques et compliance a organisé deux réunions au cours de l'exercice. Il est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF tout en assurant la gestion du risque et son amé-

lioration, et en gérant le rapport annuel sur les risques d'entreprise (y c. controlling des mesures), le rapport «Legal & Compliance», l'évaluation et le développement des principes et des activités du management du risque des CFF (politique de management du risque des CFF, Compliance Policy CFF et code de conduite CFF) ainsi que l'analyse et la surveillance des risques critiques relatifs à la sécurité de l'information (y compris sécurité informatique et cybersécurité). Le responsable Révision interne, la responsable Droit et compliance ainsi que la responsable Corporate Risk Management assistent aux séances du comité Risques et compliance.

Le comité Dialogue politique s'est réuni à trois reprises au cours de l'exercice. Il se charge du positionnement politique et réglementaire des CFF, p.ex. dans le cadre de procédures de consultation, de prises de position ou d'autres affaires parlementaires importantes à l'échelon national ou cantonal, définit les priorités politiques et réglementaires, prépare les demandes de concession importantes pour le groupe, rend compte à la Confédération (en particulier dans le cadre du rapport établi à l'intention du propriétaire) et élabore la position des CFF en vue du renouvellement des objectifs stratégiques assignés par la Confédération aux CFF. Le responsable Affaires publiques et régulation ainsi que le responsable Régulation et affaires internationales participent aux séances du comité Dialogue politique.

Le 18 mai 2022, le Conseil d'administration a mis en place un comité Cargo ad hoc qui s'est réuni cinq fois au cours de l'exercice. Celui-ci s'est consacré au développement ainsi qu'au financement et à la gouvernance du segment Trafic marchandises.

Enfin, un comité de nomination ad hoc a été mis en place pour régler la succession du Conseil d'administration. Dirigé par la Présidente du Conseil d'administration et composé d'A. Post Quillet et de P.-A. Urech, il a tenu sept réunions au cours de l'exercice.

Auto-évaluation.

Le Conseil d'administration réalise sa propre évaluation une fois par an. Ce faisant, il s'agit d'évaluer le travail de l'ensemble du Conseil et de ses comités ainsi que la prestation de la Présidente. L'analyse porte sur les responsabilités et les compétences, l'activité stratégique, l'organisation, la composition, la collaboration, les possibilités de développement ainsi que les processus de travail de l'organe. L'objectif est de s'assurer que le Conseil d'administration des CFF réponde au mieux aux attentes de ses membres et des groupes d'intérêts correspondants en termes de fonctionnement et de structure. Il s'agit également de mettre en évidence des solutions pour optimiser le travail du Conseil d'administration et, le cas échéant, la collaboration avec la Direction du groupe. Le Conseil d'administration et les comités discutent des résultats de l'en-

quête lors d'une réunion tout en fixant des priorités et des mesures pour l'année en cours ou suivante. En outre, la Présidente mène un entretien annuel personnel avec chaque membre. Les possibilités de développement proposées sont étudiées puis, le cas échéant, intégrées progressivement à la planification annuelle.

Dans le cadre de ses deux séances spéciales par an, le Conseil d'administration examine en détail au moins un thème lié à un défi à relever et s'entretient scrupuleusement en la matière avec le management compétent. Les nouveaux membres du Conseil d'administration suivent un vaste programme d'initiation qui présente globalement l'organisation et l'activité des CFF, puis sont instruits sur leurs tâches.

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

Conformément à l'art. 12, al. 1 de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Leurs attributions respectives sont définies dans le Règlement d'organisation. Ce document précise également les tâches intransmissibles et inaliénables assumées par le Conseil d'administration en vertu des dispositions légales et décrit les décisions qui relèvent exclusivement de la compétence du Conseil. Le Règlement d'organisation fait régulièrement l'objet d'adaptations, la dernière ayant été réalisée au cours de la réunion du Conseil d'administration du 14 décembre 2022 (entrée en vigueur: le 1^{er} janvier 2023).

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

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

- Performance Cockpit: rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration et dernières estimations concernant la réalisation des objectifs budgétaires;
- budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP);
- perspectives de l'entreprise à long terme;
- système d'objectifs pour toutes les unités concernées, différenciant entre les domaines donnant droit à des indemnités compensatoires et les autres;
- approbation du rapport de gestion établi à l'attention de l'Assemblée générale;

- approbation du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques établi à l'attention du Conseil fédéral;
- approbation du plan annuel de révision pour la Révision interne;
- prise de connaissance des rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que du rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- approbation du rapport annuel sur les risques d'entreprise;
- approbation du controlling des mesures;
- prise de connaissance du rapport «Legal & Compliance»;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- approbation du rapport annuel sur les sociétés en participation des CFF;
- prise de connaissance du rapport annuel sur l'état du réseau;
- approbation du rapport annuel relatif à la Convention sur les prestations;
- approbation du rapport annuel sur la sécurité (Security, Safety et Cyber Security);
- prise de connaissance du rapport annuel de performance sur la ponctualité;
- prise de connaissance de l'enquête annuelle sur la motivation du personnel.

Révision interne.

Le service de révision interne assiste le Conseil d'administration, le comité Audit, le comité Risques et compliance ainsi que la Direction du groupe dans leurs obligations de surveillance et de contrôle. Directement subordonné à la Présidente du Conseil d'administration, il ne dépend aucunement de la direction opérationnelle du groupe. Il rend régulièrement compte au président du comité Audit.

Management du risque.

Les CFF appliquent un système de management du risque adapté aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe et basé sur la norme ISO 31000. Ce système repose sur la politique de management du risque adoptée par le Conseil d'administration et définissant, outre les objectifs et les principes, les tâches, les compétences et les responsabilités des parties prenantes. Exécuté une fois par an, le processus de management des risques d'entreprise permet d'identifier et d'évaluer les risques avant d'en déduire les mesures de gestion appropriées. Dans le cadre du controlling, les mesures de gestion des risques sont analysées et, le cas échéant, adaptées. Au plus haut niveau, la Direction du groupe, le comité Risques et compliance et le Conseil d'administration

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

Système de contrôle interne des comptes financiers.

Le Système de contrôle interne (SCI) garantit, avec un degré de précision raisonnable, la fiabilité des comptes financiers. Il vise à prévenir, déceler et corriger des erreurs significatives dans les comptes du groupe et les comptes annuels des sociétés du groupe. Le SCI s'articule autour des éléments suivants: l'environnement de contrôle, l'évaluation des risques liés à la présentation des comptes, les activités de contrôle, la surveillance des contrôles ainsi que l'information et la communication. L'unité spécialisée Accounting subordonnée au CFO gère et surveille le SCI. La Révision interne vérifie périodiquement l'existence et l'efficacité du SCI. Toute lacune majeure décelée dans le SCI lors de la surveillance et du contrôle est signalée et complétée par des mesures correctives dans le rapport d'état adressé une fois par an au comité Audit. Si l'estimation des risques selon le SCI change de manière significative, le président du comité Audit en sera informé immédiatement. L'unité spécialisée Accounting surveille l'application des mesures de correction pour remédier aux lacunes. Le comité Audit évalue le bon fonctionnement du SCI sur la base des rapports périodiques qui lui sont remis.

Gestion de la compliance.

Les CFF assument leur responsabilité de partenaire loyal et correct vis-à-vis de leur personnel, de leur clientèle, de leurs partenaires commerciaux et de la population dans son ensemble. Le Conseil d'administration et la Direction du groupe revendiquent une culture d'entreprise conforme aux exigences légales et aux principes éthiques.

Les CFF exploitent un système de gestion de la compliance (SGC) qui s'appuie sur les directives de la norme ISO 37301:2021.

Le Conseil d'administration édicte les directives supérieures et veille à la haute surveillance. Le code de conduite CFF («Code of Conduct») contient les principes, les valeurs et les règles de comportement que le personnel, la clientèle et les fournisseurs sont tenus de respecter. La Compliance Policy CFF définit l'organisation, les directives et les responsabilités de la gestion de la compliance des CFF. Dans l'instruction sur la lutte anticorruption, le Conseil d'administration détermine les règles applicables aux gratifications et lien d'intérêts. Les CFF ne tolèrent aucune forme de corruption.

Les CFF disposent d'une organisation indépendante en matière de compliance, dotée de ressources adéquates. Le Chief Compliance Officer gère le SGC dans son ensemble. Des Compliance Officers se consacrent aux sept principaux domaines de la compliance (indemnités, lutte contre la corruption, droit des marchés publics, protection des données, blanchiment d'argent, délits contre le patrimoine et droit de la concurrence).

L'organisation de la compliance garantit la surveillance des lois et analyse les risques connexes. Pour réduire le risque d'infractions, des mesures sont alors définies et mises en œuvre. Les collaboratrices et collaborateurs suivent une formation relative aux risques, adaptée aux groupes cibles. Le système de gestion de la compliance est non seulement surveillé en termes d'efficacité, mais il est aussi optimisé et développé en continu. Deux fois par an, le Conseil d'administration informe sur le système de gestion de la compliance et les principaux événements liés à cette dernière.

Les CFF ne tolèrent aucune infraction aux dispositions légales, à leur code de conduite ou aux autres règlements en vigueur. Pour le signalement de violations présumées ou avérées, l'organisation de la compliance exploite un service d'alerte confidentielle via un système sécurisé basé sur Internet (compliance.cff.ch). Ce service est à la disposition des collaboratrices et collaborateurs des CFF et des sociétés du groupe ainsi que de la clientèle et des partenaires commerciaux, qui peuvent l'utiliser de manière anonyme.

Le service d'enquête Compliance examine systématiquement et de manière confidentielle les éventuelles infractions en suivant un processus standardisé. Toute infraction avérée est sanctionnée. Le service d'enquête Compliance a reçu au total 240 signalements en 2022. Une enquête a été ouverte dans 109 cas (45%). En 2022, 98 enquêtes ont été clôturées. Dans 72% des cas, le soupçon d'infraction à des prescriptions externes ou internes a été confirmé.

Devoir de diligence en matière de droits humains.

Dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise, les CFF assument le devoir de diligence de respecter les droits humains dans la chaîne de livraison. Ce faisant, ils s'inspirent du plan d'action de la Suisse relatif aux entreprises et aux droits humains pour mettre en œuvre l'ordonnance sur les devoirs de diligence et de transparence en matière de minerais et de métaux provenant de zones de conflit ou à haut risque et en matière de travail des enfants. L'appréciation des risques, les mesures et les avancées sont présentées dans le rapport de développement durable conforme aux normes GRI, approuvé par la Direction du groupe et le Conseil d'administration

Direction du groupe.

62

De gauche à droite: Jochen Decker, Vincent Ducrot, Linus Looser,
Markus Jordi, Peter Kummer, Véronique Stephan, Franz Steiger, Alexander Muhm



Membres de la Direction du groupe.

Au 31 décembre 2022, la Direction du groupe CFF SA se composait de huit membres.

Nom	Nationalité	Année de naissance	Fonction	Nomination
Vincent Ducrot	Suisse	1962	CEO	Avril 2020
Véronique Stephan	Suisse	1969	Responsable Marché Voyageurs	Mai 2021
Linus Looser	Suisse	1980	Responsable Production Voyageurs	Mai 2021
Alexander Muhm	Suisse	1977	Responsable Immobilier	Janvier 2019
Peter Kummer	Suisse	1965	Responsable Infrastructure	Janvier 2013
Franz Steiger	Suisse	1972	Responsable Finances	Septembre 2021
Markus Jordi	Suisse	1961	Responsable Human Resources	Octobre 2007
Jochen Decker	Allemagne	1971	Responsable Informatique	Janvier 2021

63

Sous réserve des tâches intransmissibles et inaliénables, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Représentée par le CEO, la Direction du groupe répond devant le Conseil d'administration de l'ensemble des résultats du groupe tout en étant impliquée dans le développement des CFF à long terme. La Direction du groupe compte huit membres désignés par le Conseil d'administration. Chacun d'entre eux veille à la gestion opérationnelle de son domaine de responsabilité.

Le CEO répond de l'ensemble des résultats du groupe devant le Conseil d'administration et est également responsable envers ce dernier de toutes les activités de la Direction du groupe et de son efficacité. Il défend donc les

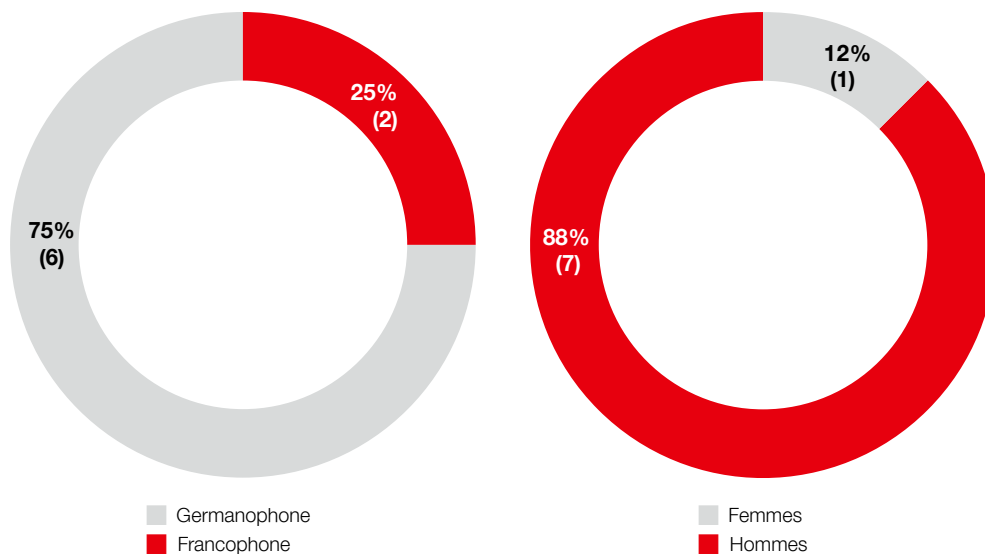
propositions et les demandes de la Direction du groupe devant le Conseil d'administration, généralement avec le membre responsable de la Direction.

Changements intervenus au cours de l'exercice.

Au cours de l'exercice 2022, aucun changement n'est intervenu au sein de la Direction du groupe. Dans les cas de renouvellement, le Conseil d'administration poursuit ses efforts visant à atteindre une représentation équilibrée des genres dans la Direction du groupe.

Composition de la Direction du groupe en fonction de la langue maternelle et du sexe.

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2022



Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

Conformément à l'instruction interne sur la lutte anticorruption (chiffre 3), les supérieurs hiérarchiques informent leurs collaboratrices et collaborateurs de leurs obligations concernant la gestion des liens d'intérêts sous une forme appropriée, et notamment à leur entrée en fonction. Ils examinent les liens d'intérêts qui leur ont été signalés ou qu'ils ont eux-mêmes constatés afin de vérifier s'ils donnent, ou pourraient donner, lieu à des conflits d'intérêts pour leurs collaboratrices ou collaborateurs. Ils prennent des mesures appropriées (p. ex. récusation générale ou pour une opération commerciale définie, cessation d'une activité accessoire, conditions imposées pour l'exercice d'une activité accessoire).

Conformément au règlement concernant les cadres (chiffre 7.1), mis en œuvre en la matière depuis le 1^{er} janvier 2022, les membres de la Direction du groupe ne peuvent prendre en charge qu'une seule activité accessoire (exceptions dans des cas dûment justifiés), ne sont pas autorisés à exercer des mandats de présidence et ne sont autorisés que dans des cas exceptionnels à assumer des activités accessoires au sein d'entreprises ayant une relation d'affaires avec CFF SA.

L'exercice d'activités accessoires nécessite l'accord écrit du CEO et du Conseil d'administration des CFF ou de l'Administrateur délégué du Conseil d'administration des CFF avant l'acceptation d'un tel mandat. Le temps consacré, la rémunération, la situation concurrentielle avec CFF SA, les répercussions sur la réputation des CFF et les conflits d'intérêts potentiels comptent parmi les principaux critères de contrôle.

Est considérée comme activité accessoire (chiffre 7 du règlement concernant les cadres), quelle que soit sa part en pourcentage, toute activité exercée, à titre rémunéré ou non rémunéré, en sus du rapport de travail avec les CFF SA, dans le cadre d'un engagement, d'un travail sur mandat ou en tant qu'indépendant. L'affiliation à des associations n'est pas considérée comme une activité accessoire. De même, les activités bénévoles qui servent l'intérêt général, telles que la direction d'une association sportive ou le conseil de fondation d'une institution sociale, ne sont pas considérées comme des activités accessoires, à condition que le temps investi soit modeste et que l'activité ne soit pas rémunérée.

Les règles précitées relatives aux activités accessoires ne s'appliquent pas aux mandats accomplis au sein de conseils d'administration ou de conseils de fondation pour le compte des CFF.

La prise en charge de fonctions publiques implique de respecter les règles ci-après (chiffre 7.3 du règlement concernant les cadres). Est considérée comme publique une fonction exercée au sein d'un organe exécutif, législatif ou judiciaire. L'appartenance à une autorité tutélaire, l'exercice d'une fonction de tuteur, de curateur ou de

conseil légal ainsi que l'appartenance à l'une des autorités ecclésiastiques reconnues par l'État sont assimilés à une fonction publique. Si l'exercice d'une fonction publique est susceptible de porter préjudice aux intérêts des CFF, elle n'est alors pas compatible avec les obligations contractuelles des membres de la Direction du groupe. L'exercice d'une fonction publique requiert l'accord écrit préalable du CEO et du Conseil d'administration des CFF ou de l'Administrateur délégué du Conseil d'administration des CFF. Les membres de la Direction du groupe sont tenus d'informer le Conseil d'administration des CFF avant toute candidature à une fonction publique.

Les membres de la Direction du groupe se sont consacrés à plusieurs reprises à ce sujet et vouent une très grande attention en la matière. Leurs propres mandats ont fait l'objet de discussions auprès du CEO, d'un examen approfondi au besoin et, le cas échéant, des mesures ont été prises.

Dans le cadre de l'édition du Rapport de gestion des CFF, l'ensemble des mandats des membres de la Direction sont examinés une fois par an et les liens d'intérêts sont soumis à un contrôle de conformité par rapport aux directives internes.

Un nouveau eLearning axé sur les liens d'intérêts, en relation avec la révision de l'«instruction sur la lutte anticorruption», est prévu dans le cadre de la compliance. Les membres de la Direction du groupe sont également appelés à réaliser cet apprentissage en ligne prévu pour 2023. Vu la procédure décrite en matière de liens d'intérêts/conflits d'intérêts, il est clair que le Conseil d'administration et le management CFF vouent une très grande attention à cette thématique.

L'éventuelle application des directives en vigueur est examinée en particulier compte tenu de la révision du droit de la société anonyme, et interviendra au cours de 2023.

La liste suivante détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2022 et fournit des informations complémentaires, comme la formation et la carrière de ses membres, les principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures, les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques.

Vincent Ducrot

Ingénieur diplômé EPFL, diplômé postgrade de l'EPFZ en organisation industrielle d'entreprise, Certified Projects Director IPMA

Parcours professionnel:

Depuis	
avril 2020	CEO CFF
2011-2020	directeur général, Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009-2010	responsable Voyageurs ad interim, CFF

1999-2011 responsable Grandes lignes, CFF
2000-2002 et délégué des CFF pour Expo.02
1997-1998
1993-1997 responsable de l'unité produits-logiciels d'IT CFF
1990-1993 Senior Consultant IT, JMA Information Engineering
1986-1990 ingénieur IT, Inser SA

Principaux mandats: vice-président du Conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten (depuis le 15.9.2021) | Membre du comité et du comité directeur de l'Union des transports publics (UTP), Berne | Membre du conseil d'administration de Digtalswitzerland, Zurich | Membre du comité de la LITRA, service d'informations pour les transports publics, Berne | Membre du conseil d'administration d'OuestRail, Monthey.

Véronique Stephan

Licenciée en sciences économiques HSG et licenciée en droit

Parcours professionnel:

Depuis mai 2021 responsable Marché Voyageurs, CFF
2020-2021 Chief Commercial Officer, Corplex, Londres
2015-2020 Vice President Commercial, Ball Packaging EMEA, Londres
2003-2015 Sales & Business Development Director, Johnson & Johnson Consumer, Zoug et Athènes
2000-2001 Vice President Marketing, surfEU.com, Zurich
1998-2000 Brand Manager, L'Oréal, Madrid
1995-1997 consultante, McKinsey, Zurich

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Stephan S.A., Givisiez | Membre du Comité de Suisse Tourisme, Zurich | Membre du Conseil stratégique de l'Alliance SwissPass, Berne.

Linus Looser

Licencié en sciences économiques, master en management et en économie

Parcours professionnel:

Depuis mai 2021 responsable Production Voyageurs, CFF

2019-2021 responsable Production ferroviaire, CFF Voyageurs
2015-2019 responsable Gestion du trafic, CFF Voyageurs
2013-2015 responsable Production ferroviaire Suisse, CFF Voyageurs
2010-2012 responsable Production ferroviaire Zurich, CFF Voyageurs
2008-2009 responsable Développement et services, CFF Voyageurs
2007-2008 Management Trainee, CFF

Principaux mandats: président du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich (jusqu'au 9.6.2022) | Membre du conseil d'administration de login formation professionnelle SA, Berne | Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne.

Alexander Muhm

Architecte (Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn., Université technique de Vienne), Executive MBA Université de Saint-Gall (HSG)

Parcours professionnel:

Depuis

janvier 2019 responsable CFF Immobilier
2013-2018 responsable Développement, CFF Immobilier
2012-2013 responsable du portefeuille Gares, Gestion du portefeuille, CFF Immobilier
2009-2012 chef de projet général, Développement, CFF Immobilier
2005-2009 chef de projet général, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Vienne (Autriche)

Principaux mandats: vice-président du Conseil d'administration de Grosse Schanze AG, Berne | Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld.

Peter Kummer

Licencié en sciences politiques

Parcours professionnel:

Depuis

août 2020 responsable CFF Infrastructure
2009-2020 responsable CFF Informatique
2007-2009 responsable Architecture & Quality, CFF Informatique
1999-2007 responsable de l'architecture d'entreprise (informatique), Mobilière Suisse Société d'assurances SA, Berne

1992-1999 diverses fonctions dans les domaines IT Consulting, architecture d'entreprise et stratégie

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de BLS Netz AG, Frutigen (depuis le 17.6.2021).

1989-1994 assistant du directeur des ressources humaines du groupe, Von Roll AG, Gerlafingen

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten | Membre du groupe des directeurs des ressources humaines et membre du comité directeur de dialogue social sectoriel européen de la CER (Communauté européenne du rail), Bruxelles | Président du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne | Vice-président du Conseil de Fondation de la Caisse de pensions CFF, Berne | Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld | Membre du comité de l'Union patronale suisse, Zurich | Vice-président du conseil de fondation de la Fondation Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante | Vice-président de la commission administrative de la caisse de pensions du canton de Soleure (PKSO), Soleure.

Franz Steiger

Executive MBA (Université de Zurich), Executive Master en Corporate Finance (IFZ – Institut des services financiers de Zoug), diplôme fédéral d'expert en finance et en controlling, brevet fédéral de spécialiste en finances et comptabilité

Parcours professionnel:

Depuis

septembre 2021 responsable Finances CFF

2017-2021 responsable Finances, CFF Immobilier

2016-2017 responsable Transformation et numérisation, suppléant du CEO, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise, Zurich

2005-2016 CFO et responsable Business Support, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise (anciennement Osec), Zurich

2000-2005 contrôleur de gestion, directeur financier, membre de la direction, Hertz AG, Schlieren

1991-2000 diverses fonctions dans les domaines du controlling et du management de projet, Landis & Gyr/Elektrowatt/Siemens Building Technologies

Principaux mandats: président du conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten (depuis le 27.4.2022).

Jochen Decker

Docteur en sciences naturelles et biochimiste diplômé (Université de Ratisbonne)

Parcours professionnel:

Depuis

janvier 2021 responsable CFF Informatique

2008-2021 responsable IT-Operations Management, Chief Architect, responsable Numérique CFF Informatique; depuis 2011: membre de la direction Informatique

2005-2008 manager, Q-Perior «Strategic IT Management»

2002-2005 consultant, Accenture «Strategic IT Effectiveness»

Principaux mandats: membre du conseil d'administration de Digital-switzerland Foundation, Zurich (depuis le 1.10.2022) | Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne | Membre de l'Executive Committee de Digitalswitzerland, Zurich (jusqu'au 30.6.2022).

Markus Jordi

Licencié en droit

Parcours professionnel:

Depuis

octobre 2007 responsable Human Resources CFF

2001-2007 responsable Ressources humaines Groupe de Bâloise Holding, membre de la direction du groupe étendue, Bâloise Holding/Bâloise Assurances Suisse, Bâle

1994-2001 responsable du personnel et de la formation, Banque cantonale de Soleure/Solothurner Bank SoBa/Baloise Bank SoBa, Soleure

Contrats de management.

Au 31 décembre 2022, ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des sociétés ou des personnes physiques ne faisant pas partie du groupe.

Organisation et mandats de la Direction du groupe.

Pendant l'année sous revue, la Direction du groupe était composée d'un CEO, des responsables des divisions Production Voyageurs, Marché Voyageurs, Immobilier, Infrastructure ainsi que des directions spécialisées Finances, Human Resources et Informatique.

Le CEO est à la tête de la Direction du groupe et répond devant le Conseil d'administration du résultat global de l'entreprise. Les membres de la Direction du groupe lui sont subordonnés. Le CEO est, de plus, le supérieur direct des responsables des directions spécialisées (Communication, Développement de l'entreprise, Sécurité et qualité de la production, Droit et compliance, Affaires publiques et régulation), du responsable du segment Trafic marchandises et des responsables de projets majeurs, qui ne sont pas représentés au sein de la Direction du groupe.

67

Rémunérations.

Le Conseil d'administration a fixé le montant des rémunérations et des prestations accessoires de ses membres dans le règlement sur les honoraires et le remboursement des frais. Ce règlement se fonde sur les statuts des CFF et sur les directives ad hoc du Conseil fédéral. Les rémunérations des membres du Conseil d'administration comprennent des honoraires fixes, des honoraires supplémentaires pour les séances des comités et une indemnité forfaitaire. À titre de prestation accessoire, les membres du Conseil d'administration et leur partenaire reçoivent gratuitement un abonnement général, et ce pour la durée de leur mandat au sein du Conseil d'administration. Les rémunérations des membres du Conseil d'administration soumises à l'AVS (honoraires fixes et honoraires supplémentaires) sont en principe soumises à la LPP. Étant donné que les cotisations de l'employeur aux instituts de prévoyance doivent être financées au moyen des honoraires de chacun des membres du Conseil d'administration, celles-ci ne sont pas prises en compte dans le calcul du plafond de rémunération des membres et de la Présidente du Conseil d'administration.

Au cours des dernières années, le Conseil d'administration des CFF a progressivement développé le système salarial pour la Direction du groupe, les cadres supérieurs et les cadres CO. La rémunération des membres de la Direction du groupe comprend un salaire de base fixe et une part de salaire variable. La part de salaire variable dépend entièrement du degré de réalisation des neuf objectifs du groupe (participation au résultat du groupe). Les prestations accessoires englobent la remise à titre gratuit d'abonnements généraux aux membres de la Direction du groupe, à leur partenaire ainsi qu'aux membres de leurs familles, ainsi qu'une indemnité forfaitaire. Les cotisations à la prévoyance professionnelle (Caisse de pensions CFF et assurance complémentaire pour les cadres) viennent également s'ajouter.

En fixant les rémunérations destinées à la Direction du groupe, le Conseil d'administration tient compte du risque entrepreneurial, de la taille du domaine de responsabilité du membre concerné et de l'ordonnance sur les salaires des cadres (Confédération). Les rémunérations perçues par les membres de la Direction du groupe CFF sont définies selon des critères de transparence et de traçabilité confirmés par le Conseil d'administration des CFF.

Les rémunérations versées aux membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe sont communiquées à la Confédération dans le cadre du Rapport sur le salaire des cadres.

Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

Durant l'exercice sous revue, des honoraires d'un montant de 61 000 francs ont été versés à Anton Häne, ancien membre de la Direction du groupe, pour avoir exercé plusieurs mandats pour le compte des CFF (p. ex. CFF Historic, CP CFF, FVP); au cours de l'exercice précédent, un total de 5000 francs a été versé à un ancien membre de la Direction du groupe.

Attribution d'actions, détention d'actions, options.

L'ensemble des actions se trouve en possession de la Confédération. Aucun plan d'option sur actions ou autre n'est prévu.

Honoraires et rémunérations supplémentaires, prêts aux organes.

Ni les membres du Conseil d'administration ni ceux de la Direction du groupe n'ont perçu d'honoraires ou de rémunération pour des services additionnels en faveur des CFF ou d'une société du groupe. De même, aucun prêt, avance ou crédit n'a été accordé.

Rémunération globale la plus élevée.

Les rémunérations de la Présidente du Conseil d'administration (296 197 francs) et du CEO (1 004 260 francs, y compris les cotisations aux institutions de prévoyance) correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue. En 2022, le ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé par rapport à la rémunération annuelle totale du salaire médian de l'ensemble du personnel s'élevait à 8,6 : 1.

Utilisation des montants maximaux autorisés par l'Assemblée générale.

Le Conseil d'administration a comme attribution intransmissible et inaliénable de rendre compte à l'intention de l'Assemblée générale, dans le rapport de gestion, de l'utilisation des montants maximaux approuvés par l'Assem-

blée générale pour les honoraires et les rémunérations (art. 9, let. h des statuts CFF).

Lors de sa séance du 21 avril 2021, l'Assemblée générale a arrêté les plafonds ci-après pour les rémunérations globales de l'année 2022:

- Conseil d'administration: 1 130 235 francs (y compris Présidente du Conseil d'administration et cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions);
- Présidente du Conseil d'administration: 295 857 francs (y compris cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions);
- Direction du groupe: 5 801 895 francs (y compris CEO et cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions CFF et à l'assurance complémentaire pour les cadres).

Les montants ci-après ont effectivement été versés:

- Conseil d'administration: 1 116 027 francs (y compris Présidente du Conseil d'administration);
- Présidente du Conseil d'administration: 296 197 francs;
- Direction du groupe: 5 414 684 francs (y compris les cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions CFF et à l'assurance complémentaire pour les cadres).

Le tableau suivant représente la rémunération globale accordée aux membres de la Direction du groupe pour les exercices 2021 et 2022, répartie sur la base des différents composants et comprenant le montant alloué au CEO. Suite à cela, la participation variable au résultat pour les membres de la Direction du groupe (CEO compris, hors cotisations de l'employeur aux assurances sociales et institutions de prévoyance, total 455 557 francs) représente 13,0% du salaire de base (total 3 512 469 francs).

Les plafonds définis par l'Assemblée générale et les conditions-cadres fixées par le propriétaire ont ainsi été respectés. Uniquement dans le cas de la Présidente du Conseil d'administration, 340 francs de trop ont été versés aux assurances sociales en raison d'une erreur de calcul.

Conseil d'administration.

En francs	2022	2021
Ensemble des membres du Conseil d'administration		
Honoraires	937 000	892 195
Indemnités forfaitaires pour frais	78 500	78 500
Abonnement général	44 694	44 714
Cotisations aux assurances sociales ¹	55 833	0
Rémunération totale	1 116 027	1 015 409
Présidente du Conseil d'administration		
Honoraires	252 000	246 000
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	5 852	5 852
Cotisations aux assurances sociales ¹	15 845	0
Rémunération totale	296 197	274 352
Huit autres membres du Conseil d'administration		
Honoraires	685 000	646 195
Indemnités forfaitaires pour frais	56 000	56 000
Abonnement général	38 842	38 862
Cotisations aux assurances sociales ¹	39 988	0
Rémunération totale	819 830	741 057

Direction du groupe.

En francs	2022	2021
Ensemble des membres de la Direction du groupe (CEO inclus)		
Salaire de base (part fixe)	3 512 469	3 483 418
Part du salaire liée aux résultats ²	455 557	467 561
Indemnités forfaitaires pour frais	159 600	154 000
Abonnement général	66 286	70 800
Cotisations aux assurances sociales ¹	250 122	0
Prévoyance professionnelle ³	970 650	945 077
Rémunération totale	5 414 684	5 120 856
CEO		
Salaire de base (part fixe) ⁴	633 043	633 043
Part du salaire liée aux résultats ¹	85 731	85 461
Indemnités forfaitaires pour frais	25 200	25 200
Abonnement général	18 008	13 678
Cotisations aux assurances sociales ¹	44 665	0
Prévoyance professionnelle ³	197 613	204 540
Rémunération totale	1 004 260	961 922

¹ À partir de 2022: y c. cotisations aux assurances sociales obligatoires.

² La part de salaire variable de la Direction du groupe s'élève à 15% du salaire fixe (si les objectifs du groupe sont atteints à 100%).

³ À partir de 2021: y c. contribution à la prévoyance professionnelle.

⁴ Salaire fixe CEO +2000 francs par rapport à 2021 en raison d'un cadeau d'anniversaire (montant imposable)

Organe de révision.

Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable.

L'Assemblée générale désigne l'organe de révision du groupe pour une durée d'un an. Pour l'exercice 2022, l'Assemblée générale de CFF SA a désigné la société Deloitte à Zurich comme organe de révision externe pour une nouvelle année consécutive.

à 1 164 895 francs (2020: 1 144 595 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Deloitte a facturé des honoraires à hauteur de 273 600 francs pour des prestations additionnelles liées à la révision (2020: 378 506 francs).

71

Honoraires de révision et honoraires supplémentaires.

Le mandat de base comprend la vérification des comptes individuels et consolidés des CFF. Au cours de l'exercice 2022, les honoraires de l'organe de révision se sont élevés

Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

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

Relations avec la Confédération, droits de participation de l'actionnaire et intégration des parties prenantes.

Pilotage des CFF.

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

Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10, al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et le DFF (Département fédéral des finances) d'exercer ses droits d'actionnaire. Comme les CFF ne sont pas soumis à la loi

sur les bourses, aucune réglementation spécifique au changement de contrôle et aux mesures de défense (obligation de présenter une offre et clause de changement de contrôle) n'est mise en place.

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

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

tration veille à la mise en œuvre; approbation, par le Conseil fédéral, du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques;

- fixation, dans une convention de mise en œuvre, de l'affectation concrète des crédits d'engagements alloués aux CFF par le DETEC aux fins de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- définition des objectifs liés à l'exploitation et au maintien de la qualité du réseau de l'infrastructure ferroviaire dans une convention conclue entre l'Office fédéral des transports et les CFF;
- définition des statuts des CFF;
- définition de la limite supérieure pour la rémunération du Conseil d'administration et de sa Présidente (séparément) et pour le montant total de la rémunération de la Direction du groupe;
- approbation, par l'Assemblée générale (Conseil fédéral), du rapport de gestion, y compris du bilan annuel, des comptes consolidés et de l'utilisation du bénéfice;
- élection ou révocation des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral);
- décharge des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral);
- information régulière au DETEC/DFF;
- appel aux entreprises proches de la Confédération à suivre un rôle exemplaire, p. ex. en participant à l'Initiative Exemplarité Énergie et Climat ainsi qu'au Plan d'action national relatif aux entreprises et aux droits humains 2020-2023.

Intégration des parties prenantes.

En tant qu'entreprise liée à la Confédération, les CFF comptent comme principales parties prenantes la Confédération, en tant que propriétaire, ainsi que les autorités, les acteurs politiques et les organisations associatives aux

niveaux fédéral, cantonal et communal. Dans le cadre des procédures politiques habituelles, les CFF échangent régulièrement avec ces parties prenantes. En outre, ils proposent et organisent plusieurs fois par an des plateformes de dialogue décentralisées sur des thèmes actuels. Notre clientèle, qui constitue une autre partie prenante essentielle, est la cible de divers programmes (p. ex. programme de participation «Voix Client CFF») et est associée au développement de produits et de services. En fonction du sujet, elle est invitée à des entretiens, des enquêtes, des tests de produits ou des groupes de discussion, ce qui lui permet de rencontrer directement les équipes de projet et de leur faire part de son ressenti. En 2022, près de 100 000 clientes et clients de toutes les régions suisses ont participé à divers programmes portant p. ex. sur l'information à la clientèle, le matériel roulant ou la ponctualité. Les CFF font partie des entreprises suisses les plus souvent citées dans les médias. Chaque semaine, 300 à 400 articles et reportages sur les CFF sont publiés sur divers canaux. Sur une période équivalente, les porte-parole des CFF répondent en moyenne à une centaine de questions posées par des journalistes. Le Service de presse des CFF est par conséquent le portail d'entrée et le service de coordination de tous les contacts liés aux médias. Il répond aux demandes des parties prenantes tout en les associant de manière proactive à l'actualité des CFF.

Les CFF assurent une gestion professionnelle du partenariat social. Ils veillent notamment à entretenir les relations de coopération qu'ils ont tissées avec leurs partenaires sociaux (Syndicat du personnel des transports SEV, syndicat transfair, Association des cadres des transports publics ACTP, syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s VSLF). Cette communauté négocie avec les CFF la convention collective de travail et les mesures salariales annuelles.

Rapport financier.

73

Rapport de gestion 2022

Rapport financier Groupe CFF

Compte de résultat du groupe CFF	74
Bilan du groupe CFF	75
Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF	76
Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF	78
Annexe aux comptes consolidés 2022	79
Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe	105

Rapport financier CFF SA

Compte de résultat de CFF SA	108
Bilan de CFF SA	109
Annexe aux comptes annuels de CFF SA	110
Proposition d'utilisation du résultat	120
Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels	121

Compte de résultat du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2022	2021
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	4 242,5	3 409,3
Prestations des pouvoirs publics	2	3 127,2	3 263,7
Produits résultant de la location d'immeubles	3	657,0	608,3
Produits accessoires	4	1 343,2	1 239,6
Prestations propres	5	1 356,9	1 348,9
Total Produits d'exploitation		10 726,8	9 869,7
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables	6	-827,7	-777,2
Charges de personnel	7	-4 540,3	-4 407,3
Autres charges d'exploitation	8	-2 811,2	-2 447,5
Amortissements des immobilisations financières	9, 19	-0,5	-1,7
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 20	-2 452,8	-2 254,3
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 21	-254,1	-206,3
Total Charges d'exploitation		-10 886,7	-10 094,3
Résultat d'exploitation/EBIT		-159,8	-224,6
Résultat financier	10	-134,5	-98,0
Résultat ordinaire		-294,4	-322,6
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	11	8,1	24,2
Perte du groupe avant impôts		-286,3	-298,4
Impôts sur les bénéfices	12	-20,9	-23,0
Parts des minoritaires	13	61,8	-3,9
Perte du groupe		-245,4	-325,3

Bilan du groupe CFF.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Actif circulant			
Liquidités	14	146,7	133,3
Créances résultant de livraisons et de prestations	15	336,3	296,8
Autres créances	16	144,8	145,6
Stocks et travaux en cours	17	429,9	390,7
Comptes de régularisation actif	18	343,5	433,8
Total Actif circulant		1 401,1	1 400,2
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	19	482,4	627,4
Immobilisations corporelles	20	43 893,1	42 028,5
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	6 631,9	6 891,7
Immobilisations incorporelles	21	1 153,8	1 110,3
Total Actif immobilisé		52 161,1	50 657,9
Total Actif		53 562,2	52 058,1

Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Capitaux étrangers			
Dettes financières à court terme	22	867,1	891,6
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	0,7	0,7
Dettes résultant de livraisons et de prestations	24	659,6	674,2
Autres dettes à court terme	25	227,5	259,3
Comptes de régularisation passif	26	1 610,2	1 507,3
Provisions à court terme	27	326,9	309,3
Total Capitaux étrangers à court terme		3 692,1	3 642,4
Dettes financières à long terme	22	10 659,5	10 340,3
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	25 784,1	24 342,6
Autres dettes à long terme	25	729,6	683,3
Provisions à long terme	27	501,2	543,2
Total Capitaux étrangers à long terme		37 674,5	35 909,4
Total Capitaux étrangers		41 366,6	39 551,8
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves issues du capital		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices		1 297,1	1 623,6
Perte du groupe		-245,4	-325,3
Fonds propres sans parts des minoritaires		12 120,8	12 367,3
Parts des minoritaires	13	74,9	139,0
Total Fonds propres		12 195,7	12 506,3
Total Passif		53 562,2	52 058,1

Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

76

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

En millions de francs	Remarque	2022	2021
Perte du groupe		-245,4	-325,3
Amortissements de l'actif immobilisé	19, 20, 21	2 560,9	2 455,1
Pertes sur dépréciations d'actifs	20, 21	146,5	7,2
Diminution de provisions		-17,0	-4,2
Autres charges sans incidence sur le fonds		5,4	32,6
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-17,3	-35,6
Bénéfices/pertes proportionnels résultant de la prise en compte selon la méthode de la mise en équivalence		-1,1	2,4
Résultat des parts des minoritaires		-61,8	3,9
Variation de l'actif circulant net	28	71,1	197,8
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		2 441,4	2 333,9
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 509,1	-1 430,2
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		932,4	903,7
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 339,7	-3 428,8
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		50,6	47,9
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-6,7	-19,5
Paievements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		1,9	5,8
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-281,5	-266,2
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement		-3 575,4	-3 660,8
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 509,1	1 430,2
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		672,1	762,9
Remboursements d'engagements financiers à court terme		-447,5	-773,7
Augmentation d'engagements financiers à long terme		924,0	1 071,2
Remboursements de capital aux actionnaires minoritaires		-1,2	-12,0
Flux de trésorerie résultant de l'activité de financement		2 656,4	2 478,5
Variations des liquidités		13,4	-278,6
Liquidités au 1 ^{er} janvier		133,3	411,8
Liquidités au 31 décembre		146,7	133,3
Variation des liquidités		13,4	-278,6

Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2022	2021
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation	932,4	903,7
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement	-3 575,4	-3 660,8
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-2 643,0	-2 757,1
Flux de trésorerie résultant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	2 181,1	2 193,0
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-461,9	-564,1
Flux de trésorerie résultant du financement des investissements commerciaux	475,3	285,5
Total Flux de trésorerie	13,4	-278,6

Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

78

En millions de francs	Capital social	Réserves issues du capital (agios)	Réserves provenant de bénéfices	Écarts de conversion	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
Fonds propres au 1.1.2021	9 000,0	2 069,1	1 633,8	-8,9	12 694,0	144,0	12 838,5
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,1	-9,1
Perte du groupe	0,0	0,0	-325,3	0,0	-325,3	3,9	-321,4
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-1,3	-1,3	-0,4	-1,7
Fonds propres au 31.12.2021	9 000,0	2 069,1	1 308,4	-10,2	12 367,3	139,0	12 506,3
Modification du périmètre de consolidation	0,0	0,0	-0,5	0,5	0,0	-0,1	-0,1
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	-1,9
Perte du groupe	0,0	0,0	-245,4	0,0	-245,4	-61,8	-307,1
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2	-0,3	-1,5
Fonds propres au 31.12.2022	9 000,0	2 069,1	1 062,6	-10,9	12 120,8	74,9	12 195,7

Le capital-actions, entièrement libéré, est divisé en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. La Confédération est l'unique actionnaire.

Le montant des réserves statutaires et légales non distribuables au 31 décembre 2022 s'élève à 1890,3 millions de francs (2021: 1964,2 millions).

Annexe aux comptes consolidés 2022.

Principes de consolidation.

Généralités.

Les principes appliqués en matière de présentation des comptes satisfont aux exigences du droit suisse des sociétés anonymes et à l'ensemble des recommandations relatives à la présentation des comptes (Swiss GAAP RPC). Ils donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que des résultats.

Le rapport financier des CFF est disponible en allemand, français et italien. La version allemande fait foi.

Date de clôture.

La durée de l'exercice comptable est de douze mois pour toutes les sociétés comprises dans le périmètre de consolidation. L'exercice comptable est identique à l'année civile.

Périmètre de consolidation.

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

Les CFF sont en relation avec des sociétés ad hoc (SPE – Special Purpose Entities) pour des opérations de leasing transfrontalier. Ces sociétés ne font pas partie du périmètre de consolidation, car les CFF n'y possèdent aucune participation ou option sur titres ni droit de vote ou autres droits. Ces transactions sont inscrites au bilan en tant que leasing financier.

Les sociétés faisant partie du périmètre de consolidation sont mentionnées dans la liste des participations du groupe CFF à la page 104.

Méthode de consolidation.

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

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

La méthode de consolidation intégrale est appliquée à toutes les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte supérieure à 50% et dont elle contrôle la politique financière et opérationnelle. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100%; les parts de tiers aux fonds propres et au résultat sont présentées séparément. CFF SA détient une participation supérieure à 50% dans AlpTransit Gotthard SA et Lémanis SA. Ces sociétés ne font pas l'objet d'une intégration globale, mais sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, car le critère du contrôle n'est pas rempli en raison d'accords et de dispositions statutaires.

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

Les sociétés associées, c'est-à-dire toutes les entreprises dans lesquelles CFF SA détient une participation de 20 à 50%, sont intégrées selon la méthode de mise en équivalence. Elles sont comptabilisées à une valeur proportionnelle aux fonds propres au jour d'établissement du bilan. Leur réévaluation est inscrite au résultat financier.

Parts des minoritaires.

Les parts des minoritaires figurant dans les comptes consolidés et le résultat 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.

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

Les cours de change suivants ont été appliqués:

	Cours moyen 2022	Cours moyen 2021	Cours du jour de clôture 31.12.2022	Cours du jour de clôture 31.12.2021
EUR	1,00	1,08	0,98	1,03

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

Généralités.

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

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

Les **travaux en cours** sont comptabilisés au coût d'acquisition ou à la valeur d'aliénation réalisable si elle est plus basse (principe de la valeur la plus basse). La saisie de leur résultat ne se fait qu'après le passage du risque de livraison et de prestation du mandataire au mandant (méthode du Completed Contract).

Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les participations non consolidées dans lesquelles CFF SA détient au plus 20% des voix et qui sont comptabilisées à la valeur d'acquisition, déduction faite des corrections de valeur appropriées et économiquement nécessaires. Les participations dans les sociétés associées incluent les participations dans lesquelles CFF SA détient au moins 20% des voix et qui sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence. Les prêts à long terme envers les sociétés associées sont portés en compte à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets. Les immobilisations financières englobent également les actifs des institutions de prévoyance et les réserves de cotisations d'employeur, lesquelles font l'objet d'une correction de valeur si une renonciation conditionnelle à leur utilisation a été accordée. Des impôts différés actifs sur des différences temporaires ainsi que sur des pertes fiscales reportées ne peuvent être comptabilisés que lorsqu'il est probable qu'ils pourront être réalisés dans le futur par l'existence de bénéfices imposables suffisants. Les autres immobilisations financières englobent les prêts à des tiers (déduction faite des corrections de valeur pour les risques de solvabilité), les opérations de régularisation à long terme des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés et les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt.

Les **immobilisations corporelles** sont portées au bilan au coût d'acquisition ou au prix de revient. Les amortisse-

Actif circulant.

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

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

Les **stocks**, généralement utilisés à des fins propres, sont comptabilisés soit au coût d'acquisition, soit au prix de revient, déduction faite des éventuels escomptes accordés. Le principe de la valeur la plus basse est appliqué. Les risques liés à une durée de stockage particulièrement longue ou à une réduction des possibilités d'utilisation sont pris en compte par des corrections de valeur. La détention de pièces de rechange stratégiques visant à garantir une exploitation ferroviaire optimale est prise en compte séparément. Tant que leur utilisation est prévisible, ces pièces sont inscrites au bilan à leur coût d'acquisition ou de fabrication sans faire l'objet d'une correction de valeur.

ments se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation, déduction faite des amortissements cumulés et des corrections de valeur nécessaires lors de l'évaluation postérieure. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

	Durée d'utilisation (en années)
Véhicules	
Véhicules sur rails	20-33
Véhicules routiers et autres	5-20
Ouvrages d'art et voie ferrée	
Ponts	80
Tunnels	80
Voies	25-50
Aiguilles	25-50
Installations de courant de traction et de sécurité	
Installations de lignes de contact	25-50
Lignes de transport	40-60
Centrales électriques, génératrices et équipements électrotechniques	20-40
Centrales électriques, ouvrages hydrauliques	80
Postes d'enclenchement, signaux, systèmes de contrôle de la marche des trains	20-50
Autres immobilisations corporelles	
Installations d'accueil	20-80
Télécommunications	4-20
Moyens d'exploitation et équipements	5-40
Bâtiments	
Ateliers, bâtiments d'exploitation, bâtiments de bureaux et d'habitation	20-75

Les intérêts passifs échus durant la réalisation des actifs sont activés si le délai requis entre le début du chantier et la mise en service est important. Basée sur la valeur moyenne du bien, l'activation est effectuée au taux moyen des capitaux étrangers portant intérêt.

Les valeurs immobilisées en leasing et assimilées à l'achat d'un objet sur le plan économique sont activées dans les immobilisations corporelles et amorties sur la même durée que les immobilisations comparables. Les dettes résultant de contrats de leasing sont comptabilisées comme dettes financières.

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

Les **immobilisations corporelles en cours de construction** comprennent l'ensemble des coûts de projets activables, relatifs à des immobilisations corporelles. Les coûts de projets non activables sont mis à la charge du compte de résultat au moment de son établissement.

Les **immobilisations incorporelles** regroupent les valeurs incorporelles acquises (goodwill, droits d'utilisation des eaux, droits de passage, autres droits et logiciels). Elles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation probable. Les immobilisations incorporelles créées par CFF SA ne sont activées que si elles sont identifiables et génèrent un profit mesurable sur plusieurs années et si les coûts peuvent être définis de manière fiable.

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

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

L'ensemble des coûts de projets activables figurent au poste «Immobilisations incorporelles en cours de construction». Les coûts de projets non activables sont mis à la charge du compte de résultat au moment de son établissement.

Tous les actifs sont contrôlés à la date du bilan en vue d'identifier des signes de **dépréciation d'actifs** (Impairment). On parle de dépréciation lorsque la valeur comptable de l'actif dépasse la valeur réalisable, à savoir la valeur la plus élevée entre la valeur du marché et la valeur d'usage. S'il y a dépréciation d'actifs, la valeur comptable doit être ramenée à la valeur réalisable et la dépréciation d'actifs doit être inscrite en diminution du résultat consolidé de la période.

Capitaux étrangers.

Les capitaux étrangers sont comptabilisés à leur valeur nominale, exception faite des provisions et des dettes envers les institutions de prévoyance. Sont considérées comme dettes financières **à long terme** toutes les dettes d'une durée résiduelle supérieure à douze mois.

Les **dettes financières** englobent les prêts et les avances consentis par la Confédération et des tiers, tels que les dettes bancaires, les dettes résultant de contrats de leasing ou les dettes envers la Caisse du personnel CFF. Les dettes bancaires englobent aussi les prêts de la société Eurofima, qui finance le matériel roulant des chemins de fer étatiques européens. Les CFF financent les investissements hors du secteur Infrastructure principalement par le biais de prêts à intérêts remboursables octroyés par la Confédération (prêts commerciaux).

Les **prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire** incluent les prêts octroyés par la Confédération et les cantons. Généralement, ils sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Les dettes à long terme englobent les régularisations des recettes à long terme ainsi que les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt avec un solde passif. Les **provisions** sont constituées s'il existe des engagements juridiques ou de fait. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte.

La provision vacances/avoirs en temps comprend, outre les gratifications pour ancienneté de service et les soldes de

jours de vacances non encore utilisés, les avoirs en temps supplémentaire et les avoirs en temps constitués dans le cadre du modèle de durée de la vie active «Flexa». Ce modèle offre aux collaborateurs la possibilité de constituer une épargne (temps ou argent) sur un compte de temps individuel et de l'utiliser ultérieurement sous forme de temps.

Les provisions fiscales comptabilisées dans les provisions à long terme regroupent les impôts différés. Elles tiennent compte de toutes les répercussions fiscales qui découlent des différents principes d'évaluation internes au groupe ou liés au droit commercial et à la fiscalité locale. Elles sont constituées selon la méthode «liability» et, le cas échéant, adaptées périodiquement en fonction des modifications de la législation fiscale locale.

Engagements de prévoyance.

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

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

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

Compte de résultat.

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

Parmi les principales sources de revenus des CFF figurent les produits du trafic (voyageurs et marchandises), les prestations des pouvoirs publics et les produits résultant de la location d'immeubles.

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

Les **produits du trafic marchandises** sont calculés sur la base des prestations de transport réellement effectuées au cours de la période sous revue.

Les **prestations des pouvoirs publics** comprennent les indemnités de la Confédération et des cantons liées à l'infrastructure ferroviaire et au trafic régional voyageurs et sont destinées à compenser les coûts qui ne sont pas couverts en vertu des conventions passées avec les commanditaires. Les **produits résultant de la location d'immeubles** regroupent les revenus issus de la location de surfaces commerciales dans les gares, de bureaux et de logements, ajustés à la période.

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

Produits dérivés.

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

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

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

La part à long terme est comptabilisée dans les autres immobilisations financières et reclassée dans les actifs de régularisation lorsqu'elle arrive à échéance.

Engagements conditionnels et créances conditionnelles.

Les engagements conditionnels comprennent les cautionnements, les garanties et constitutions de gages ainsi que les autres engagements à caractère conditionnel. Ils sont

portés en compte à leur valeur nominale. Les créances conditionnelles sont comptabilisées lorsqu'il s'agit d'actifs susceptibles de produire un avantage économique.

Autres engagements ne figurant pas au bilan.

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

Remarques concernant les comptes consolidés.

Modification du périmètre de consolidation.

En 2022, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- vente d'une part de 41,5% dans Rail Europe SAS, Puteaux (mars 2022);
- liquidation de Sillon Suisse SA, Berne (avril 2022);
- vente d'une part de 30,6% dans BOS Management AG, Altstätten (décembre 2022);
- augmentation de 34,0% de la participation dans Sensentalbahn AG, Berne, désormais de 99,5% (décembre 2022);
- réduction de 11,5% de la participation dans Gateway Basel Nord AG, Bâle, désormais de 21,7% (décembre 2022; dorénavant prise en compte selon la méthode de mise en équivalence).

Dépréciations d'actifs de CFF Cargo SA.

Les difficultés du fret ferroviaire en Suisse ont un impact négatif sur les perspectives économiques de CFF Cargo SA. Le chiffre d'affaires et la rentabilité de l'entreprise se sont nettement dégradés ces dernières années. Dans le cadre du trafic par wagons isolés, des wagons chargés de marchandises de toutes sortes et aux destinations diverses sont réceptionnés chez les clients avant d'être regroupés et réorganisés dans les gares de triage, puis acheminés sur de courtes distances pour être remis au destinataire. L'exploitation d'un tel réseau est soumise à des coûts fixes et fortement concurrencée par la route.

Le processus politique concernant la nouvelle loi sur le transport de marchandises est en cours. Début novembre 2022, le Conseil fédéral a mis en consultation deux variantes de développement des conditions-cadres pour le fret ferroviaire suisse. Une seule variante prévoit le soutien financier du trafic par wagons isolés à l'aide de contributions d'investissement et d'indemnités compensatoires.

Compte tenu des incertitudes sur le choix de la variante et des conséquences qui en résultent pour CFF Cargo SA sur les plans opérationnel et financier, l'évaluation des valeurs patrimoniales s'est basée sur les valeurs nettes du marché. Selon les conclusions du test de dépréciation réalisé sur la base de cette hypothèse, les corrections de valeur nécessaires sont importantes.

Les comptes du groupe enregistrent donc des amortissements extraordinaires à hauteur de 127,9 millions de francs. Les conséquences sur le résultat de la période sont réduites de 35% en raison de la part revenant aux minoritaires; elles se chiffrent à 83,1 millions de francs.

Stabilisation financière des CFF.

En raison de l'augmentation constante de l'endettement des CFF, des pertes en trafic grandes lignes liées au coronavirus et de la mise en œuvre de la motion 22.3008 «Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de Covid-19», le Conseil fédéral a adopté, lors de sa séance du 19 octobre 2022, des mesures visant à stabiliser la situation financière des CFF.

Les mesures ayant une incidence financière englobent une contribution à fonds perdu destinée à compenser les pertes enregistrées par le trafic grandes lignes de 2020 à 2022, ainsi que la réduction de la contribution dite de couverture pour les années 2023 à 2029. Cette contribution fait partie des redevances que le trafic grandes lignes verse à Infrastructure pour l'utilisation des sillons. La réduction de la contribution de couverture a pour corollaire une augmentation des contributions d'exploitation versées par la Confédération au titre de l'infrastructure.

Ces mesures doivent permettre de limiter et de contrôler la hausse de l'endettement des CFF.

Par ailleurs, le Conseil fédéral propose d'adapter les conditions auxquelles la Confédération peut octroyer aux CFF des prêts dits de trésorerie tout en respectant les exigences du frein à l'endettement. La mise en œuvre requiert notamment une modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCdF) et de la loi concernant une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL); la procédure de consultation s'achèvera fin mars 2023.

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2022	2021
Produits du trafic voyageurs	3 395,4	2 539,7
Produits du trafic marchandises	746,5	777,4
Infrastructure (produit des sillons)	100,6	92,2
Produits du trafic	4 242,5	3 409,3

Les produits du trafic ont augmenté de 833,2 millions de francs (+24,4%).

Le trafic voyageurs a sensiblement repris après la levée des mesures liées au coronavirus au 2^e trimestre. Dans l'ensemble, les produits ont crû de 855,6 millions de francs par rapport à 2021 (+33,7%).

Le trafic marchandises a été fortement impacté, en Suisse notamment. Dans l'ensemble, les produits ont baissé de 30,9 millions de francs (-4,0%).

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2022	2021
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs		
Confédération	371,7	387,0
Cantons	416,2	446,9
Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	787,9	833,9
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 509,1	1 430,2
Parts d'investissements non activables	332,9	348,0
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	337,9	438,5
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations	2 179,8	2 216,6
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial		
Confédération	132,7	158,4
Cantons	25,2	11,7
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	158,0	170,1
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	2 337,8	2 386,7
Indemnités compensatoires versées par la Confédération à Cargo pour le trafic marchandises	1,5	43,0
Total Indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises	1,5	43,0
Prestations des pouvoirs publics	3 127,2	3 263,7

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic régional voyageurs compensent les coûts non couverts par les voyageurs. Les indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs ont reculé de 46,0 millions de francs (-5,5%), les pouvoirs publics n'ayant plus alloués en 2022 de fonds supplémentaires en vertu de la loi COVID-19.

Les prestations liées à l'infrastructure ferroviaire ont baissé de 48,9 millions de francs, car la contribution à l'exploitation a fortement diminué en raison de la suppression des fonds supplémentaires alloués par la Confédération. L'augmentation des amortissements liés à l'infrastructure illustre le développement constant des installations ferroviaires.

Les indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises ont diminué de 41,5 millions de francs. Le recul correspond précisément à l'aide que CFF Cargo avait obtenu en 2021 pour surmonter la crise sanitaire.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 45,0 millions de francs (2021: 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise (ZVV) conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic régional voyageurs.

3 Produits résultant de la location d'immeubles.

Les produits résultant de la location d'immeubles ont augmenté de 48,7 millions de francs (+8,0%), notamment en raison de la hausse des loyers en fonction du chiffre d'affaires enregistrée après la pandémie et de l'inauguration de nouveaux immeubles comme 3Johann à Bâle ou Letzi Turm à Zurich.

4 Produits accessoires.

En millions de francs	2022	2021
Prestations d'exploitation ferroviaire	40,4	39,9
Prestations de service	228,1	212,6
Travaux de maintenance et d'entretien	51,1	53,3
Produits résultant de la location	96,1	87,6
Produits résultant des ventes d'énergie	426,3	293,5
Opérations de change	28,3	24,9
Commissions	34,9	24,4
Matériel et imprimés	45,0	44,0
Participations financières	261,3	319,4
Prestations dans le cadre de projets de construction	14,9	16,1
Contributions au titre du trafic régional voyageurs transfrontalier	28,8	28,8
Autres produits accessoires	88,2	95,0
Produits accessoires	1 343,2	1 239,6

Les produits accessoires ont crû de 103,6 millions de francs (+8,4%).

Les prestations d'exploitation ferroviaire étaient enregistrées dans les produits du trafic en 2021. Elles figurent désormais dans les produits accessoires, car elles se composent essentiellement de prestations de location de services. L'exercice précédent a été adapté en conséquence.

Les produits des prestations de service ont crû de 15,4 millions de francs (+7,3%) en raison notamment de la reprise de l'activité de restauration ferroviaire.

L'augmentation des prix de l'énergie se reflète dans la hausse des produits résultant des ventes d'énergie, qui s'établissent à 132,8 millions de francs (+45,2%).

Les participations financières ont baissé de 58,1 millions de francs (-18,2%). Elles englobent en particulier les contributions de la branche pour les coûts de la plate-forme d'exploitation des transports publics suisses, les produits liés aux réassurances ou les participations versées par les communes pour financer des projets de construction. La baisse résulte principalement d'une faible part de projets de construction.

5 Prestations propres.

En millions de francs	2022	2021
Investissements	913,6	914,6
Établissement de stocks	443,3	434,4
Prestations propres	1 356,9	1 348,9

6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont augmenté de 50,5 millions de francs (+6,5%), à 827,7 millions. Les produits liés aux travaux de maintenance et d'entretien des véhicules ont augmenté en raison de la hausse des prix et du surcroît de prestations en la matière.

7 Charges de personnel.

En millions de francs	2022	2021
Charges salariales	3 203,5	3 167,0
Location de personnel	494,8	464,5
Charges sociales	611,4	625,7
Autres charges de personnel	230,6	150,1
Charges de personnel	4 540,3	4 407,3

Les charges de personnel ont crû de 133,1 millions de francs (+3,0%) par rapport à l'exercice précédent.

Le nombre de postes à temps plein en moyenne annuelle a augmenté de 284 pour s'inscrire à 34 227. Cette croissance concerne en particulier la production ferroviaire (conduite des trains), l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que SBB Cargo International.

Les autres charges de personnel ont augmenté de 80,5 millions de francs (+53,7%) en raison, notamment, de la nouvelle réglementation relative aux facilités de voyage pour le personnel des transports publics.

8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2022	2021
Prestations d'exploitation ferroviaire	527,3	493,6
Location d'immobilisations corporelles	75,0	71,8
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	523,5	603,8
Charges de véhicules	246,1	202,3
Charges d'énergie	686,4	364,3
Charges d'administration	90,6	97,2
Charges d'informatique	215,6	200,2
Dépenses publicitaires	45,3	33,1
Concessions, droits et taxes	127,0	110,3
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics	104,4	96,7
Charges d'exploitation diverses	170,0	174,2
Autres charges d'exploitation	2 811,2	2 447,5

Les autres charges d'exploitation ont enregistré une hausse de 363,7 millions de francs (+14,9%).

Les prestations d'exploitation ferroviaire ont progressé de 33,6 millions de francs (+6,9%) en raison des coopérations dans le cadre de la concession pour le trafic grandes lignes.

Les charges liées à l'entretien, à la réparation et au remplacement d'installations par des tiers ont diminué de 80,3 millions de francs (-13,3%) en raison du recul des parts d'investissement non activables dans le cadre des projets d'infrastructure ferroviaire.

Les charges d'énergie ont augmenté de 322,2 millions de francs (+88,4%). Cette hausse est largement liée à la sécheresse et à ses conséquences (recul de la production énergétique, indisponibilité imprévue des centrales et assèchement des lacs de retenue), obligeant les CFF à acheter de l'énergie sur le marché pour garantir la sécurité d'approvisionnement en cas de pénurie d'énergie. Elle s'explique aussi par la flambée des prix sur le marché.

Les charges comptabilisées dans la réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics se basent sur les dispositions appliquées aux entreprises de transports publics en matière de TVA. En lieu et place d'une réduction de la TVA déductible proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, les CFF appliquent une réduction représentant un taux forfaitaire sur les prestations qui leur sont versées par les pouvoirs publics.

9 Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2022	2021
Amortissements des immobilisations financières	0,5	1,7
Amortissements des immobilisations corporelles	2 200,7	2 083,6
Amortissements des immobilisations incorporelles	214,9	205,5
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles de CFF Cargo SA	127,9	0,0
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles	160,9	170,6
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles	2,4	0,8
Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles	2 707,4	2 462,3

Les amortissements ont augmenté de 245,1 millions de francs (+10,0%). L'augmentation s'explique non seulement par la dépréciation d'actifs de CFF Cargo SA, mais aussi et surtout par l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, l'acquisition de nouveau matériel roulant en trafic grandes lignes et l'inauguration de bâtiments.

10 Résultat financier.

En millions de francs	2022	2021
Produits de participation et produits financiers envers des tiers	2,3	2,5
Charges financières envers des tiers	-58,0	-55,6
Charges financières prêts d'actionnaires	-49,5	-48,3
Part au résultat des sociétés associées	3,5	-0,4
Résultats de change	-30,8	2,6
Autres résultats financiers	-2,0	1,2
Résultat financier	-134,5	-98,0

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

Le résultat financier négatif s'est aggravé de 36,5 millions de francs (+37,3%) en raison notamment des pertes de change liées à l'euro.

11 Résultat issu de la vente de biens immobiliers.

En millions de francs	2022	2021
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	8,3	24,3
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,2	-0,1
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	8,1	24,2

12 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2022	2021
Impôts courants sur les bénéfices	19,4	20,7
Impôts différés sur les bénéfices	1,4	2,4
Impôts sur les bénéfices	20,9	23,0

La prétention fiscale différée pour perte fiscale reportée des sociétés du groupe imposables s'élève à 99,8 millions de francs (2021: 36,8 millions).
Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

CFF SA et les sociétés du groupe fournissant des prestations en trafic régional voyageurs paient des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Dans le cadre d'une activité de transport concessionnaire, elles sont exonérées aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt foncier.

13 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Situation au 1.1	139,0	144,5
Modification du périmètre de consolidation	-0,1	0,0
Variation des parts détenues	-1,9	-9,1
Part au résultat	-61,8	3,9
Écarts de conversion	-0,3	-0,4
Situation au 31.12	74,9	139,0

La part au résultat s'explique essentiellement par la part des minoritaires dans la dépréciation d'actifs de CFF Cargo SA.

14 Liquidités.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Caisse	54,7	30,2
Avoirs en comptes postaux et bancaires	26,8	30,2
Comptes de transit	65,1	72,8
Liquidités	146,7	133,3

15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	313,5	250,0
envers l'actionnaire (Confédération)	13,6	24,5
envers les sociétés associées	19,6	33,1
Corrections de valeur	-10,3	-10,8
Créances résultant de livraisons et de prestations	336,3	296,8

89

16 Autres créances.

Les autres créances englobent les avoirs de la déduction de l'impôt préalable et les avances versées aux fournisseurs. Elles ont diminué de 0,9 million de francs en 2022 et s'inscrivent à 144,8 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

17 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Stocks	671,6	620,7
Travaux en cours	134,8	228,9
Acomptes liés à des commandes clients	-122,7	-223,0
Corrections de valeur	-253,8	-235,9
Stocks et travaux en cours	429,9	390,7

Les stocks et travaux en cours ont augmenté de 39,2 millions de francs (+10,0%) en raison de la reconstitution des stocks pour le parc de véhicules.

18 Comptes de régularisation actif.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés	20,7	20,9
Régularisation des prestations à payer	228,6	225,9
Régularisation des prestations payées d'avance	49,1	33,7
Régularisation des indemnités dues	45,1	153,2
Comptes de régularisation actif	343,5	433,8

Le compte de régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés comprend la part des coûts de dissolution qui est enregistrée au titre du prochain exercice en parallèle avec le sous-jacent.
La régularisation des indemnités dues a diminué vu que les fonds supplémentaires alloués par les pouvoirs publics dans le cadre de la crise sanitaire en vertu de la loi COVID-19 ont été versés au titre de l'année 2021.

19 Immobilisations financières.

En millions de francs	Autres parti- cipations	Participa- tions dans les sociétés associées	Prêts aux sociétés associées	Actifs résul- tant d'institu- tions de pré- voyance	Autres immo- bilisations financières	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2021	34,9	254,4	1,1	10,4	228,8	529,6

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2021	60,3	254,4	1,1	10,4	232,5	558,7
Fluctuations de valeur	0,0	-5,1	0,0	0,0	0,0	-5,1
Entrées	1,7	5,8	0,0	4,3	131,4	143,1
Sorties	-11,5	-4,2	0,0	-12,8	-5,2	-33,6
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,1	-20,1
Situation au 31.12.2021	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2021	-25,4	0,0	0,0	0,0	-3,7	-29,1
Entrées	-1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,7
Sorties	11,5	0,0	0,0	0,0	3,7	15,2
Situation au 31.12.2021	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7

Valeurs comptables nettes au 31.12.2021	34,9	250,8	1,1	1,9	338,6	627,4
--	-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2022	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0
Fluctuations de valeur	-0,1	-5,6	0,0	0,0	0,0	-5,6
Entrées	0,6	6,7	0,0	0,1	0,0	7,4
Sorties	-1,0	-0,2	0,0	-0,7	-125,2	-127,2
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,0	-20,0
Situation au 31.12.2022	50,0	251,8	1,1	1,3	193,4	497,7

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2022	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7
Entrées	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Sorties	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
Situation au 31.12.2022	-15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,3

Valeurs comptables nettes au 31.12.2022	34,7	251,8	1,1	1,3	193,4	482,4
--	-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 0,7 million de francs (2021 : 12,8 millions) dans les sorties.

Dans les autres immobilisations financières, les sorties concernent en particulier les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contre-partie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt.

20 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

En millions de francs	Véhicules (y c. contrats de leasing)	Ouvrages d'art et voie fermée	Installations de courant de traction et de sécurité	Autres immo- bilisations corporelles	Terrains et bâtiments	Immobilisa- tions en cours de construction et acomptes	Total Immo- bilisations corporelles
Valeurs comptables nettes au 1.1.2021	7 999,4	15 512,3	5 455,3	3 327,0	6 629,1	9 065,9	47 989,1

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2021	19 271,0	23 341,6	12 015,1	7 513,2	9 422,2	9 066,0	80 629,0
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Entrées	0,0	0,0	12,3	0,4	5,1	3 182,3	3 200,1
Sorties	-452,6	-198,9	-240,5	-128,3	-38,0	0,0	-1 058,5
Reclassifications	891,5	2 356,8	992,0	703,4	411,4	-5 354,7	0,4
Situation au 31.12.2021	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2021	-11 271,6	-7 829,3	-6 559,8	-4 186,1	-2 793,1	0,0	-32 639,9
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Amortissements planifiés	-598,4	-499,1	-414,4	-386,8	-178,3	0,0	-2 077,1
Dépréciations d'actifs	-0,4	0,0	-0,7	-0,7	-2,9	-1,9	-6,6
Sorties	433,1	136,3	166,4	117,0	18,7	0,0	871,6
Reclassifications	-0,1	-5,9	4,0	-6,8	9,9	0,0	1,2
Situation au 31.12.2021	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7

Valeurs comptables nettes au 31.12.2021

	8 272,6	17 301,5	5 974,3	3 625,1	6 855,0	6 891,7	48 920,2
dont contrats de leasing	63,6						63,6
dont objets de rendement					2 254,5		2 254,5
dont terrains non bâtis					37,4		37,4

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2022	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Entrées	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	3 342,7	3 343,1
Activation a posteriori des tunnels de base du Ceneri et du St-Go- thard	0,0	321,2	161,6	244,4	38,8	0,0	766,0
Sorties	-299,5	-165,7	-152,5	-278,2	-53,5	0,0	-949,4
Reclassifications	787,8	1 015,5	859,8	659,7	259,2	-3 594,7	-12,8
Situation au 31.12.2022	20 198,2	26 670,4	13 647,8	8 714,7	10 045,0	6 641,6	85 917,7

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2022	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Amortissements planifiés	-623,5	-532,1	-418,7	-420,0	-188,0	0,0	-2 182,2
Dépréciations d'actifs	-61,0	-24,8	-2,2	-7,9	-4,4	-9,4	-109,6
Sorties	265,4	102,3	110,2	250,5	23,3	0,0	751,7
Reclassifications	4,9	-1,6	0,0	-8,5	1,7	1,5	-2,0
Situation au 31.12.2022	-11 851,5	-8 654,0	-7 115,2	-4 649,2	-3 113,1	-9,7	-35 392,7

Valeurs comptables nettes au 31.12.2022

	8 346,7	18 016,3	6 532,6	4 065,5	6 931,9	6 631,9	50 525,0
dont contrats de leasing	56,6						56,6
dont objets de rendement					2 547,3		2 547,3
dont terrains non bâtis					37,8		37,8

Les acomptes s'élèvent à 463,8 millions de francs (2021: 391,3 millions).

Les investissements ont diminué de 63,6 millions de francs (2021: 48,8 millions) en raison des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit et de la mise en œuvre de diverses mesures conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 14,5 millions de francs (2021: 13,4 millions).

Les dépréciations d'actifs correspondent à des amortissements extraordinaires que CFF Cargo SA a effectués pour un total de 91,1 millions de francs (voir remarque «Dépréciation d'actifs de CFF Cargo SA»). Les autres dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 160,9 millions de francs (2021: 170,6 millions). Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

La société AlpTransit Gotthard SA continue d'effectuer des travaux consécutifs dans les tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri, deux ouvrages qu'elle a livrés à CFF SA après leur mise en service. Au cours de l'exercice 2022, CFF SA a repris les travaux de finition dans le tunnel de base du St-Gothard et les travaux consécutifs dans le tunnel de base du Ceneri pour un montant de 769,4 millions d'euros dans les immobilisations corporelles et incorporelles ainsi que dans les stocks. AlpTransit Gotthard SA lui a également transféré une enveloppe d'un même montant au titre des prêts non remboursables alloués par les pouvoirs publics pour financer l'infrastructure ferroviaire.

La reprise comprend également les travaux de percée des tunnels pour un montant de 494,0 millions de francs, qui ont été financés à l'aide de contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics. Ces contributions ont été reversées net à CFF SA.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, par exemple pour le désenchevêtrement sur le tronçon Bâle-Muttenz, l'aménagement sur quatre voies à Liestal ou la double voie entre Gléresse et Douanne. L'agrandissement du parc de véhicules en trafics régional et grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Lausanne, Lucerne et Zurich expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans les gares de Lausanne, Fribourg et Zurich.

21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2021	0,0	136,5	502,3	418,4	1 057,2

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2021	9,9	328,3	1 845,4	419,1	2 602,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Entrées	3,3	0,0	0,9	265,4	269,5
Sorties	0,0	0,0	-96,9	-8,6	-105,5
Reclassifications	0,0	3,5	234,2	-238,1	-0,4
Situation au 31.12.2021	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2021	-9,9	-191,8	-1 343,1	-0,7	-1 545,4
Amortissements planifiés	-0,7	-5,5	-198,7	0,0	-204,9
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-0,6	0,0	-0,6
Sorties	0,0	0,0	96,1	0,0	96,1
Reclassifications	0,0	0,0	-1,1	0,0	-1,1
Situation au 31.12.2021	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9

Valeurs comptables nettes au 31.12.2021	2,6	134,4	536,2	437,1	1 110,3
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2022	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Entrées	0,0	0,0	1,0	280,5	281,5
Activation a posteriori des tunnels de base du Ceneri et du St-Gothard	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
Sorties	0,0	-0,7	-182,0	0,0	-182,7
Reclassifications	0,0	29,1	179,9	-196,3	12,8
Situation au 31.12.2022	13,2	360,1	1 983,7	522,0	2 879,0

Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2022	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9
Amortissements planifiés	-0,7	-5,7	-208,4	0,0	-214,8
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-29,4	-7,5	-36,9
Sorties	0,0	0,7	179,6	0,0	180,3
Reclassifications	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
Situation au 31.12.2022	-11,2	-202,3	-1 503,6	-8,2	-1 725,2

Valeurs comptables nettes au 31.12.2022	2,0	157,8	480,2	513,8	1 153,8
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

Les acomptes s'élèvent à 108,5 millions de francs (2021: 104,5 millions).

En 2022, aucun montant enregistré dans les immobilisations en cours de construction n'a été réimputé comme charges dans le compte de résultat (2021: 8,6 millions de francs).

Les dépréciations d'actifs correspondent à des amortissements extraordinaires que CFF Cargo SA a effectués pour un total de 36,8 millions de francs (voir remarque «Dépréciation d'actifs de CFF Cargo SA»). Les autres dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 2,4 millions de francs (2021: 0,8 million).

Ils ne sont pas comptabilisés dans les corrections de valeur cumulées.

Les droits comprennent entre autres les droits liés au trafic international de coopération, les concessions du droit d'eau, les droits de superficie, les droits de passage et les droits de passage souterrain. Les immobilisations incorporelles en cours de construction regroupent les projets concernant des logiciels et les acomptes pour concessions du droit d'eau.
Se reporter à la remarque 20 «Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction» pour de plus amples informations sur l'activation a posteriori des tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri.

22 Dettes financières.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Dettes financières à court terme		
Dettes bancaires	409,5	500,3
Dettes financières envers les sociétés associées	0,6	0,7
Prêts de tiers	0,0	2,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	365,0	300,0
Prêts d'institutions de prévoyance	92,1	88,5
Total Dettes financières à court terme	867,1	891,6
Dettes financières à long terme		
Dettes bancaires	2 966,5	2 980,2
Dettes résultant de contrats de leasing	33,8	39,5
Caisse du personnel	804,7	824,0
Prêts de tiers	100,0	100,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	5 930,0	5 480,0
Prêts d'institutions de prévoyance	824,5	916,6
Total Dettes financières à long terme	10 659,5	10 340,3
Dettes financières	11 526,7	11 231,9

En raison de l'échéance, un montant de 423,0 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2021: 305,4 millions).

Les corrections de valeur de marché et de devises sur les dettes financières à long terme s'élèvent à 0,1 million de francs (2021: 0,1 million) et n'ont aucune incidence sur les liquidités. Les conditions des prêts commerciaux de la Confédération sont conformes aux prescriptions de l'Administration fédérale des finances.

Les dettes financières ont augmenté de 294,8 millions de francs, à 11 526,7 millions. Cet accroissement s'explique par le flux de trésorerie disponible négatif.

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

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Prêts à court terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,4	0,4
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,4	0,4
Total Prêts à court terme	0,7	0,7
Prêts à long terme		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	23 682,0	22 275,1
Prêts des cantons (sans intérêts)	2 102,1	2 067,6
Total Prêts à long terme	25 784,1	24 342,6
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	25 784,8	24 343,4

L'augmentation des prêts sans intérêts est imputable à l'avancement de divers chantiers dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), du programme Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), de l'étape d'aménagement 2035 et de l'aménagement des voies d'accès AlpTransit, ainsi qu'à l'activation a posteriori des tunnels de base du Ceneri et du St-Gothard (voir remarque 20 «Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction»).

Détails des prêts envers la Confédération.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	4 480,5	3 828,3
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	18 131,2	16 688,2
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	908,0	899,1
Prêts issus d'autres conventions	162,6	859,9
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 295,0	5 780,0
Prêts envers la Confédération	29 977,4	28 055,4

Hormis le prêt commercial, tous les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions.

24 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	623,6	632,7
envers l'actionnaire (Confédération)	34,4	40,6
envers les sociétés associées	1,5	0,9
Dettes résultant de livraisons et de prestations	659,6	674,2

25 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Autres dettes à court terme		
Dettes envers les institutions publiques	93,3	111,7
Autres dettes	134,3	147,6
Total Autres dettes à court terme	227,5	259,3
Autres dettes à long terme		
Dettes à long terme envers des tiers	58,1	0,0
Régularisation des recettes	47,5	50,3
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs	624,0	633,0
Total Autres dettes à long terme	729,6	683,3
Autres dettes	957,1	942,7

Compte tenu de l'augmentation des taux d'intérêt, les contreparties ont été dans l'obligation de faire des dépôts en espèces pour réduire les risques sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt. Ces dépôts sont comptabilisés dans les dettes à long terme envers des tiers. Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs englobent les dettes des CFF pour les prestations des collaborateurs à long terme pour un montant de plus de 174,0 millions de francs (2021: 183,0 millions).

Données sur les institutions de prévoyance.

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renoncia- tion à l'utilisation	Bilan	Constitution	Bilan	Résultat RCE dans charges de personnel	Résultat RCE dans charges de personnel
En millions de francs	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	2022	31.12.2021	2022	2021
Fonds patronaux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,5	-12,6
Institutions de prévoyance	1,3	0,0	1,3	0,1	1,4	-0,2	-0,2
Total	1,3	0,0	1,3	0,1	1,9	-0,7	-12,8

95

Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/ insuffisance de couverture	Part écono- mique de l'entreprise	Part écono- mique de l'entreprise	Variation par rapport à l'exercice précédent avec effet sur le résul- tat	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans charges de personnel	Charges de prévoyance dans charges de personnel
En millions de francs	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021			2022	2021
Fonds patronaux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	-12,6
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-340,4	-340,4	-355,2
Total	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-340,4	-341,0	-367,8

Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 916,6 millions de francs (2021: 1005,1 millions) vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF.

Afin de garantir durablement le niveau des rentes actuelles et futures, la Caisse de pensions CFF a décidé, dans le cadre du train de mesures 2016, de baisser le taux d'intérêt technique, d'introduire une table de génération et consécutivement de réduire le taux de conversion de manière échelonnée. Le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a reculé à 100,6% au 31 décembre 2022 (2021: 112,4%).

26 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Régularisation des titres de transport	775,0	676,1
Régularisation des charges financières	39,0	36,3
Régularisation des charges fiscales courantes	3,7	3,3
Autres régularisations	792,4	791,6
Comptes de régularisation passif	1 610,2	1 507,3

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

Les autres comptes de régularisation comprennent des passifs sur les recettes réalisées dans les points de vente CFF et créditées à d'autres entreprises de transport concessionnaires, ainsi que des factures de fournisseurs n'ayant pas encore été reçues.

27 Provisions.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Provisions à court terme	326,9	309,3
Provisions à long terme	501,2	543,2
Provisions	828,1	852,4

Tableau de variation des provisions.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Secteur de l'énergie	Vacances/avoirs en temps	Restructurations	Impôts différés	Autres	Total
Valeur comptable au 1.1.2021	0,4	35,5	375,5	190,2	44,8	9,2	206,3	861,9
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,5
Constitution	0,1	0,0	0,0	23,7	0,5	2,5	72,5	99,3
Utilisation	0,0	-0,8	-8,9	-10,6	-1,0	-0,1	-38,4	-59,7
Dissolution	0,0	0,0	-8,2	0,0	-4,2	0,0	-39,6	-52,0
Reclassification	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	3,5
Valeur comptable au 31.12.2021	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
dont provisions à court terme	0,0	1,8	31,1	137,2	5,0	0,0	134,2	309,3
dont provisions à long terme	0,5	32,9	327,3	66,0	35,2	11,6	69,8	543,2
Valeur comptable au 1.1.2022	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Constitution	0,1	0,0	0,0	29,5	1,3	2,3	80,6	113,8
Utilisation	0,0	-1,2	-31,1	-18,4	-0,6	-0,8	-45,6	-97,7
Dissolution	0,0	-0,3	0,0	0,0	-10,9	-0,1	-28,4	-39,7
Valeur comptable au 31.12.2022	0,6	33,2	327,3	214,2	29,8	13,0	210,1	828,1
dont provisions à court terme	0,0	1,9	27,7	142,3	3,5	0,0	151,5	326,9
dont provisions à long terme	0,6	31,3	299,5	71,9	26,3	13,0	58,6	501,2

Une provision de 110,0 millions de francs a été constituée pour l'assainissement des sites contaminés à l'issue de la transformation des CFF en une société anonyme en 1999. Au cours de l'exercice sous revue, un montant de 1,2 million de francs (2021: 0,8 million) a été prélevé sur la provision pour les travaux de dépollution.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, une provision de 1,2 milliard de francs avait été définie en avril 2001. La provision a été utilisée depuis pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales électriques et de participations ainsi que les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. La provision liée aux contrats énergétiques déficitaires s'élève encore à 327,3 millions de francs. La provision a été utilisée à hauteur de 31,1 millions de francs pour la mise en service de l'usine de pompage-turbinage Nant de Drance.

La provision vacances/avoirs en temps a augmenté de 11,0 millions de francs en raison notamment de nouvelles épargnes temps comptabilisées par le personnel dans le cadre du modèle de durée de la vie active «Flexa» et d'avoirs en vacances et en temps supplémentaire non utilisés.

Les autres provisions contiennent des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Des provisions pour de nouveaux sinistres ont été constituées à hauteur de 46,6 millions de francs. Un montant de 20,2 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres et un montant de 22,1 millions de francs a pu être dissous. La provision pour les fondations qui permettent à certaines catégories professionnelles de partir en retraite anticipée a été augmentée de 0,4 million de francs au cours de l'exercice sous revue. Un montant de 11,9 millions de francs a pu être utilisé.

28 Variation de l'actif circulant net.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Augmentation/diminution des créances résultant de livraisons et de prestations	-39,9	58,3
Augmentation des stocks et travaux en cours	-39,2	-20,2
Diminution des autres créances	89,8	39,6
Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	-14,3	-53,6
Augmentation des autres dettes à court terme	74,7	173,7
Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités	71,1	197,8

Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Engagements financiers	22	11 526,7	11 231,9
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	25 784,8	24 343,4
Total Engagements financiers		37 311,5	35 575,2
./. Liquidités		-146,7	-133,3
Endettement net		37 164,9	35 441,9
Variation par rapport à l'exercice précédent		1 722,9	1 250,4

L'endettement net porteur d'intérêts a crû de 281,4 millions de francs, à 11 380,0 millions (2021: 11 098,6 millions).

Autres données.

Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Cautionnements, obligations de garantie	26,6	26,1
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	3 367,2	3 206,9
Autres engagements à caractère conditionnel	482,6	542,3
Engagements conditionnels et actifs mis en gage	3 876,3	3 775,3

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

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

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

Créances conditionnelles.

Les contrats de livraison d'ouvrage pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Les CFF ont pu s'entendre avec Alstom quant au montant de la pénalité pour retard de livraison des trains duplex destinés au trafic grandes lignes. Les deux parties doivent signer avant la fin du premier trimestre 2023 un avenant au contrat élaboré sur la base du document qu'elles ont d'ores et déjà signé. Les conséquences financières ne seront prises en compte qu'après la signature de l'avenant au contrat.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Engagements d'investissement	8 713,9	7 054,3
Obligations dans le secteur de l'énergie	1 527,2	1 697,7
Autres	2 776,7	2 805,0
Autres engagements ne devant pas être portés au bilan	13 017,8	11 557,0

Les CFF ont passé commande de 286 rames automotrices pour le trafic régional, conjointement avec leurs filiales Turbo AG et RegionAlps SA. Cet achat, le plus important de l'histoire des CFF, explique l'augmentation des engagements d'investissement.

Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Payables dans un délai de 12 mois	9,5	10,0
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	58,9	40,0
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	106,5	64,0
Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan	175,0	113,9

98

Transactions avec des parties liées.

Transactions avec l'actionnaire.

La Confédération détient la totalité des actions de CFF SA.

Aperçu des prestations des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé aux CFF des prestations compensatoires à hauteur de 4611,7 millions de francs (2021: 3594,6 millions) pour les prestations commandées en trafic régional voyageurs, pour les prestations fournies en trafic marchandises en vue de la réalisation de l'objectif du transfert de la route au rail, ainsi que pour les investissements effectués au titre du réseau ferroviaire, y compris l'entretien et l'exploitation. Ce montant est ventilé comme suit:

En millions de francs	2022	2021
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	371,7	324,0
Contribution au déficit du trafic régional voyageurs Loi COVID-19	0,0	62,9
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Amortissements	1 509,1	1 430,2
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Parts non activables	332,9	348,0
Prestations de la Confédération selon la CP versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	337,9	314,1
Avenant à la Convention sur les prestations de la Confédération pour CFF Infrastructure – Contribution à l'exploitation Loi COVID-19	0,0	124,4
Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial	132,7	158,4
Indemnités compensatoires de la Confédération versées à Cargo pour le trafic marchandises	1,5	1,5
Contribution au fret ferroviaire suisse Loi COVID-19	0,0	41,5
Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat	2 685,7	2 805,0
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	1 406,9	768,5
Contributions à fonds perdu pour les investissements, notamment la percée des tunnels du Ceneri et du St-Gothard	519,1	21,1
Total Prestations de la Confédération	4 611,7	3 594,6
En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:		
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	416,2	345,7
Contribution au déficit du trafic régional voyageurs Loi COVID-19	0,0	101,3
Prestations liées aux parts non activées d'investissements assortis d'un financement spécial	25,2	11,7
Total Prestations des cantons influant sur le résultat	441,4	458,6
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	34,5	9,9
Contributions à fonds perdu pour les investissements	38,5	27,7
Total Prestations des cantons	514,5	496,2
Total Prestations des pouvoirs publics	5 126,3	4 090,8

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

Transactions avec des sociétés associées.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Produits d'exploitation	186,5	194,6
Charges d'exploitation	-72,9	-25,6
Transactions avec des sociétés associées	113,6	169,0

Les créances et les dettes envers les sociétés associées sont présentées séparément aux remarques 15 «Créances résultant de livraisons et de prestations» et 24 «Dettes résultant de livraisons et de prestations».

Les produits d'exploitation englobent des travaux à hauteur de 3,7 millions de francs (2021: 7,4 millions) pour le compte d'AlpTransit Gotthard SA. Les CFF ont effectué ces travaux conformément aux conditions fixées par l'Office fédéral des transports.

En 2022, AlpTransit Gotthard SA a assuré des travaux de maintenance sur les installations appartenant aux CFF pour une valeur de 0,1 million de francs (2021: 0,3 million).

Au cours de l'exercice sous revue, la société AlpTransit Gotthard SA a cédé les parts activables des tunnels de base du Ceneri et du St-Gothard à CFF SA aux coûts d'acquisition de 769,4 millions de francs (voir remarque 20 «Immobilisations corporelles et immobilisation en cours de construction»).

Transactions avec les institutions de prévoyance professionnelle.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Prêts et comptes courants à court terme	94,4	89,3
Prêts à long terme	824,5	916,6
Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle	919,0	1 005,9

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

Un amortissement de 88,5 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2021: 85,1 millions). Les charges d'intérêts pour les prêts se sont élevées à 40,2 millions de francs (2021: 43,6 millions).

Instruments financiers.

Les CFF ont défini un plan d'investissement à long terme pour l'acquisition de matériel roulant et les projets de développement dans le segment immobilier. Ce plan fait l'objet d'un financement dont la durée doit être, si possible, calquée sur la durée de vie ou d'utilisation de l'objet.

Pour les plans d'investissement en cours et futurs, les CFF se prémunissent contre les fluctuations des taux et des monnaies en choisissant judicieusement des financements dans le cadre des limites de risque correspondantes.

Les risques de marché sont couverts individuellement pour les projets de grande envergure s'étendant sur plusieurs années. Les flux de trésorerie nets prévus sont couverts contre les risques de change.

Au jour d'établissement du bilan, les risques de change ainsi que les risques liés aux intérêts ou aux fluctuations du prix de l'énergie étaient couverts par les produits dérivés suivants:

Instrument	Motif	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs		31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
Monnaies	Couverture	414,4	3,3	4,6	389,8	0,5	13,7
Intérêts	Couverture	1 057,1	85,8	24,0	1 057,1	0,0	134,5
Prix de l'énergie	Couverture	712,9	656,1	552,5	561,7	532,3	551,6
Instruments financiers		2 184,4	745,2	581,1	2 008,6	532,8	699,9

Le volume de contrats est en augmentation en raison de la hausse des prix de l'énergie. En raison de la pénurie d'électricité, les CFF ont effectué des achats à terme afin de constituer des réserves d'eau supplémentaires dans les lacs de retenue.

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

Management du risque.

Dans l'ensemble du groupe, les CFF appliquent un système de management du risque basé sur la norme ISO 31000:2018 et en adéquation avec la stratégie et la planification financière. Le processus de management du risque permet d'identifier et d'évaluer les risques majeurs aux différents échelons avant de les traiter à l'aide de mesures appropriées. Les propriétaires des risques répondent des risques dans leur domaine de compétences. Le management du risque est une tâche de direction et fait partie intégrante des activités, des processus et des prises de décision.

Corporate Risk Management.

Chaque année, la Direction du groupe soumet une évaluation des risques au Conseil d'administration sous la forme d'un rapport sur les risques d'entreprise, incluant une mise à jour des risques et un contrôle des mesures prises. Le rapport sur les risques d'entreprise reprend notamment les risques majeurs actuels pour les CFF. Les risques sont identifiés de manière systématique avant d'être évalués à différents échelons jusqu'au Conseil d'administration.

Le comité Risque et compliance et le Conseil d'administration ont étudié le portefeuille des risques CFF. Le Conseil d'administration a approuvé le rapport sur les risques d'entreprise le 30 juin 2022.

Management du risque et système de contrôle interne.

Le système de contrôle interne mis en œuvre garantit que les propriétaires des risques soumettent une fois par an l'ensemble des processus financiers à une évaluation des risques.

Management des risques financiers.

Dans le cadre de leur activité commerciale, les CFF sont exposés à des risques financiers, tels que des risques de marché (risques de fluctuation des taux d'intérêt, risques de change et risques de variation des prix de l'énergie), des risques de trésorerie et des risques de crédit (contreparties financières). La responsabilité de la gestion de ces risques est réglementée de manière centralisée dans les limites de risque fixées.

Risques de fluctuation des taux d'intérêt.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les charges de financement des CFF. Ce risque est géré en lissant les profils d'échéances et en optant alternativement pour des tranches de financement à long terme et à taux fixe ou pour des financements à taux variable combinés

avec d'autres instruments de couverture («swaps»). Le risque est limité via un seuil annuel (année en cours) et pluriannuel. Le respect des limites est contrôlé une fois par mois, afin de garantir une structure de financement équilibrée et adaptée.

Risques de change.

Les risques de change nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts au niveau du groupe. Le risque de change est limité par deux seuils (EUR et USD) et par les perspectives de risques sur douze mois. Le respect des limites est contrôlé une fois par mois.

Risques de variation des prix de l'énergie.

Les ventes d'excédents énergétiques, de même que les achats opérés pour faire face aux pics de consommation d'électricité, exposent les CFF à des variations de cours sur les marchés de l'énergie, même s'ils continuent dans une large mesure à disposer d'une autonomie énergétique. Ce risque est limité par des opérations à terme et, dans une moindre mesure, par des options sur le prix de l'énergie.

Risques de trésorerie.

Dans le cadre de l'identification systématique des risques de trésorerie, les CFF réalisent une planification des liquidités et des devises une fois par mois. La trésorerie est gérée par le biais de financements à court terme ainsi que d'un pool central regroupant les principaux comptes des CFF en francs suisses et en euros.

Pour garantir la trésorerie, les CFF ont constitué une réserve de liquidités opérationnelle et convenu d'une ligne de crédit à court terme avec l'Administration fédérale des finances. Afin de financer à long terme leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EUROFIMA, la société de financement des compagnies de chemins de fer européennes pouvant compter sur la garantie de leurs propriétaires. Le volume des financements de la Confédération est réglé dans les objectifs stratégiques que le Conseil fédéral a assignés aux CFF.

Risques de crédit (risques de contrepartie).

Le risque de crédit représente un danger de pertes dans l'hypothèse où des contreparties ne seraient plus en mesure d'honorer leurs engagements. Pour limiter les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés auprès d'établissements financiers disposant au moins de la note BBB (Investment Grade) auprès d'une agence de notation reconnue (ou d'une notation similaire mesurée sur la base de critères retracables). Des directives claires sur les limites des crédits par contrepartie permettent en outre de réduire davantage les risques. Dans le domaine énergétique, les valeurs d'acquisition (expositions) des opérations sur le marché à terme ont fortement augmenté chez certains partenaires de

négoce en raison de la flambée des prix sur le marché. Des garanties sont exigées ou des activités de négoce sont différées afin de limiter les risques.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes consolidés par le Conseil d'administration le 24 février 2023, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes consolidés.

Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2019-2022, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par Immobilier à Infrastructure. En vertu de la Convention sur les prestations passée entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs. Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (117,6 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (32,4 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

Paiements compensatoires d'Immobilier au titre de l'assainissement et de la stabilisation de la Caisse de pensions CFF.

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, la contribution de 1 493,0 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par Immobilier. En 2016, les CFF ont effectué un autre versement de 690,0 millions de francs à la Caisse de pensions CFF à des fins de stabilisation de la situation financière, lequel a également été financé par Immobilier. En 2022, Immobilier a versé une indemnité compensatoire d'un montant de 99,8 millions de francs (2021: 114,1 millions) aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts.

Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur les segments suivants: Marché Voyageurs (Trafic régional et Grandes lignes), Production Voyageurs, Immobilier, Trafic marchandises et Infrastructure (Réseau et Énergie). Les autres segments sont Distribution et services (rattaché à Marché Voyageurs) et Unités centrales. Ils sont présentés de manière regroupée dans les éliminations du groupe. La ventilation par secteur d'activité est publiée pour la première fois dans le rapport financier 2022. L'exercice précédent a été adapté en conséquence. L'activité commerciale demeurant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé. Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations à la page 104 sont intégrées dans les segments.

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

Information sur les segments: groupe CFF.

Données sur le compte de résultat

En millions de francs	Marché Voyageurs		Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Infrastructure		Autres segments/Éliminations	Total CFF
	Grandes lignes	Trafic régional				Réseau	Énergie		
1.1-31.12.2022									
Produits d'exploitation	2 631,1	1 888,4	2 925,1	1 013,2	852,4	4 488,7	784,1	-3 856,1	10 726,8
dont									
Produits du trafic	2 494,4	921,5	0,0	0,0	763,4	1 167,7	0,0	-1 104,6	4 242,5
Prestations des pouvoirs publics	0,0	829,1	0,0	0,0	1,5	2 225,0	71,6	0,0	3 127,2
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,4	1,3	803,5	0,6	2,0	0,1	-152,8	657,0
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	686,4	-261,1	426,3
Charges d'exploitation	-2 669,0	-1 831,6	-2 947,0	-701,9	-1 051,0	-4 642,0	-946,2	3 902,0	-10 886,7
dont									
Charges de personnel	-48,2	-131,1	-1 499,7	-153,1	-395,8	-1 449,8	-52,6	-810,0	-4 540,3
Amortissements	-256,6	-309,6	-63,7	-261,5	-168,4	-1 480,4	-70,5	-96,7	-2 707,4
Résultat d'exploitation/EBIT	-37,9	56,8	-21,9	311,3	-198,6	-153,3	-162,1	45,8	-159,8
Autres résultats	-9,3	-46,3	-1,0	-74,3	78,5	-20,8	-2,8	-9,5	-85,5
Palements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	0,0	-217,4 ¹	0,0	150,0	0,0	67,4	0,0
Résultat du segment/du groupe	-47,2	10,6	-23,0	19,6	-120,1	-24,2	-164,9	103,7	-245,4

¹ Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (32,4 millions de francs), s'élèvent à 249,8 millions de francs.

1.1-31.12.2021									
Produits d'exploitation	1 925,8	1 806,6	3 237,2	957,8	939,6	4 506,4	634,9	-4 138,7	9 869,7
dont									
Produits du trafic	1 831,8	779,4	0,0	0,0	794,9	1 045,5	0,0	-1 042,3	3 409,3
Prestations des pouvoirs publics	0,0	886,0	0,0	0,0	44,0	2 265,2	68,4	0,0	3 263,7
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,3	0,7	754,3	0,7	1,4	0,1	-151,3	608,3
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	538,8	-246,4	293,5
Charges d'exploitation	-2 414,5	-1 791,3	-3 253,3	-664,2	-908,4	-4 632,7	-601,6	4 171,7	-10 094,3
dont									
Charges de personnel	-37,6	-127,0	-1 503,0	-126,3	-390,0	-1 488,5	-51,3	-683,5	-4 407,3
Amortissements	-242,9	-322,1	-68,6	-237,4	-37,6	-1 390,3	-70,2	-93,3	-2 462,3
Résultat d'exploitation/EBIT	-488,6	15,2	-16,0	293,7	31,3	-126,3	33,2	33,0	-224,6
Autres résultats	10,2	-36,5	3,2	-52,1	-13,7	1,0	1,6	-14,4	-100,8
Palements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	0,0	-231,8 ¹	0,0	150,0	0,0	81,8	0,0
Résultat du segment/du groupe	-478,5	-21,3	-12,8	9,8	17,5	24,7	34,8	100,4	-325,3

¹ Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (32,4 millions de francs), s'élèvent à 264,1 millions de francs.

Données sur le flux de trésorerie

En millions de francs	Marché Voyageurs		Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Infrastructure		Autres segments/Éliminations	Total CFF
	Grandes lignes	Trafic régional				Réseau	Énergie		
1.1-31.12.2022									
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	345,6	466,8	-60,8	225,7	-41,7	-62,3	-119,2	178,3	932,4
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-392,1	-240,9	-101,1	-489,9	-5,3	-2 063,4	-190,1	-92,7	-3 575,4
Variation de liquidités résultant du financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-5,0	57,5	0,0	0,0	-0,1	2 061,4	67,3	0,0	2 181,1
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-51,5	283,4	-161,9	-264,2	-47,2	-64,3	-241,9	85,6	-461,9
1.1-31.12.2021									
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	-224,1	295,1	127,8	229,4	61,6	152,3	64,7	196,9	903,7
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-628,2	-147,8	-156,3	-400,4	-13,8	-2 071,8	-201,6	-41,0	-3 660,8
Variation de liquidités résultant du financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-5,0	84,0	0,0	0,0	-0,1	2 059,3	54,8	0,0	2 193,0
Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-857,3	231,3	-28,5	-171,0	47,7	139,8	-82,1	155,9	-564,1

103

Rapport de gestion 2022

Données sur le bilan

En millions de francs	Marché Voyageurs		Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Infrastructure		Autres segments/Éliminations	Total CFF
	Grandes lignes	Trafic régional				Réseau	Énergie		
31.12.2022									
Actif	4 609,4	4 962,6	905,1	6 980,6	535,6	33 508,6	2 227,9	-167,5	53 562,2
Actif circulant	240,5	630,8	353,3	70,0	247,9	396,5	177,2	-715,0	1 401,1
Actif immobilisé	4 368,9	4 331,8	551,8	6 910,6	287,7	33 112,1	2 050,7	547,5	52 161,1
Passif	4 609,4	4 962,6	905,1	6 980,6	535,6	33 508,6	2 227,9	-167,5	53 562,2
Capitaux étrangers	1 479,9	4 021,9	427,0	6 113,5	493,6	26 095,6	1 700,2	1 034,8	41 366,6
dont									
Dettes financières	500,0	3 112,2	236,1	5 926,1	314,8	696,0	723,7	17,7	11 526,7
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	565,5	0,0	0,0	0,6	24 731,5	487,2	0,0	25 784,8
Fonds propres	3 129,5	940,6	478,1	867,1	42,0	7 413,0	527,7	-1 202,3	12 195,7
31.12.2021									
Actif	4 443,9	4 933,3	1 003,0	6 725,5	721,8	32 184,3	2 025,8	20,7	52 058,1
Actif circulant	204,1	532,8	488,7	45,5	278,3	433,5	88,0	-670,7	1 400,2
Actif immobilisé	4 239,8	4 400,5	514,3	6 679,9	443,4	31 750,8	1 937,7	691,4	50 657,9
Passif	4 443,9	4 933,3	1 003,0	6 725,5	721,8	32 184,3	2 025,8	20,7	52 058,1
Capitaux étrangers	1 267,2	4 004,5	501,9	5 878,5	492,3	24 742,8	1 333,6	1 331,0	39 551,8
dont									
Dettes financières	500,0	3 215,5	170,0	5 664,2	295,7	669,3	398,0	319,2	11 231,9
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	5,0	532,8	0,0	0,0	0,7	23 345,0	459,8	0,0	24 343,4
Fonds propres	3 176,7	928,8	501,1	847,0	229,5	7 441,4	692,1	-1 310,3	12 506,3

Liste des participations du groupe CFF.

Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital social en millions	Participation CFF en millions	Participation CFF en % 31.12.2022	Participation CFF en % 31.12.2021	Sai	Seg
Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA, Berne	CHF 9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00	V	MP
SBB GmbH, Constance	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Sensetalbahn AG, Berne	CHF 2,89	2,87	99,47	65,47	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway SA, Lucerne	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG en liquidation, Berne	CHF 1,00	0,75	75,49	75,49	E	MP
Regionalps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
Rail Europe SAS, Puteaux (vendue)	EUR 104,70	0,00	0,00	41,50	E	MP
BOS Management AG, Altstätten (vendue)	CHF 0,10	0,00	0,00	30,60	E	MP
Transsicura AG, Berne	CHF 2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
SBB Cargo International SA, Olten	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milan	EUR 13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisbourg	EUR 1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisbourg	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF 314,00	204,10	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Bâle	CHF 1,00	0,65	65,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,02	65,00	65,00	V	G
RAlpin SA, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF 0,10	0,02	21,67	33,15	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,18	17,58	17,58	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00	E	I
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
Sillon Suisse SA, Berne (liquidée)	CHF 0,00	0,00	0,00	25,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formation professionnelle SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

Sai = Saisie
V = Consolidation intégrale
E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence
Q = Intégration proportionnelle

Seg = Segment
MP = Marché Voyageurs
IM = Immobilier
G = Trafic marchandises
I = Infrastructure
KB = Unités centrales

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

Deloitte.

Deloitte SA
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich

Tél: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Rapport de l'organe de révision

À l'assemblée générale des
CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES CFF, BERNE

Rapport sur l'audit des comptes consolidés

Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes consolidés des Chemins de fer fédéraux suisses CFF et de leurs filiales (le groupe), comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2022, le compte de résultat consolidé, le tableau des capitaux propres consolidés et le tableau des flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, ainsi que l'annexe aux comptes consolidés, y compris un résumé des principales méthodes comptables (pages 74 - 104).

Selon notre appréciation, les comptes consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière consolidés du groupe au 31 décembre 2022 ainsi que de ses résultats et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date conformément aux Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes consolidés » de notre rapport. Nous sommes indépendants du groupe, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession, et avons satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des comptes consolidés, des comptes annuels et de nos rapports correspondants.

Notre opinion sur les comptes consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux comptes consolidés ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent, par ailleurs, comporter des anomalies significatives.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'organe de révision
Pour l'exercice clos au 31 décembre 2022

Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.

Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes consolidés

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement des comptes consolidés, lesquels donnent une image fidèle conformément aux Swiss GAAP RPC et aux dispositions légales. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre l'exploitation de l'entreprise. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité du groupe à poursuivre ses activités et d'établir le bilan sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf s'il existe une intention de liquidation du groupe ou de cessation d'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes consolidés

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Une plus ample description de nos responsabilités relatives à l'audit des comptes consolidés est disponible sur le site Internet d'EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/fr-ch/audit-rapport-de-revision>. Cette description fait partie intégrante de notre rapport.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'organe de révision
Pour l'exercice clos au 31 décembre 2022

Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes consolidés, défini selon les prescriptions du conseil d'administration.

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

Deloitte SA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Lussu".

Fabien Lussu
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sutter".

Sarah Sutter
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 24 février 2023

Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2022	2021
Produits d'exploitation			
Produits du trafic	1	3 482,0	2 653,6
Prestations des pouvoirs publics	2	2 908,0	2 993,0
Produits résultant de la location d'immeubles		662,9	613,8
Produits accessoires	3	1 454,0	1 382,0
Prestations propres		1 339,6	1 321,1
Total Produits d'exploitation		9 846,5	8 963,6
Charges d'exploitation			
Charges de matières premières et consommables		-801,8	-766,2
Charges de personnel	4	-3 955,9	-3 834,8
Autres charges d'exploitation	5	-2 605,5	-2 298,2
Corrections de valeur sur immobilisations financières	8	-65,6	-1,7
Corrections de valeur sur participations	9	-88,4	-6,3
Amortissements des immobilisations corporelles		-2 256,3	-2 141,1
Amortissements des immobilisations incorporelles		-202,8	-195,7
Total Charges d'exploitation		-9 976,2	-9 243,9
Résultat d'exploitation/EBIT		-129,7	-280,3
Produits financiers		17,5	32,6
Charges financières		-158,4	-110,3
Résultat ordinaire		-270,5	-358,1
Résultat issu de la vente de biens immobiliers		8,1	23,5
Perte avant impôts		-262,4	-334,5
Impôts sur les bénéfices		-16,6	-17,1
Perte de l'exercice	6	-279,0	-351,7

Bilan de CFF SA.

Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Actif circulant			
Liquidités		142,6	129,6
Créances financières à court terme		114,8	141,8
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	220,0	184,5
Autres créances		106,8	116,5
Stocks et travaux en cours		408,6	374,6
Compte de régularisation actif		345,1	384,6
Total Actif circulant		1 338,0	1 331,6
Actif immobilisé			
Immobilisations financières	8	1 008,5	1 122,8
Participations	9	555,6	636,3
Immobilisations corporelles		42 529,3	40 545,4
Immobilisations corporelles en cours de construction		6 290,7	6 656,1
Immobilisations incorporelles		1 134,1	1 052,6
Total Actif immobilisé		51 518,2	50 013,2
Total Actif		52 856,2	51 344,8

Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Capitaux étrangers			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	10	610,8	649,2
Dettes financières à court terme	11	1 379,7	1 377,8
Autres dettes à court terme	13	203,5	229,9
Comptes de régularisation passif		1 495,8	1 375,6
Provisions à court terme	14	342,0	309,4
Total Capitaux étrangers à court terme		4 031,9	3 941,9
Dettes financières à long terme	11	10 659,5	10 340,3
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	12	25 218,7	23 809,8
Autres dettes à long terme	13	729,4	683,1
Provisions à long terme	14	504,3	578,3
Total Capitaux étrangers à long terme		37 112,0	35 411,5
Total Capitaux étrangers		41 143,9	39 353,4
Fonds propres			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserve légale provenant du capital			
Réserves issues d'apports de capital		2 000,0	2 000,0
Réserves provenant de bénéfices, constituées en vertu de lois spéciales			
Réserves LCdF 67 Infrastructure Réseau		-16,3	4,3
Réserves LCdF 67 Infrastructure Énergie		2,7	1,9
Réserve LTV 36 Trafic régional voyageurs		-215,5	-160,3
Réserves facultatives issues du bénéfice		1 000,0	1 400,0
Perte résultant du bilan			
Bénéfice reporté		220,4	97,1
Perte de l'exercice	6	-279,0	-351,7
Total Fonds propres		11 712,3	11 991,4
Total Passif		52 856,2	51 344,8

Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

Remarques concernant les comptes annuels.

Généralités.

Les comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (CFF SA), Berne, ont été établis conformément aux dispositions du code des obligations relatives à la comptabilité commerciale (art. 957-963b CO). Les comptes annuels présentent la situation économique de l'entreprise CFF SA de façon qu'un tiers puisse s'en faire une opinion fondée. Les sociétés dans lesquelles CFF SA détient une participation directe ou indirecte d'au moins 20% sont considérées comme des participations. La Confédération en tant qu'actionnaire de CFF SA et les organisations sur lesquelles elle exerce un contrôle sont les détenteurs de participations.

Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2022, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 100,6% (2021: 112,4%). Les engagements de prévoyance se sont montés à 450,0 millions de francs au 31 décembre 2022 (2021: 450,0 millions).

Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV).

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement à CFF SA d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 45,0 millions de francs (2021: 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par CFF SA, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports (OFT) et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic régional voyageurs.

Provision pour les sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour CFF SA, de constituer une provision pour les sites contaminés de 393,0 millions de francs au 1^{er} janvier 1999. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de renoncer à une provision intégrale dans le bilan d'ouverture en 1999, et de prévoir plutôt une provision de 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2022 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,2 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 33,2 millions de francs.

Provision pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs.

Les pouvoirs publics versent des indemnités compensatoires au trafic régional voyageurs pour les coûts générés par l'offre qu'ils ont commandée, et non couverts par les voyageurs. Ces coûts englobent les coûts lissés liés à la maintenance des véhicules. En réalité, l'enregistrement des coûts effectifs ne coïncide pas avec le versement des indemnités, ce qui donne lieu à une différence. En vertu de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC), une provision est augmentée ou diminuée de cette différence.

Impôts sur les bénéfices.

CFF SA paie des impôts sur les bénéfices pour les activités liées à l'immobilier et les services accessoires. Pour l'activité de transport concessionnaire, elle est exonérée aux niveaux fédéral et cantonal de l'impôt sur le bénéfice et le capital, de l'impôt sur les gains immobiliers et de l'impôt foncier.

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

1 Produits du trafic.

En millions de francs	2022	2021
Trafic voyageurs	3 241,0	2 419,9
Infrastructure (produit des sillons)	241,0	233,7
Produits du trafic	3 482,0	2 653,6

2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2022	2021
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs		
Confédération	284,0	247,5
Contribution de la Confédération au déficit du trafic régional voyageurs Loi COVID-19	0,0	51,3
Cantons	327,3	266,3
Contribution des cantons au déficit du trafic régional voyageurs Loi COVID-19	0,0	94,2
Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	611,3	659,4
Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la Convention sur les prestations		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 484,3	1 397,2
Parts d'investissement non activables	329,3	345,3
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	326,4	303,1
Avenant à la Convention sur les prestations de la Confédération pour l'infrastructure – contribution à l'exploitation Loi COVID-19	0,0	124,4
Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations	2 140,0	2 170,0
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial		
Confédération	131,4	151,9
Cantons	25,2	11,7
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	156,7	163,6
Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire	2 296,6	2 333,6
Prestations des pouvoirs publics	2 908,0	2 993,0

3 Produits accessoires.

En millions de francs	2022	2021
Prestations d'exploitation ferroviaire	56,9	52,7
Prestations de service	234,0	232,7
Travaux de maintenance et d'entretien	121,6	143,1
Produits résultant de la location	100,2	93,2
Produits résultant des ventes d'énergie	430,3	296,9
Opérations de change	28,2	24,9
Commissions	32,7	22,7
Matériel et imprimés	77,4	77,6
Participations financières	255,4	300,1
Autres produits accessoires	117,2	138,2
Produits accessoires	1 454,0	1 382,0

4 Charges de personnel.

En millions de francs	2022	2021
Charges salariales	2 717,4	2 648,6
Location de personnel	536,7	567,3
Charges sociales	515,0	509,2
Autres charges de personnel	186,8	109,8
Charges de personnel	3 955,9	3 834,8

5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2022	2021
Prestations d'exploitation ferroviaire	425,0	397,5
Location d'immobilisations corporelles	70,9	67,7
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	535,3	620,2
Charges de véhicules	149,1	143,2
Charges d'énergie	701,9	379,3
Charges d'administration	104,0	111,0
Charges d'informatique	203,4	189,2
Dépenses publicitaires	41,6	31,5
Concessions, droits et taxes	118,0	100,3
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur prestations des pouvoirs publics	96,7	90,3
Charges d'exploitation diverses	159,6	168,0
Autres charges d'exploitation	2 605,5	2 298,2

6 Perte de l'exercice.

En millions de francs	2022	2021
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	134,1	-55,2
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	-20,6	24,3
Tâche systémique alimentation en courant de traction selon l'art. 67 LCdF	0,8	1,9
Perte résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	-393,3	-322,7
Perte de l'exercice	-279,0	-351,7

L'Office fédéral des transports (OFT) finance séparément les tâches systémiques dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Énergie répond de la tâche systémique liée à l'alimentation en courant de traction.

7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	204,4	159,9
envers les détenteurs de participations	13,8	16,0
envers les participations	7,8	13,9
Corrections de valeur	-6,0	-5,4
Créances résultant de livraisons et de prestations	220,0	184,5

8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Autres participations	44,6	45,0
Correction de valeur sur autres participations	-10,4	-10,7
Prêts aux sociétés du groupe	844,8	748,5
Correction de valeur sur les prêts envers des sociétés du groupe	-65,0	0,0
Prêts aux sociétés associées	1,1	1,1
Réserve de cotisations d'employeur	0,0	0,5
Autres immobilisations financières	193,3	338,4
Immobilisations financières	1 008,5	1 122,8

Les corrections de valeurs des immobilisations financières qui ont une incidence sur le résultat sont liées à la correction de valeur sur les prêts envers CFF Cargo SA (65,0 millions de francs) et à la correction de valeur sur les autres participations (0,6 million de francs). CFF SA a signé une convention de postposition sur les prêts accordés à CFF Cargo SA à hauteur de 200,0 millions de francs. Cette convention est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société débitrice. Les amortissements y afférents sont suspendus pour toute la durée de ladite convention. CFF SA a en outre remis à CFF Cargo SA une promesse de garantie de liquidités pour des prêts supplémentaires à hauteur de 110,0 millions de francs.

9 Participations.

La variation des valeurs comptables des participations de l'ordre de 80,6 millions de francs est principalement due à la correction de valeur sur la participation dans CFF Cargo SA.

10 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	570,1	595,4
envers les détenteurs de participations	37,7	42,3
envers les participations	3,1	11,5
Dettes résultant de livraisons et de prestations	610,8	649,2

11 Dettes financières à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Dettes bancaires	3 476,0	3 582,5
Dettes résultant de contrats de leasing	33,8	39,5
Caisse du personnel	804,7	824,0
Dettes financières envers les sociétés du groupe	513,2	486,9
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 295,0	5 780,0
Prêts de l'institution de prévoyance	916,6	1 005,1
Dettes financières à court terme et à long terme	12 039,3	11 718,1

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

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	4 079,6	3 444,6
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	18 076,1	16 649,2
Prêts du Fonds d'infrastructure (Confédération)	830,9	822,0
Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération	158,7	855,4
Prêts des cantons	2 073,5	2 038,5
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	25 218,7	23 809,8

Les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Ils comprennent les avoirs en comptes courants envers la Confédération en relation avec des projets en phase de construction, pour un montant de 24,8 millions de francs (2021: 37,5 millions).

13 Autres dettes à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Dettes à court terme envers les institutions publiques	75,0	93,3
Autres dettes à court terme	128,5	136,6
Dettes à long terme envers des tiers	58,1	0,0
Régularisation des recettes à long terme	47,3	50,1
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs	624,0	633,0
Autres dettes à court terme et à long terme	932,9	913,0

14 Provisions à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Sites contaminés	33,2	34,7
Contrats énergétiques déficitaires	327,3	358,4
Vacances/avoirs en temps	179,2	169,5
Restructurations	15,7	25,7
Maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs	169,7	193,2
Autres provisions	121,2	106,2
Provisions	846,3	887,7

La provision liée aux contrats énergétiques déficitaires couvre les pertes attendues pour la centrale de Nant de Drance, qui sont liées aux prévisions actuelles du prix du marché.

Un montant de 92,7 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs afin de financer les travaux effectués (2021: 69,8 millions). Parallèlement, 69,2 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules n'ayant pas nécessité de travaux de maintenance considérables durant l'exercice sous revue (2021: 73,4 millions).

Endettement net.

En millions de francs	Remarque	31.12.2022	31.12.2021
Dettes financières	11	12 039,3	11 718,1
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	12	25 218,7	23 809,8
Total Engagements financiers		37 258,0	35 527,9
./. Liquidités et créances financières à court terme		-257,5	-271,4
Endettement net		37 000,5	35 256,5
Variation par rapport à l'exercice précédent		1 744,0	1 261,6

Autres données.

Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'est inscrit à 26 827 (2021: 25 983).

Gestion des liquidités.

Les CFF gèrent un pool de liquidités à l'échelle du groupe. CFF SA en fait partie et assure le rôle de «pool leader». La banque (du pool) peut mettre en gage les avoirs (comptes) des participants du pool au titre de sûreté.

Autres engagements ne devant pas être portés au bilan.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	8 280,8	8 549,3
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	3 403,9	2 694,7
Total	11 684,8	11 244,0

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

Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Cautionnements et garanties	41,2	108,1
Total	41,2	108,1

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

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Leasings	56,6	63,6
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	3 315,4	3 146,6
Total	3 372,0	3 210,2

Engagements conditionnels.

En millions de francs	31.12.2022	31.12.2021
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Clauses de responsabilité statutaires	325,0	360,0
Autres	248,6	308,3
Total	677,6	772,3

Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

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

Créances conditionnelles.

116

Les contrats de livraison d'ouvrage pour les acquisitions de matériel roulant prévoient habituellement le paiement de pénalités en cas de retard de livraison. Celles-ci sont associées à des critères définis de manière contractuelle. Les CFF ont pu s'entendre avec Alstom quant au montant de la pénalité pour retard de livraison des trains duplex destinés au trafic grandes lignes. Les deux parties doivent signer avant la fin du premier trimestre 2023 un avenant au contrat élaboré sur la base du document qu'elles ont d'ores et déjà signé.

Couverture des risques liés aux transactions au sein du groupe.

Corporate Treasury répond de la gestion des risques de change à l'échelle du groupe. Les risques de change nets résultant des transactions des divisions et des sociétés du groupe sont couverts de manière centrale par CFF SA.

Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes par le Conseil d'administration le 24 février 2023, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2022.

Informations selon l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

CFF SA relève de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

Montants de couverture des assurances de choses et des assurances responsabilité civile (art. 3 OCEC).

Pour l'ensemble de ses secteurs d'activité, CFF SA a conclu des assurances de choses pour un montant de couverture de 400,0 millions de francs (inchangé par rapport à 2021) et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture de 400,0 millions de francs (inchangé par rapport à 2021).

Immobilisations du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

En millions de francs	Valeur comptable nette	Entrées	Reclassi- fications liées aux immo- bilisations en cours de construction	Amortisse- ments	Sorties	Valeur comptable nette
	1.1.2022					31.12.2022
Bâtiments et terrains	1 570,4	40,2	47,9	-29,4	-3,8	1 625,3
Ouvrages d'art	9 056,4	218,5	277,4	-182,0	-29,8	9 340,4
Ponts	1 880,2	0,0	136,7	-43,9	-29,2	1 943,9
Tunnels	6 298,4	218,5	82,7	-115,1	0,0	6 484,5
Autres ouvrages d'art	877,7	0,0	57,9	-23,0	-0,6	912,0
Installations de la voie ferrée	7 830,1	103,1	686,9	-348,3	-32,5	8 239,1
Voies	3 632,0	59,2	331,6	-186,7	-10,6	3 825,5
Aiguilles	1 827,8	17,7	190,3	-97,7	-18,7	1 919,4
Autres installations de la voie ferrée	2 370,3	26,1	165,0	-63,9	-3,2	2 494,3
Installations de courant de traction	2 365,5	63,4	367,7	-104,3	-12,9	2 679,4
Installations de lignes de contact	1 294,7	54,5	197,2	-53,0	-3,1	1 490,3
Autres installations de courant de traction	1 070,8	8,9	170,5	-51,3	-9,9	1 189,1
Installations de sécurité	2 501,9	105,1	365,6	-247,7	-30,2	2 694,6
Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	1 973,6	96,8	296,8	-194,1	-20,9	2 152,2
Autres installations de sécurité	528,3	8,3	68,8	-53,6	-9,3	542,5
Installations à basse tension et installations de télécommunication	1 689,4	217,9	280,1	-249,8	-13,8	1 923,7
Consommateurs à basse tension	1 212,2	171,9	188,4	-148,4	-4,2	1 419,9
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	477,3	46,0	91,7	-101,4	-9,6	503,9
Installations d'accueil	877,7	3,6	229,1	-31,2	-5,5	1 073,6
Quais et accès	830,9	3,5	218,4	-29,4	-5,4	1 017,9
Autres installations d'accueil	46,8	0,0	10,7	-1,8	0,0	55,7
Véhicules Infrastructure	583,2	2,1	222,9	-54,4	-5,5	748,3
Véhicules ferroviaires	550,0	0,0	221,3	-46,6	-5,0	719,6
Autres véhicules Infrastructure	33,3	2,1	1,6	-7,8	-0,5	28,7
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	392,6	24,4	119,0	-104,9	-1,0	430,0
Installations en cours de construction	4 873,8	2 072,7	-2 596,4	0,0	0,0	4 350,1
Total	31 741,0	2 850,9	0,0	-1 352,1	-135,1	33 104,7
Total Valeurs d'acquisition	48 836,2					51 092,7
Total Corrections de valeur cumulées	-17 095,2					-17 988,0
Total Valeur comptable nette	31 741,0					33 104,7

Les entrées englobent les investissements du secteur Infrastructure à hauteur de 2076,6 millions de francs (2021: 2087,5 millions). Elles comprennent aussi les installations que CFF SA a reprises d'AlpTransit Gotthard SA et d'Infrastructure Énergie, y compris les prêts associés consentis par les pouvoirs publics. Ces dernières ne grèvent pas le compte d'investissement du secteur Infrastructure. Se reporter à la remarque 20 «Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction» dans le rapport du groupe pour de plus amples informations sur l'entrée des tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri dans les immobilisations.

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

En millions de francs	2022	2021
Amortissements des immobilisations corporelles	1 260,3	1 170,9
Amortissements des immobilisations incorporelles	91,8	78,8
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	128,3	139,5
Total	1 480,4	1 389,2

Investissements du secteur Infrastructure (art. 3 OCEC).

Groupe d'installations	Total Investissements	dont au débit du compte de résultat	dont entrées d'installations
En millions de francs	2022	2022	2022
Bâtiments et terrains	69,0	24,3	44,7
Ouvrages d'art	399,0	50,6	348,4
Ponts	171,3	21,2	150,1
Tunnels	102,4	14,1	88,2
Autres ouvrages d'art	125,4	15,4	110,1
Installations de la voie ferrée	790,9	124,5	666,5
Voies	536,8	83,3	453,4
Aiguilles	239,9	38,7	201,2
Autres installations de la voie ferrée	14,3	2,5	11,8
Installations de courant de traction	188,7	26,0	162,7
Installations de lignes de contact	124,4	17,1	107,3
Autres installations de courant de traction	64,3	8,9	55,4
Installations de sécurité	263,5	48,8	214,7
Appareils d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	191,2	43,5	147,7
Autres installations de sécurité	72,3	5,3	67,0
Installations à basse tension et installations de télécommunication	213,6	30,0	183,6
Consommateurs à basse tension	110,4	14,4	96,1
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	103,2	15,6	87,6
Installations d'accueil	287,2	50,2	237,1
Quais et accès	277,9	48,6	229,3
Autres installations d'accueil	9,4	1,6	7,8
Véhicules Infrastructure	87,3	16,6	70,6
Véhicules ferroviaires	68,9	0,2	68,7
Autres véhicules Infrastructure	18,4	16,5	1,9
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	179,0	30,7	148,3
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les contributions d'investissement	60,2	60,2	0,0
Total	2 538,5	461,8	2 076,6

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1683,2 millions de francs contre 1741,8 millions en 2021) et les aménagements (814,0 millions de francs contre 758,0 millions en 2021), ainsi qu'à partir de fonds propres (41,2 millions de francs contre 78,5 millions en 2021).

Participations.

Raison sociale		Capital social en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31.12.2022	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31.12.2021
Transport et tourisme					
Elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Sensetalbahn AG, Berne	CHF	2,89	2,87	99,47	65,47
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG en liquidation, Berne	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
Rail Europe SAS, Puteaux (vendue)	EUR	104,70	0,00	0,00	41,50
Transporteurs et transitaires					
SBB Cargo International SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	204,10	65,00	65,00
RAAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85
Centrales électriques					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
Immeubles et parkings					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Divers					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard SA, Lucerne	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Transsicura AG, Berne	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42
Sillon Suisse SA, Berne (liquidée)	CHF	0,00	0,00	0,00	25,00

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

En raison de l'adaptation du système de surveillance des subventions des transports publics, l'OFT renonce à approuver les comptes annuels, mais examine les comptes approuvés.

Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale de compenser comme suit la perte résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2022:

En millions de francs	31.12.2022
Bénéfice reporté de l'exercice précédent	200,6
Prélèvement sur la réserve art. 67 LCdF Infrastructure et tâche systémique alimentation en courant de traction	19,8
Bénéfice reporté	220,4
Perte de l'exercice	-279,0
Perte résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale	-58,6
Compensation de la perte résiduelle résultant du bilan	
Affectation à la réserve Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	-134,1
Compensation par la réserve libre provenant des bénéfices	300,0
Report à compte nouveau	107,3

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



Deloitte SA
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Tél: +41 (0)58 279 6000
Fax: +41 (0)58 279 6600
www.deloitte.ch

Rapport de l'organe de révision

À l'assemblée générale des
CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES CFF, BERNE

Rapport sur l'audit des comptes annuels

Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2022, le compte de résultat pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables (pages 108 - 120).

Selon notre appréciation, les comptes annuels ci-joints sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels » de notre rapport. Nous sommes indépendants de la société, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession, et avons satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des comptes annuels et de notre rapport correspondant.

Notre opinion sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux comptes annuels ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent par ailleurs comporter des anomalies significatives.

Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'organe de révision
Pour l'exercice clos au 31 décembre 2022

Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes annuels

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement des comptes annuels conformément aux dispositions légales et aux statuts. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de la société à poursuivre l'exploitation de l'entreprise. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir le bilan sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider la société ou de cesser l'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci. Une plus ample description de nos responsabilités relatives à l'audit des comptes consolidés est disponible sur le site Internet d'EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/fr-ch/audit-rapport-de-revision>. Cette description fait partie intégrante de notre rapport.

Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du conseil d'administration.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et aux statuts, et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Deloitte SA

Fabien Lussu
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

Sarah Sutter
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 24 février 2023

Rapport de développement durable conforme aux normes GRI.

Le développement durable aux CFF	124	Nous sommes les pionniers du développement durable des transports	140
Contribution des CFF à la réalisation des ODD	128	Nous sommes un employeur responsable	148
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement	130	Index du contenu GRI	156

Le développement durable aux CFF.

124

En tant que pilier des transports publics, les CFF constituent un moteur essentiel de la transformation de la Suisse en un modèle de développement durable. Nous créons des liens entre les personnes, les régions, les acteurs de l'économie et les espaces naturels, et contribuons ainsi à la qualité de vie et à la compétitivité de la Suisse.

Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

Nous améliorons notre performance environnementale de façon exemplaire, divisons nos émissions de gaz à effet de serre par deux et atteindrons la neutralité climatique d'ici à 2030. C'est dans cet objectif que nous accélérons la transformation vers une économie circulaire. Nous favorisons en outre des espaces de vie durables et connectés pour l'humain et la nature, en élaborant nos projets et nos constructions de manière responsable ainsi qu'en améliorant la biodiversité.

Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

Nous offrons à notre clientèle une mobilité sans obstacles et respectueuse de l'environnement ainsi qu'un transport de marchandises durable. Nous veillons à la sécurité, que

ce soit en assurant la protection des données ou en limitant les répercussions des changements climatiques. Nous encourageons systématiquement le transfert modal du trafic vers le rail et assumons notre responsabilité sociale au sein de la chaîne d'approvisionnement.

Nous sommes un employeur responsable, à dimension humaine.

Nous proposons des emplois porteurs de sens à nos collaboratrices et collaborateurs. Des formations et perfectionnements sur mesure les préparent à l'évolution de leur métier, et nous permettent de conserver le précieux savoir-faire ferroviaire. Nous encourageons une culture de la sécurité exemplaire, et soutenons la santé du personnel tout en renforçant le sentiment d'appartenance grâce à la diversité, l'inclusion et la collaboration constructive avec les partenaires sociaux.

L'engagement des CFF en faveur du développement durable: thèmes prioritaires et ODD.

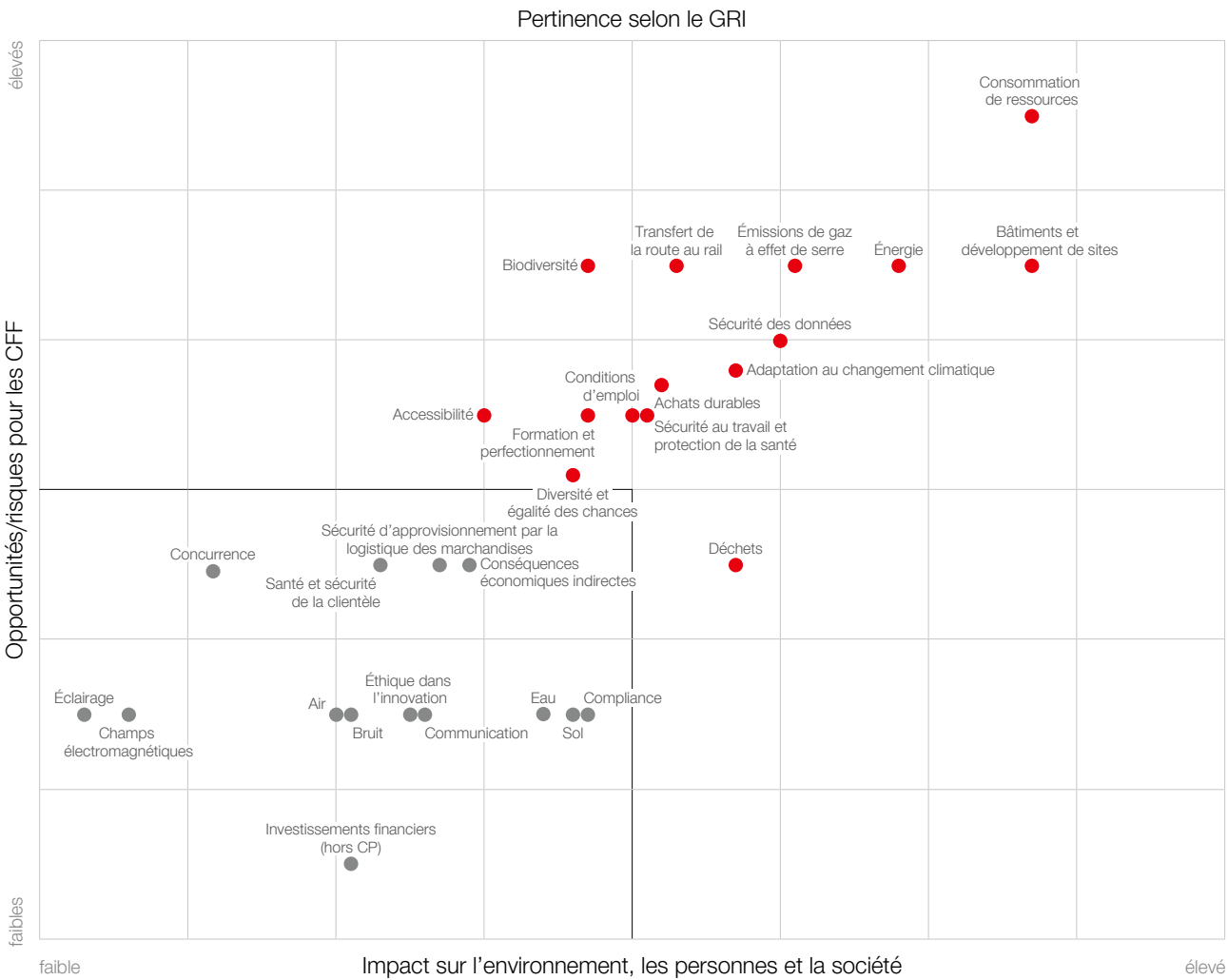
Environnement	Société	Personnel
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.	Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.	Nous sommes un employeur responsable.
Climat et énergie 	Mobilité durable 	Employeur attractant 
Économie circulaire 	Sécurité et résilience 	Santé et sécurité au travail 
Habitats durables 	Achats durables 	Égalités des chances 
→ Respect de la gouvernance et de la compliance → Reporting transparent → Dialogue avec les parties prenantes		

Origine des thèmes principaux.

En 2022, les CFF ont entrepris une double analyse de pertinence. À cet effet, ils ont défini 29 thèmes, qui se fondent sur les normes GRI et les ODD d'une part, et sur des critères spécifiques pour les CFF d'autre part. Épaulés par une entreprise de conseil externe, des spécialistes internes ont évalué les sujets sur la base des deux dimensions suivantes: la dimension «Opportunités/risques pour les CFF» s'est consacrée aux répercussions d'un sujet sur les finances ou la réputation des CFF. Quant à la dimension «Impact sur l'environnement, les personnes et la société», elle a examiné le degré de gravité, la portée, la réversibilité et la probabilité d'occurrence des effets secon-

dares imputables à un thème. Par la suite, le projet de matrice de pertinence a été présenté à des parties prenantes externes (ONG, offices fédéraux, associations, etc.) ainsi qu'à d'autres spécialistes internes. Leurs retours ont été consignés dans le cadre d'entretiens individuels et intégrés au projet. Ces derniers ont donné lieu à une matrice de pertinence, qui a servi de base pour définir l'engagement des CFF en matière de développement durable ainsi que les volets thématiques. Enfin, la Direction du groupe a déterminé les axes prioritaires de cette démarche.

Matrice de pertinence.



Le rapport prend désormais en compte les thèmes qui atteignent, dans les dimensions Opportunités/risques ou Impact, une valeur supérieure au seuil de signification, établi à 50% du score. Sur les 29 thèmes, 15 répondent

à cet objectif et s'avèrent ainsi pertinents pour le rapport. Pour une meilleure vue d'ensemble, les 15 thèmes ont été associés à neuf thèmes principaux.

Axe prioritaire	Thème principal	Thème
Environnement	Climat et énergie	Émissions de gaz à effet de serre
		Énergie
	Économie circulaire	Consommation de ressources
		Déchets
Société	Habitats durables	Biodiversité
		Construction durable (bâtiments) et développement de sites
	Mobilité durable	Accessibilité
		Transfert de la route au rail
	Sécurité et résilience	Sécurité des données (données de la clientèle, cybersécurité)
Personnes		Adaptation au changement climatique
	Achats durables	Achats durables
	Employeur attrayant	Conditions d'emploi
		Formation et perfectionnement
	Santé et sécurité au travail	Sécurité au travail et protection de la santé
	Égalité des chances	Diversité et égalité des chances

Au sujet du rapport.

Les CFF publient dans le rapport de gestion non seulement leurs performances économiques, mais aussi les principales prestations dans les domaines de l'écologie, de la société et de la gouvernance (ESG) conformément aux normes du Global Reporting Initiative (GRI). Les informations relatives aux intérêts écologiques et sociaux figurent à l'annexe «Rapport de développement durable conforme aux normes GRI». Celles portant sur la gouvernance se trouvent dans la partie Gouvernance d'entreprise. Les indicateurs présentés sont complétés par le portail statistique CFF sur reporting.sbb.ch. Le rapport annuel des CFF est publié une fois par an au mois de mars et porte sur l'exercice passé. Les indications sont valables pour CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse), hors

filiales autres et participations. Lorsque les données ou renseignements s'écartent de ce principe de base, cela est précisé séparément. De même, les informations ayant fait l'objet d'une reformulation par rapport à l'année précédente sont signalées comme telles. L'ensemble du rapport annuel est approuvé par la Direction du groupe et par le Conseil d'administration. Aucune confirmation externe («external assurance») n'a été exigée quant à la qualité et l'exhaustivité des informations ESG dispensées. Les questions et renseignements sur les contenus de cette partie du rapport peuvent être demandés à Christina Meier, responsable Développement durable CFF: christina.meier@sbb.ch.

Contribution des CFF à la réalisation des ODD.

128

Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies ouvre la voie vers un avenir durable. Les 17 Objectifs de développement durable (ODD), assortis de 169 cibles, sont la pierre angulaire du programme. Ces objectifs doivent avoir été atteints dans le monde entier par tous les États membres de l'ONU à l'horizon 2030, afin de garantir un développement durable sur les plans économique, social et écologique.



Contribution des CFF à la réalisation des ODD par la Suisse

- très faible contribution
- ■ faible contribution
- ■ ■ contribution moyenne
- ■ ■ ■ contribution élevée
- ■ ■ ■ ■ contribution très élevée

Les CFF, qui comptent parmi les plus grands employeurs de Suisse, sont responsables de 34 000 collaboratrices et collaborateurs. Afin de préserver leur santé et leur bien-être, ils mettent en œuvre un système global de management de la santé. Ils promeuvent les connaissances de leurs collaboratrices et collaborateurs en matière de santé, notamment dans les domaines du virage numérique et de la santé mentale. Ils fournissent des conditions de travail propices à une bonne santé, en particulier à leurs collaboratrices et collaborateurs âgés et vulnérables.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Santé et sécurité au travail

Les CFF forment des apprentis dans toute la Suisse et proposent à leur personnel une large gamme de formations continues en interne. Ils entretiennent et enrichissent ainsi leur savoir-faire ferroviaire spécialisé. Ils permettent à leurs collaboratrices et collaborateurs d'acquérir les compétences nécessaires pour faire face aux changements induits par la numérisation.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Formation et perfectionnement

Les CFF favorisent la reprise d'une activité professionnelle et la conciliation entre vie professionnelle et vie privée. Ils augmentent la proportion de femmes parmi leurs effectifs à tous les échelons hiérarchiques. L'égalité salariale sans distinction de genre, d'âge ou de nationalité est régulièrement attestée aux CFF.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Égalité des chances

Les CFF sont le plus gros consommateur d'électricité de Suisse. L'extension de l'offre ferroviaire va encore accroître leurs besoins énergétiques dans les années à venir. Les CFF s'engagent ainsi à gérer scrupuleusement l'énergie en réalisant des économies, mais aussi en optimisant l'efficacité énergétique et en augmentant la part des énergies renouvelables dans leur consommation. Ils prévoient en outre de produire davantage de courant et de chaleur à partir de nouvelles sources d'énergie renouvelable.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Énergie

Aux CFF, de nombreux membres du personnel évoluent dans un environnement exigeant. Afin de garantir la sécurité au travail, les CFF continuent de se forger une culture de sécurité et de qualité. Avec la CCT CFF et la CCT CFF Cargo, ils offrent à leur personnel des conditions de travail et d'emploi modernes et pérennes. Les CFF, qui sont un des plus grands adjudicateurs de Suisse, collaborent avec des milliers de fournisseurs. Ils s'efforcent de limiter les conséquences négatives de la chaîne d'approvisionnement sur l'environnement et veillent à prévenir les atteintes au droit du travail et aux droits humains au sein de leur chaîne logistique.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Conditions d'emploi, Santé et sécurité au travail et Approvisionnement durable

La Suisse s'est engagée à respecter l'Agenda 2030. Les CFF contribuent à réaliser les ODD en Suisse grâce aux actions menées dans le cadre de leur stratégie 2030. C'est en premier lieu par leur ambition de neutralité climatique, leur stratégie énergétique et leur offre qu'ils ont participé de manière déterminante à la transition énergétique (ODD 7) et à la protection du climat (ODD 13).

Non seulement en tant qu'employeur de premier rang en Suisse et de prestataire de mobilité, mais aussi en leur qualité de propriétaire foncier et d'acheteur, les CFF contribuent à la réalisation des ODD suivants: ODD 8 (Travail décent), ODD 9 (Accès sûr aux trains et infrastructure résiliente), ODD 11 (Villes et communautés durables) et ODD 12 (Consommation et production responsables).

Ponctuellement, les CFF contribuent à l'atteinte des ODD suivants: ils s'engagent pour un management global de la santé, une offre étendue de formations initiales et continues, et l'égalité de l'ensemble de leurs collaboratrices et collaborateurs (ODD 3, 4 et 5). Ils encouragent l'égalité des chances de leur personnel et un accès sans obstacle aux trains (ODD 10). Enfin, ils s'engagent à entretenir les remblais de voies et les talus dans le respect de la nature (ODD 15).

Pour la pondération des ODD, les CFF se basent sur la mise en œuvre de l'Agenda 2030. Les thèmes majeurs pour les CFF sont ainsi en accord avec la «Stratégie pour le développement durable» du Conseil fédéral. Les paragraphes suivants décrivent la contribution des CFF aux différents ODD.

129



Les CFF exploitent et entretiennent une infrastructure fiable, robuste et durable. Ils modernisent et perfectionnent leurs installations, bâtiments et véhicules afin de les rendre toujours plus propres et plus respectueux de l'environnement. Ils encouragent le transfert du trafic vers le rail. Les CFF investissent dans les innovations, développent de nouvelles offres ferroviaires et promeuvent le trafic international. Ils traitent en outre les données de leur clientèle avec le plus grand soin et protègent leur infrastructure informatique des cyberattaques.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Transfert de la route au rail, et Protection des données sur la clientèle et cybersécurité



Les CFF emploient des collaboratrices et collaborateurs de différentes origines. Ils favorisent l'égalité des chances indépendamment de la langue, du genre et de l'identité sexuelle, de l'âge, de l'orientation sexuelle, de l'origine ou de la religion. Ils ne tolèrent aucune forme de racisme ni de discrimination. En outre, les CFF encouragent la diversité dans les équipes et le management et instaurent une culture d'entreprise inclusive. Les voyages en train s'accompagnent d'obstacles physiques et numériques pour les personnes à mobilité réduite ou souffrant de troubles sensoriels. Les CFF permettent d'accéder à leur offre numérique avec le moins d'entraves possible et d'utiliser les transports publics de façon autonome.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Égalité des chances et Accessibilité



Avec leur offre de transport et d'immobilier, les CFF ont une influence majeure en Suisse. Ils aménagent les gares et les sites environnants en centres de mobilité et en quartiers urbains. Ils créent alors non seulement des systèmes de transport sûrs et durables, mais aussi des espaces de vie. De cette façon, les CFF encouragent le rapprochement des espaces de vie et économiques, et garantissent l'attractivité de la Suisse en tant que lieu de résidence et de travail. Ils conçoivent et construisent leurs bureaux et habitations dans le respect de normes de développement durable très strictes et s'efforcent de réutiliser les matériaux.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Construction durable et développement de sites et Économie circulaire



Les CFF font partie des plus grands adjudicateurs de Suisse. Tout au long de la chaîne de création de valeur, ils tiennent compte de critères économiques, mais aussi sociaux et écologiques. Quand ils adjugent des marchés et prennent des décisions d'investissement, les CFF favorisent l'économie circulaire. Ils s'attachent à utiliser intelligemment les ressources naturelles, à limiter leur consommation de ressources, à recourir à des matériaux réutilisables et à augmenter leur taux de recyclage. Ils diminuent la quantité de déchets générés par l'exploitation, ainsi que la consommation de plastique de leur personnel et des consommateurs dans les gares.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Économie circulaire et Approvisionnement durable



Le transfert du trafic vers le rail permet actuellement d'éviter près de 10% des émissions totales de la Suisse. Les CFF contribuent ainsi considérablement à la protection du climat en Suisse. La réduction de leurs émissions de CO₂ en vertu de critères scientifiques et la transformation en entreprise climatiquement neutre d'ici à 2030 font partie de leurs principaux objectifs. Les CFF augmentent en outre leur résistance et leur adaptabilité face aux menaces climatiques et aux catastrophes naturelles, et s'ajustent de façon proactive aux répercussions des changements climatiques.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Transfert de la route au rail, Émissions de gaz à effet de serre et Adaptation au changement climatique



En tant que gestionnaire d'infrastructure majeure, les CFF contribuent certes au morcellement du paysage, mais exploitent en contrepartie un corridor vert le long des rails et prennent des mesures de compensation dans le cadre de projets de construction. Par ailleurs, ils sauvegardent et renaturent les écosystèmes afin de favoriser la biodiversité et de préserver les habitats d'espèces végétales et animales protégées comme menacées.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Biodiversité

Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

Climat et énergie.

L'énergie joue un rôle central dans la mise en place de la mobilité durable. Au cours des prochaines années, la poursuite de l'élargissement de l'offre va générer un accroissement des besoins énergétiques malgré le déploiement de mesures considérables en matière d'efficacité. Comparé aux autres modes de transport, le trafic ferroviaire produit peu d'émissions de gaz à effet de serre. Les CFF engendrent malgré tout une empreinte carbone par leurs activités, et notamment par leurs émissions indirectes.

Émissions de gaz à effet de serre.

Objectif stratégique.

Les CFF contribuent à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse. D'ici 2030, ils vont diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre liées à leurs activités par rapport à l'année de référence 2018, puis atteindre la neutralité climatique. Cela signifie que les CFF compenseront toutes leurs émissions résiduelles à compter de 2030. D'ici 2040, ils vont réduire leurs émissions de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 92% par rapport à

2018. Cela correspond aux objectifs scientifiques de l'initiative Science Based Target (SBTi) que les CFF se sont engagés à respecter en décembre 2021. Comparée aux émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes liées à l'énergie, l'empreinte CO₂ des achats est très élevée aux CFF. Ils entendent par conséquent réduire leurs émissions du scope 3 de 30% d'ici 2030, toujours en se référant aux prescriptions scientifiques.

Bilan des gaz à effet de serre.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Scope 1: émissions directes de gaz à effet de serre en tonnes de CO₂e						
Consommation de combustibles dans les installations fixes	34 400	31 600	26 700	27 300	27 200	→
Consommation de carburant pour les véhicules ferroviaires et routiers	41 500	38 900	36 300	37 000	37 700	↗
Pertes de fluides frigorigènes	8 000	9 600	7 000	9 400	8 900	↘
Émissions générées par les installations à haute tension et les lacs de retenue	1 300	2 100	2 400	1 500	1 000	↘
Scope 2: émissions indirectes de gaz à effet de serre imputables à l'électricité achetée, aux pertes survenant pendant le transport et la distribution ainsi qu'au chauffage à distance acheté en tonnes de CO₂e						
Électricité	5 700	500	500	500	700	↗
Chauffage à distance	3 100	3 300	3 900	3 900	3 400	↘

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Scope 3: autres émissions indirectes de gaz à effet de serre en tonnes de CO₂e						
Marchandises et services	133 000	141 000	142 000	143 000	163 000	↗
Immobilisations et moyens de production	692 000	745 000	915 000	712 000	639 000	↘
Activités relatives à la mise à disposition de carburant, de combustible et d'énergie	25 000	23 000	23 000	24 000	25 000	↗
Transport et répartition (upstream)	14 000	14 000	13 000	16 000	11 000	↘
Recyclage de déchets et de matériaux valorisables	24 000	27 000	20 000	21 000	25 000	↗
Voyages d'affaires	11 000	8 000	3 000	2 000	3 000	↗
Trafic pendulaire du personnel	29 000	30 000	20 000	19 000	29 000	↗
Objets loués	0	0	0	0	0	
Transport et répartition (downstream)	0	0	0	0	0	
Transformation de produits vendus	0	0	0	0	0	
Utilisation de produits vendus	43 000	46 000	23 000	28 000	50 000	↗
Élimination ou recyclage de produits vendus	0	0	0	0	0	
Objets loués	0	0	0	0	0	
Franchises	0	0	0	0	0	
Investissements	13 000	13 000	15 000	16 000	12 000	↘

Pour le calcul des équivalents CO₂ (CO₂e), les CFF prennent en compte les émissions des gaz nocifs pour le climat inscrits au protocole de Kyoto et les convertissent en CO₂e en fonction de leur potentiel de réchauffement planétaire. Les émissions de gaz à effet de serre sont calculées selon le standard international «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)», ainsi que d'autres normes et directives. Par endroits, des projections ou estimations ont été réalisées pour les calculs d'émissions, car aucun chiffre précis n'était encore disponible. Les chiffres indiqués concernent l'activité principale des CFF, y compris la filiale du groupe CFF Cargo SA et les centrales électriques, mais sans inclure d'autre filiale toutefois. Au moment de la rédaction du présent rapport, l'ensemble des données fondamentales nécessaires pour 2022 n'étaient pas encore accessibles. Le cas échéant, des extrapolations ont été effectuées ou des valeurs de l'année précédente utilisées.

Émissions directes de gaz à effet de serre (scope 1).

Le scope 1 est le périmètre le plus restrictif. Il ne comprend que les émissions de CO₂e directement générées sur place au sein de l'entreprise, comme les gaz d'échappement de ses véhicules diesel ou les pertes de fluides frigorigènes de ses climatisations.

Émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à l'énergie (scope 2).

Les émissions de gaz à effet de serre du scope 2 sont calculées selon le standard international «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015». Le scope 2 regroupe les émissions de CO₂e générées par l'électricité ou le chauffage à distance achetés lors de leur production dans les installations de production d'énergie (exemple: gaz d'échappement de l'installation de combustion produisant de la chaleur à distance). Cela comprend également les pertes résultant du transport et de la distribution de l'électricité à des tiers (exemple: pertes au niveau des lignes de contact).

Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3).

Les émissions de gaz à effet de serre du scope 3 sont calculées selon le standard international «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011». Le scope 3 représente l'ensemble des autres émissions de CO₂e que l'entreprise génère par ses activités en amont dans la chaîne de création de valeur et qu'elle engendre en aval de ces dernières, de l'extraction des matières premières à l'élimination. Les émissions provenant des marchandises, services, immobilisations, moyens de production et prestations de transports achetés sont estimées en fonction du volume d'achat de l'exercice en cours et sur la base d'une analyse détaillée de l'année 2020.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Réduction des émissions de gaz à effet de serre selon les Science Based Targets en tonnes de CO₂e						
Scope 1 + scope 2	Année de référence	-7 800	-17 100	-14 500	-15 100	↗
Scope 3		64 000	190 000	-4 000	-25 000	↗

Les émissions des scopes 1 et 2 n'ont enregistré qu'un léger recul par rapport à 2021 et n'ont donc pas pu être réduites autant que prévu. Les chiffres particulièrement bas de 2020 s'expliquent principalement par la pandémie de coronavirus.

Les émissions du scope 3 sont majoritairement dues à l'achat de marchandises et de prestations. Les chiffres les plus élevés correspondent aux années durant lesquelles de grosses acquisitions, notamment de trains, ont eu lieu, comme en 2020.

Intensité des émissions de gaz à effet de serre.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Émissions spécifiques de CO₂ des trafics voyageurs et marchandises en g de CO₂e/v-km						
Trafic voyageurs CFF (TGL et TR) y c. filiales et TGV Lyria en Suisse	15,5	14,5	22,2	21,7	16,5	↘
Trafic régional CFF SA y c. filiales	24,4	23,1	31,4	32,2	26,0	↘
Trafic grandes lignes CFF SA y c. TGV Lyria en Suisse	12,1	11,3	18,1	17,2	12,7	↘
Trafic marchandises en Suisse (CFF Cargo SA et SBB Cargo International)	188,2	188,0	189,6	186,5	185,4	↘

Les émissions de CO₂ spécifiques correspondent aux émissions de gaz à effet de serre issues de la consommation d'énergie directe et indirecte (courant ferroviaire/diesel directement consommé, auquel s'ajoutent les émissions provenant de la mise à disposition de l'énergie, conformément au calcul selon la norme EN 16258).

L'efficacité énergétique et en termes de CO₂ du trafic voyageurs s'est nettement améliorée par rapport à 2021, sans toutefois revenir au niveau pré-pandémique. La consommation d'énergie par personne dépend fortement du taux d'occupation, qui a augmenté en 2022 sans pour autant retrouver le niveau pré-COVID. L'efficacité en termes de CO₂ est directement liée à l'efficacité énergétique.

L'efficacité énergétique du trafic marchandises est restée presque stable en comparaison avec l'exercice précédent. Son efficacité en termes de CO₂ s'est quelque peu améliorée par rapport à l'an passé. Cette progression est imputable à un léger recul de la part de la traction diesel dans l'exploitation Cargo.

Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO).

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Substances appauvrissant la couche d'ozone en kg CFC-11eq						
Fluides frigorigènes	0,22	0,22	0,01	0,01	0,01	→

En 2022, les CFF n'ont acheté aucune matière dangereuse classée H 420 («Nuit à la santé publique et à l'environnement en détruisant l'ozone dans la haute atmosphère»). Les pertes de fluides frigorigènes des dernières installations encore exploitées avec le fluide frigorigène R22 ont fait l'objet d'une estimation.

Oxyde d'azote (NOx), oxyde de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques significatives.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Émissions atmosphériques significatives issues de la combustion de carburants et de combustibles en kg						
NO _x	488 400	460 400	431 100	447 200	446 200	→
SO _x	16 800	14 900	14 100	13 500	15 700	↗
PM 2,5	2 100	2 900	3 200	3 300	3 500	↗
PM 2,5-10	1 200	1 100	1 000	1 100	1 100	→
PM 10	3 200	4 000	4 200	4 400	4 600	↗

Les émissions atmosphériques directes se calculent sur la base des carburants utilisés (diesel et essence) et des combustibles consommés pour la production de chaleur (mazout, gaz naturel, propane, bois).

ODD

Informations complémentaires



Des CFF climatiquement
neutres | CFF

Énergie.

Objectif stratégique.

Les CFF fournissent une contribution essentielle à la mobilité durable en réalisant systématiquement et constamment des économies d'énergie. D'ici 2030, ils s'engagent ainsi à accroître leur efficacité énergétique de 30% par rapport à 2010. Cela leur permettra d'économiser 850 gigawattheures (GWh) d'énergie par an en comparaison avec une

évolution non influencée, ce qui représente les besoins énergétiques annuels de quelque 200 000 foyers suisses. En outre, les CFF prévoient de produire d'ici 2030 au moins 30 GWh de courant domestique à l'aide du photovoltaïque, et de s'approvisionner en chaleur issue exclusivement de sources d'énergie renouvelable pour les bâtiments.

133

Consommation d'énergie.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Consommation d'électricité et de courant ferroviaire en Suisse en GWh						
Courant ferroviaire	1 760	1 734	1 578	1 635	1 692	↗
Consommation propre pour la mise à disposition du courant ferroviaire	126	140	190	192	149	↘
Diesel pour la traction ferroviaire	117	110	102	107	106	→
Combustible pour les véhicules routiers, les machines et les engins	33	31	29	27	30	↗
Électricité pour les bâtiments et installations	279	280	285	298	292	↘
Énergie thermique pour les bâtiments et installations en GWh						
Mazout	62,4	53,1	50,7	46,0	59,1	↗
Gaz naturel	79,7	78,8	59,9	60,9	47,3	↘
Propane	6,5	6,3	4,4	11,1	7,6	↘
Biogaz	1,4	2,0	5,0	6,2	3,5	↘
Bois	12,8	13,8	17,1	18,9	21,3	↗
Chauffage à distance	49,6	53,1	61,5	61,0	53,3	↘

La mesure de la consommation énergétique se base sur les volumes achetés. Le courant ferroviaire comprend l'ensemble de la consommation de tous les véhicules CFF sur leur propre réseau et sur les réseaux tiers. Le courant est mesuré sur les locomotives et véhicules moteurs à l'aide de dispositifs de mesure de l'énergie. Si aucune valeur mesurée n'est disponible pour certains véhicules, on utilise des valeurs de substitution. Pour les petits objets, le calcul de l'énergie thermique repose sur les volumes de mazout achetés et sur le niveau des stocks en été. Dans ce cas, la comptabilisation est effectuée sur la dernière période de chauffage complète passée.

En 2022, le besoin en courant ferroviaire a un peu augmenté, ce qui s'explique notamment par la hausse des trains-kilomètres et de l'affluence suite à la levée des mesures sanitaires par les autorités. Tandis que le volume de diesel acheté pour la traction ferroviaire est resté pratiquement le même, les besoins en combustible pour les véhicules routiers enregistrent une forte hausse, en raison de l'intégration des véhicules Securitrans au bilan.

La consommation de courant pour les bâtiments et installations a légèrement chuté, notamment grâce aux mesures d'économie d'énergie et à la douceur du climat. La baisse de consommation de gaz naturel et la hausse enregistrée pour le mazout sont aussi dues à la pénurie d'énergie: au dernier trimestre, les CFF ont commuté les installations bicom bustibles sur le mazout afin d'économiser le gaz naturel. Le besoin en énergie thermique a nettement reculé par rapport à 2021, grâce à diverses mesures.

Intensité énergétique.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Consommation d'énergie spécifique						
du trafic ferroviaire voyageurs en kWh/100 v-km	8,44	7,90	12,13	11,86	9,01	↘
du fret ferroviaire en kWh/100 t-km nette	4,34	4,35	4,05	4,09	4,11	↗
Par train-kilomètre en kWh	11,5	11,2	10,7	10,8	10,9	→

La consommation d'énergie spécifique en trafic voyageurs se calcule du point de vue des CFF en qualité d'entreprise de transport ferroviaire, y c. filiales du trafic régional à voie normale CFF. La valeur se compose des besoins directs de courant ferroviaire des trains et de la prestation de transport. Les besoins énergétiques spécifiques en fret marchandises comprennent les besoins de CFF Cargo ainsi que les prestations de SBB Cargo International SA en Suisse. La consommation énergétique spécifique par train-kilomètre se calcule à partir de la quantité de courant ferroviaire et de la prestation de transport sur le réseau de CFF Infrastructure (somme de tous les trains en trafics voyageurs et marchandises et de l'infrastructure).

Du fait du taux d'occupation légèrement supérieur à l'issue de la pandémie de coronavirus, les besoins énergétiques spécifiques ont chuté au cours de l'exercice sous revue. Au niveau du fret ferroviaire, l'intensité énergétique a légèrement augmenté. Sur le réseau de CFF Infrastructure, la

tendance des dernières années s'est poursuivie: grâce aux mesures d'efficacité énergétique mises en place, la quantité d'énergie nécessaire à la circulation des trains a diminué.

Énergies renouvelables.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Part des sources d'énergie renouvelable dans le courant ferroviaire en %	99,2	95,5	91,1	90,2	90,0	→
Part des sources d'énergie renouvelable pour l'énergie thermique en %	19,0	20,8	27,3	28,8	27,7	↘
Production de courant à l'aide du photovoltaïque en GWh	–	–	5,5	6,0	6,6	↗

La part des sources d'énergie renouvelable dans le courant ferroviaire dépend principalement de la pluviosité alimentant les barrages pour des centrales hydroélectriques. L'achat de certificats d'origine permet de viser un objectif d'au moins 90% d'énergie renouvelable. La part des sources d'énergie renouvelable pour l'énergie thermique est basée sur les quantités d'énergie achetées pour les bâtiments et les installations fixes, auxquelles s'ajoute l'énergie thermique produite par les pompes à chaleur utilisées. Tous les modules situés sur les installations et bâtiments des CFF contribuent à produire du courant à l'aide du photovoltaïque, qu'ils aient été réalisés dans le cadre d'une solution de contracting ou en tant qu'investissement propre.

L'année 2022 a été marquée par la sécheresse, avec des précipitations très faibles surtout au sud des Alpes. Par conséquent, la part de sources d'énergie renouvelable dans le courant ferroviaire s'établit à 90%. La proportion légèrement en baisse des sources d'énergie renouvelable

dans la production d'énergie thermique s'explique par la commutation des installations bicom bustibles sur le mazout. Au cours de l'exercice sous revue, la production à l'aide du photovoltaïque a légèrement augmenté.

Efficacité énergétique.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Économies d'énergie en GWh	382	394	440	504	539	↗

L'impact annuel des mesures d'économie d'énergie recensées dans le programme «Économies d'énergie et neutralité climatique» est indiqué. Pour ce faire, l'énergie consommée dans le cadre de la mise en œuvre des mesures est comparée à la consommation potentielle avec une évolution non influencée. L'énergie finale de toutes les sources d'énergie est prise en compte, toutes divisions confondues.

Au cours de l'année sous revue, les CFF ont au total économisé 539 GWh d'énergie grâce aux mesures d'économie d'énergie par rapport à une situation non influencée.

Ils sont donc sur la bonne voie pour atteindre leur objectif stratégique pour 2030.

ODD

Informations complémentaires



Énergie durable | CFF

Économie circulaire.

Une large part des biens produits dans le monde sont fabriqués à partir de matières premières non renouvelables et mis en décharge ou incinérés sitôt utilisés. L'économie circulaire se fonde quant à elle sur le cycle naturel des matériaux et vise leur usage multiple sans produire de déchets ni d'émissions polluantes. Les CFF comptent parmi les principaux commanditaires de Suisse et sont par conséquent à l'origine d'une importante consommation de matériaux et d'énergie. Avec plus de 76 millions de tonnes, ils possèdent un des plus vastes stocks de matériaux de Suisse. Le flux de matériel qui en résulte a des conséquences considérables sur l'environnement et le climat.

135

Consommation de ressources.

Objectif stratégique.

Les CFF entendent réutiliser à l'infini les ressources limitées. Ils souhaitent ancrer l'économie circulaire dans les pratiques du personnel et les processus et en faire un standard à l'échelle du groupe. Pour ce faire, les CFF ont défini trois orientations stratégiques: l'adaptation des processus internes, le développement d'offres circulaires

destinées à la clientèle et l'ancrage de l'économie circulaire dans la culture d'entreprise des CFF. Les CFF mettent actuellement au point des indicateurs spécifiques pour la gestion de l'économie circulaire, qui doivent commencer à être utilisés dès 2024.

Rapport de gestion 2022

Matériaux utilisés en fonction du poids et du volume.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Matériaux de construction pour la construction des voies en tonnes	732 741	674 051	617 496	643 583	642 251	→
Gravier	62 900	41 574	49 612	63 996	59 349	↘
Ballast	536 500	510 261	460 729	466 495	465 499	→
Traverses en béton	70 039	59 329	56 129	64 765	67 460	↗
Traverses en bois	6 873	6 480	4 355	4 815	4 997	↗
Traverses en acier	2 337	2 434	2 006	1 680	1 821	↗
Rails	54 093	53 973	44 665	41 832	43 125	↗
Autres matériaux en tonnes						
Lubrifiants	598	612	589	568	522	↘
Herbicides	2,2	1,9	1,4	1,9	1,4	↘

Matières recyclées utilisées.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Ballast traité en tonnes	165 000	190 000	100 000	145 000	120 000	↓

Les données concernent le ballast qui a pu être nettoyé sur place lors des travaux de renouvellement des voies et directement réutilisé comme tel.

ODDs



Informations complémentaires



Économie circulaire | CFF

Déchets.

Objectif stratégique.

Les CFF évitent avant tout de produire des déchets d'exploitation en privilégiant l'utilisation de matériaux revalorisables. Ils procèdent au recyclage de ces derniers, éliminent les déchets spéciaux dans le respect de la législation et réduisent les répercussions sur l'environnement en optimisant le transport. Ils entendent mutualiser

certains matériaux valorisables issus de projets d'entretien et de construction à l'échelle du groupe, les trier en fonction de leur qualité et les vendre sur le marché ad hoc. En outre, les CFF prévoient d'accroître la part de recyclage et de réutilisation de l'ensemble des déchets et matériaux valorisables.

Déchets produits.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Déchets produits en tonnes						
Déchets industriels	320 419	339 402	254 124	243 275	266 171	↑
dont déblais de voies (ballast, gravier)	231 518	242 669	165 459	149 496	181 835	↑
Déchets spéciaux	44 634	45 939	30 625	49 746	65 979	↑
Déchets des voyageurs	11 863	12 866	9 617	10 088	10 641	↑

On entend par déblais de voie (ballast, gravier) la quantité qui ne peut pas être nettoyée sur place et réutilisée directement comme ballast. Elle est remise à des entreprises suisses spécialisées dans l'élimination des déchets qui, selon leurs propres indications, en traitent près de 80%, réutilisés par exemple comme gravillons pour le béton; les 20% restants doivent être mis en décharge. Pour les déchets des voyageurs, ce sont les volumes de déchets acheminés par les CFF pour élimination qui sont indiqués.

ODDs



Informations complémentaires



Gestion des déchets | CFF

Habitats durables.

La perte, la dévaluation ou le morcellement des habitats naturels menacent la flore et la faune indigènes en Suisse. Les CFF contribuent à leur mise en péril par leur infrastructure ferroviaire, leur immobilier et leurs projets de construction. Parallèlement, leurs remblais de voies constituent un corridor vert d'une importance nationale pour la biodiversité. En tant que propriétaire des gares situées en centre-ville et des zones adjacentes, ils participent en outre à la préservation du patrimoine architectural et au développement des quartiers.

137

Biodiversité.

Objectif stratégique.

D'ici 2030, les CFF vont entretenir 20% de leurs talus en les maintenant proches de l'état naturel. Ils vont promouvoir la mise en réseau des biotopes pour les animaux à proximité des lignes ferroviaires. Ils répondent ainsi à la demande de la Confédération de contribuer à garantir l'infrastructure écologique dans le cadre du Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse. En outre, les CFF pro-

meuvent des espèces pérennes et adaptées aux sites dans les zones forestières, s'ajustant ainsi par anticipation aux répercussions des changements climatiques. Les CFF luttent systématiquement contre les plantes néophytes envahissantes sur les surfaces précieuses du point de vue écologique.

Des talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Part des surfaces maintenues proches de l'état naturel en %						
Surfaces de biodiversité	-	-	-	3,1	4,1	↗
Surfaces de biodiversité potentielles	-	-	-	6,8	8,3	↗
Surfaces de remplacement issues des projets	-	-	-	4,5	4,3	↘
Surfaces standard	-	-	-	84,9	83,3	↘
Surface totale des talus non boisés en ha	-	-	-	2 500	2 500	→

Les CFF exploitent en les maintenant proches de l'état naturel tous les terrains situés le long des lignes de chemin de fer qui sont soumis à l'ordonnance sur la protection des prairies et pâturages secs d'importance nationale (OPPPS), se trouvent dans une réserve naturelle ou revêtent un caractère écologique précieux. Pour la planification, l'exécution et le reporting, les CFF utilisent le système Information Végétation (IVEG); depuis 2021, les surfaces de biodiversité et les surfaces de compensation écologique propres sont systématiquement recensées. L'IVEG répertorie d'ores et déjà les réserves naturelles nationales. Le recensement des réserves cantonales est en cours.

Les CFF recensent en continu des surfaces présentant un potentiel écologique important sur leur réseau et les entretiennent si possible dans le respect de la nature. Grâce à la saisie dans le système Information Végétation (IVEG), les CFF ont enregistré en 2022 près de 103 hectares de surfaces de biodiversité et assuré un entretien spécifique des espaces verts. Ils ont exploité selon des principes écologiques 207 hectares supplémentaires, dont le potentiel écologique doit cependant encore être vérifié. Les CFF adaptent actuellement l'entretien de leurs talus et coordonnent leurs travaux avec la planification cantonale de

l'infrastructure écologique. Pour cela, ils échangent régulièrement avec les cantons ainsi qu'avec des spécialistes externes.

Pour l'entretien des surfaces de biodiversité, des normes strictes favorisant le développement d'une flore et d'une faune variées s'appliquent. Les surfaces doivent entre autres être fauchées et non pas mulchées, et les déchets de coupe collectés. Des exigences strictes régissant les hauteurs minimales et les dates de fauchage s'observent également, tandis que les néophytes envahissantes sont systématiquement combattues.

Espèces protégées dans l'environnement ferroviaire.

Dans l'environnement ferroviaire, les espèces protégées suivantes sont notamment référencées: la vipère aspic, le castor, le lézard des souches et des murailles, le sonneur à ventre jaune, la coronelle lisse, l'œdipode aigue-marine, la mante religieuse, les abeilles sauvages ainsi que diverses espèces d'orchidée, comme le sabot de Vénus ou l'orchidée militaire.

Pour identifier les espèces protégées, les CFF s'appuient sur la Liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), la liste rouge de l'Office fédéral de l'environnement ainsi que sur des listes rouges régionales. Y figurent les espèces dont l'habitat se trouve dans des régions concernées par des activités commerciales des CFF. Les CFF disposent d'un géoportail qui indique aux concepteurs de projets de rénovation et de développement la présence d'espèces menacées. Les renseignements correspondants sont mis à disposition par les centres nationaux de données relatives à la protection des espèces et régulièrement actualisés.

Passage des animaux sauvages et des petits animaux.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de sites présentant des conflits avec les amphibiens						
dont zones de conflit potentielles	-	-	-	>700	>700	→
dont zones de conflit connues	-	-	-	35	35	→
dont zones de conflit résolu au cours de l'année de reporting	-	-	-	5	2	↘

Une analyse SIG réalisée par le Centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse (KARCH) pour le compte de l'OFEV a permis d'identifier des zones de conflit potentielles. Elle a permis d'examiner si des lignes de chemin de fer se trouvaient sur un axe de migration éventuel. En outre, les CFF tiennent une liste des zones de conflit déjà connues sur les tronçons CFF. Ces dernières ont été répertoriées sur la base de signalements sur les sites correspondants.

Pour les grands animaux sauvages, il existe actuellement neuf passages supérieurs et souterrains dédiés le long du tracé. L'OFROU prévoit, en collaboration avec les cantons, d'autres passages à faune dans des corridors faunistiques suprarégionaux. Aux CFF, il n'y a pour le moment aucun besoin d'action concret en ce qui concerne l'assainissement des corridors faunistiques. Les CFF aspirent cependant à prévenir au maximum les dommages subis par la faune. Ils testent donc depuis 2022, dans le cadre d'un projet pilote, un dispositif bioacoustique d'avertissement des animaux sauvages utilisant des combinaisons spéciales de cris d'animaux visant à éviter les collisions avec ces bêtes.

Des passages pour les petits animaux, les amphibiens et les reptiles ont été aménagés dans les zones de conflit

connues ou présumées du réseau ferroviaire, par exemple au niveau de parois antibruit, de ruisseaux ou de couloirs de migration d'amphibiens connus. Dans le cadre de projets d'aménagement et de renouvellement, les CFF vérifient systématiquement si des passages supplémentaires sont nécessaires ou si des pontceaux doivent être rénovés dans le respect de la faune. Une étude de l'OFEV a identifié en 2021 des zones de conflit avec les amphibiens dans toute la Suisse et en a examiné quelques-unes de plus près. Sur l'un de ces sites, les CFF ont installé en 2022, dans le cadre d'un projet pilote, trois passages à petite faune près des voies, afin d'améliorer la perméabilité des installations ferroviaires pour les amphibiens et les petits animaux.

ODD

Informations complémentaires



Protection de la
nature | CFF

Construction durable et développement des sites.

Objectif stratégique.

Lors de la planification et de la construction de nouveaux biens immobiliers, les CFF appliquent la norme de la Société allemande pour une construction durable (DGNB). Depuis août 2022, les projets sont réalisés selon le «Standard construction durable Suisse» (SNBS). Les CFF ont

renoncé depuis 2016 aux chauffages au mazout ou au gaz (chauffages fossiles) pour les constructions nouvelles et les rénovations de bâtiments. D'ici 2030, ils entendent remplacer tous les chauffages fossiles de leur parc immobilier par des alternatives renouvelables.

139

Remplacement des installations de chauffage.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre d'installations de chauffage remplacées	19	26	30	24	30	↗

Au cours de l'année sous revue, les CFF ont remplacé 30 des quelque 560 installations de chauffage fossiles. À elle seule, cette mesure a permis d'économiser environ 450 000 litres de mazout par an. Pour 2023, le groupe a planifié le remplacement de 150 installations de chauffage fossiles et entend s'affranchir presque totalement du gaz

fossile. Les systèmes de chauffage au mazout restants seront progressivement remplacés par d'autres fonctionnant aux énergies renouvelables au cours des prochaines années.

ODD



Informations complémentaires



Développement durable
au quotidien | CFF Immo-
bilier (cff-immobilier.ch)

Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

140

Rapport de gestion 2022

Mobilité durable.

La mobilité est la base d’une société en bonne santé et d’une économie fonctionnelle. Or un développement de l’offre de transport s’accompagne d’une augmentation des embouteillages, des accidents, du bruit et des émissions. En outre, les personnes à mobilité réduite ou atteintes de troubles sensoriels rencontrent de nombreux obstacles physiques et numériques au quotidien lors de leurs déplacements. La Suisse a donc besoin de solutions de mobilité qui soient socialement acceptables, préservent l’environnement et améliorent le bien-être. Les transports publics, et partant les CFF, jouent un rôle central à cet égard.

Accessibilité.

Objectif stratégique.

Les CFF permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en train en toute autonomie. D’ici fin 2023, ces dernières devront être en mesure d’utiliser les gares et arrêts des CFF de la façon la plus indépendante possible et sans discriminations – ou de recourir temporaire-

ment à une solution de remplacement jusqu’en 2028. Les points de contact numériques pertinents pour la clientèle le long de la chaîne de services doivent être entièrement accessibles dès 2025.

Gares et arrêts permettant un accès au chemin de fer sans obstacles.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombres de gares et arrêts accessibles	[386]	[416]	[437]	[472]	428	-

Les gares ou arrêts sont considérés comme accessibles dès lors qu’ils sont dénués d’obstacles pour les personnes à mobilité réduite. Les restrictions de mobilité désignent d’une part les entraves physiques, psychiques ou intellectuelles vraisemblablement durables, y compris les limitations liées à l’âge, et d’autre part les handicaps circonscrits dans le temps tels qu’une jambe cassée. En matière de transports publics, «accessible» signifie que l’accès doit être garanti aux voyageurs munis de poussettes ou de lourds bagages, aux personnes ne connaissant pas les lieux ou ne parlant pas la langue ainsi qu’aux touristes. La baisse du nombre de gares accessibles en 2022 s’explique par le fait que les exigences ont été précisées. Pour cette raison, les données des années précédentes sont notées entre [...] et l’évolution n’est pas indiquée.

Points de contact numériques accessibles.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Points de contact numériques accessibles en%	[61]	[64]	[71]	86,3	88,3	↗

Depuis 2021, les CFF mesurent la valeur des points de contact numériques accessibles à l'aide d'une chaîne de voyage concrète, du point de vue de personnes limitées dans leurs déplacements. Pour l'évaluation globale, ils pondèrent chaque point de contact en fonction de l'impact (gravité de la situation s'il est impossible d'utiliser le point de contact) et de la fréquence (fréquence d'utilisation du point de contact). En fonction du type de point de contact (site Internet, appli mobile, affichage numérique, écran tactile, informations sonores et supports numériques), ce sont les critères ou directives juridiques en vigueur qui servent de référence. Les valeurs des années 2018 à 2020 sont notées entre [...] en raison de cette nouvelle méthode de calcul.

141

ODD Informations complémentaires



Mobilité accessible | CFF

Transfert de la route au rail.

Objectif stratégique.

Avec la Perspective RAIL 2050, l'Office fédéral des transports entend exploiter efficacement les points forts du rail, contribuer à la Stratégie climatique 2050 et renforcer la Suisse en tant que lieu de vie et place économique. D'une part, l'évolution du rail et le développement territorial

doivent être coordonnés. D'autre part, il convient de viser un accroissement de la part ferroviaire dans la répartition modale en trafics voyageurs et marchandises, aussi bien au niveau national qu'international.

Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2020/2021
Part du rail dans le trafic voyageurs motorisé en %	16,2	16,7	12,2	12,3	—	↗
Part du rail dans l'ensemble du trafic marchandises en %	36,7	37,1	36,6	37,3	—	↗

Part du chemin de fer dans le trafic voyageurs motorisé et dans l'ensemble du trafic marchandises sur rail et sur route; calcul basé sur la prestation de transport en Suisse en voyageurs-kilomètres, hors mobilité douce, respectivement en tonnes-kilomètres nettes-nettes. Calcul effectué sur la base de données de l'Office fédéral de la statistique – Mobilité et transports, publié en décembre 2022.

Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence, en %	0,4	4,2	-40,3	0,4	35,3	↗
Hausse de la demande pendant les heures creuses, en %	0,4	6,2	-39,9	8,5	36,2	↗

Heures de grande affluence: du lundi au vendredi, de 6h00 à 8h59 ainsi que de 16h00 à 18h59.

ODD



Informations complémentaires



Mobilité durable | CFF

Sécurité et résilience.

Un réseau ferroviaire performant, stable et résilient contribue grandement à une économie et une société sûres et efficaces. D'une part, les CFF protègent leur exploitation des attaques du cyberespace, car sans infrastructure informatique sûre, aucun train ne pourrait circuler. D'autre part, les CFF mettent en œuvre des mesures adaptées pour minimiser les répercussions du changement climatique. Avec l'essor de la numérisation, les CFF traitent également une quantité croissante de données de la clientèle. En prendre le plus grand soin fait partie de leur principale mission.

143

Protection des données de la clientèle.

Objectif stratégique.

Les CFF traitent les données de la clientèle avec retenue et exclusivement dans l'objectif d'offrir une valeur ajoutée. Ils ne vendent aucune donnée de la clientèle et donnent

à chacun et chacune la possibilité de refuser le traitement de ses données pour voyager de manière anonyme, c'est-à-dire sans que les données personnelles soient saisies.

Plaintes en lien avec des données de la clientèle.

Début 2022, les CFF ont constaté une fuite des données sur la plate-forme de distribution des transports publics «NOVA», exploitée par les CFF pour le compte de l'organisation de branche Alliance SwissPass. Une faille a permis à un spécialiste informatique externe d'accéder aux bases de données et de consulter de façon automatisée les données relatives aux billets et aux abonnements ainsi que les noms, prénoms et dates de naissance d'environ un demi-million de clientes et clients. Il a informé les CFF de cette brèche et supprimé irrévocablement les données.

Grâce à son signalement, les CFF ont pu résoudre le problème immédiatement. La clientèle n'a subi aucun préjudice.

En juin 2022, les CFF ont envoyé par mégarde une newsletter publicitaire à des adresses e-mail erronées. À la suite de la plainte d'un destinataire, les CFF ont reconnu leur erreur et présenté leurs excuses aux personnes concernées.

Aucun autre incident notable ni plainte n'ont eu lieu ni été signalés au cours de l'exercice sous revue.

ODD

Informations complémentaires



Protection des
données | CFF

Cybersécurité.

Objectif stratégique.

La sécurité de l'information protège l'ensemble des CFF. Car sans infrastructure informatique sûre, aucun train ne pourrait actuellement circuler. La sécurité de l'information regroupe des mesures garantissant les objectifs de

protection que sont la confidentialité, la disponibilité et l'intégrité. Elle contribue à préserver des dangers et menaces, à prévenir les dommages économiques et à minimiser les risques pour l'ensemble du groupe.

Nombre d'incidents de cybersécurité.

Pour des raisons de confidentialité, les CFF ne publient aucun chiffre sur les incidents affectant la cybersécurité.

ODD

Informations complémentaires



Cybersécurité | CFF

Adaptation au changement climatique.

Objectif stratégique.

Les CFF connaissent les secteurs vulnérables et identifient en amont les risques et opportunités liés aux effets des changements climatiques. Grâce à des mesures d'adaptation préventives, ils améliorent leur capacité de résistance et minimisent en continu les répercussions négatives actuelles et futures des changements climatiques sur la sécurité, la ponctualité, la disponibilité et la satisfaction

de la clientèle. Ils garantissent les aptitudes et la santé du personnel et tiennent compte des changements climatiques lors des achats. Les CFF s'assurent ainsi d'éviter à l'avenir une hausse significative des répercussions des intempéries sur les personnes ainsi que des dommages causés à l'environnement, à l'infrastructure, aux bâtiments, aux biens et aux installations.

Protection contre les risques naturels.

Les quelque 5000 ouvrages de protection et 870 000 mètres carrés de forêt de protection déjà existants ainsi que le concept de surveillance et d'alerte professionnel permettront aux CFF de continuer à se préserver des dommages corporels et dégâts matériels causés par des risques naturels. Ces dix dernières années, les CFF ont toujours anticipé correctement les tendances d'évolution. Ils ont ainsi empêché que les répercussions des risques naturels liés aux

changements climatiques s'aggravent. Tout comme l'année précédente, les CFF ont investi près de sept millions de francs en 2022 pour l'entretien et le maintien des mesures de protection.

Température à bord des trains.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Disponibilité des climatisations à bord des trains en %	–	–	92,5	95,2	96,0	→

Le calcul de la disponibilité des climatisations repose sur les messages de dérangement reçus par type de flotte. La durée d'indisponibilité (du début du dérangement à la clôture du message) est calculée en demi-journées.

145

État des voies.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre pour 100 km de voie principale						
Ruptures de rails	0,50	0,43	0,22	0,30	0,14	↘
Déformations de la voie	0,14	0,46	0,11	0,13	0,30	↗

Le concept de rupture de rail désigne un rail séparé en deux ou plusieurs parties ou dont un fragment de matériau s'est détaché, créant une entaille d'au moins 50 mm de long et 10 mm de profondeur dans la surface de roulement. Les déformations de voie se composent du nombre de déjettements de la voie (> 50 mm) et d'écrasements (< 50 mm).

Les ruptures de rail sont liées à des défauts des rails, à la charge ainsi qu'au froid et aux variations de température. Après une augmentation l'an dernier, le nombre de ruptures de rails a reculé de moitié au cours de l'exercice sous revue. Les températures clémentes en moyenne pendant les mois d'hiver ont eu un effet positif sur les ruptures de rails.

Des températures inhabituellement élevées, les variations du mercure et une résistance au déplacement transversal insuffisante sur la voie peuvent engendrer des déformations de la voie. Le nombre de déformations de la voie a nettement augmenté par rapport à l'année dernière. Comme en 2019 déjà, l'été caniculaire a contribué à l'apparition de déformations de la voie.

Retards dus à des conditions climatiques extrêmes.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Minutes de retard des voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales, en millions de minutes	2,1	0,9	0,9	3,7	0,3	↘

Retards dus à des installations de CFF Infrastructure. Les minutes de retard de chaque train n'arrivant pas à l'heure (3 minutes ou plus) sont multipliées par le nombre de voyageurs descendant du train. Seules les minutes de retard directement provoquées et clairement attribuables à une cause sont prises en compte.

En comparaison avec l'année précédente, qui avait été marquée par des conditions hivernales extrêmes et un été durablement maussade cumulant orages extrêmes, fortes

précipitations, rafales de vent, foudre et grêle, l'été caniculaire de 2022 n'a eu qu'un impact minime sur les minutes de retard des voyageurs.

ODDs



Informations complémentaires



Risques naturels et
changement clima-
tique | CFF

Approvisionnement durable.

Les entreprises ont la responsabilité de garantir la protection de l'environnement et de la société dans leurs chaînes d'approvisionnement. Les marchandises et services achetés doivent être produits dans des conditions favorables à un rapport responsable à l'humain et à la nature. Les CFF comptent parmi les principaux commanditaires de Suisse et travaillent avec des milliers de fournisseurs. Ils respectent les objectifs relatifs aux procédures de soumission des marchés publics et tiennent ainsi compte non seulement du prix et de la qualité lors de l'adjudication, mais aussi des aspects écologiques et sociaux. De cette manière, ils entendent limiter les coûts environnementaux indirects et assumer leur obligation de diligence dans la chaîne d'approvisionnement en matière de respect des droits humains.

Objectif stratégique.

Les CFF font avancer activement la transformation vers une culture des achats durable, axée sur la qualité, au sens de la nouvelle loi fédérale et de l'ordonnance sur les marchés publics (LMP/OMP). Ils se sont fixé les objectifs correspondants: d'ici 2027, les CFF s'engagent à porter leur score sur la plate-forme d'évaluation EcoVadis à 80 points dans le domaine des achats responsables. Par ailleurs,

320 fournisseurs à risque sont évalués sur leur durabilité et obtiennent en moyenne 50 points sur 100. Enfin, les CFF réduisent la probabilité de violation des droits du travail et des droits humains par les fournisseurs sélectionnés en exigeant des certificats des fournisseurs à risque et en menant des audits.

Maturité des achats durables.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Évaluation EcoVadis des achats durables des CFF en points (1-100)	50	50	60	70	70	→

Les CFF font l'objet d'une réévaluation tous les deux ans. La prochaine aura lieu en 2023.

Fournisseurs devant être soumis à un contrôle sur la base de critères écologiques et sociaux.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Évaluation de la durabilité des fournisseurs						
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de durabilité	55	96	129	173	249	↗
Valeur moyenne de tous les fournisseurs évalués en points (1-100)	61,0	60,0	60,6	59,6	58,8	↘
Nombre d'audits sociaux menés						
Audit initial	5	4	1	0	1	↗
Recertification	5	7	5	6	3	↘

L'intégrité est le fondement de tout comportement responsable et entrepreneurial. Elle constitue le cœur et la base d'un travail durable. Afin de remplir leur obligation de diligence en matière de respect des droits humains, les CFF ont entrepris en 2022 une analyse de leurs fournisseurs et identifié les risques au sein de leur chaîne d'approvi-

sionnement. Ils ont d'ores et déjà lutté contre certains risques dans le cadre des mesures correctives actuelles telles que les évaluations de durabilité, les audits et les plans d'amélioration. Dès 2023, ils étendront leurs initiatives et développeront actuellement des indicateurs permettant de piloter et de mesurer les progrès réalisés.

ODDs



Informations complémentaires



Approvisionnement durable | CFF

Nous sommes un employeur responsable.

Employeur attrayant.

Les CFF, qui comptent parmi les principaux employeurs de Suisse, sont responsables des conditions de travail de 34 000 collaboratrices et collaborateurs. Grâce aux multiples profils métier différents qui existent au sein de leur entreprise, ils peuvent encourager activement leur personnel en fonction des besoins et ambitions individuels. Les CFF forment de nombreux jeunes et personnes en reconversion professionnelle, et contribuent ainsi de façon essentielle à l'économie suisse.

Conditions d'emploi.

Objectif stratégique.

Grâce à des conditions d'emploi concurrentielles, les CFF entendent rester l'un des employeurs les plus appréciés de Suisse. D'ici 2025, ils souhaitent conserver leur place

dans le classement Universum des employeurs les plus attrayants et continuer d'accroître le sentiment d'identification du personnel à l'entreprise.

Effectif.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Effectif en ETP	32 309	32 535	33 498	33 943	34 227	→
dont CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)	26 866	26 983	27 788	28 172	29 005	↗
dont filiales	5 442	5 553	5 711	5 770	5 222	↘
Fluctuation en ETP	1 851	1 956	1 716	1 932	2 033	↗

Congé parental.

En matière de congé parental, les CFF vont au-delà des droits légaux. Ils garantissent à leurs collaboratrices un congé de maternité de 18 semaines à la naissance d'un enfant. Les pères bénéficient d'un congé de paternité d'une durée de 20 jours. Le congé pour adoption est de 20 jours. En outre, il est possible de demander un congé non rémunéré d'une durée maximale de trois mois pour l'éducation des enfants. Le personnel est informé de ses droits aux congés.

Les CFF s'engagent en faveur d'une conciliation entre vie professionnelle et familiale. Ils proposent plusieurs offres de conseil aux membres de leur personnel et permettent des modèles de travail flexibles. De plus, avec FamilyCare, les CFF soutiennent les parents dans l'organisation et le financement d'une garde externe à la famille. Concernant le nombre exact de collaborateurs et collaboratrices ayant pris un congé parental en 2022, les CFF n'ont généré aucun indicateur. Il en va de même pour le taux de retour au travail à l'issue du congé, qui n'est pas relevé non plus.

Attrait en tant qu'employeur.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Rang selon le classement Universum						
Étudiantes et étudiants						
Commerce	19	18	24	23	15	↘
Ingénierie	5	4	4	5	5	→
Informatique	8	7	5	8	9	↗
Sciences naturelles	18	10	8	16	12	↘
Professionnelles et professionnels						
Commerce	5	7	12	9	8	↘
Ingénierie	1	1	2	1	3	↗
Informatique	4	6	4	4	7	↗
Sciences naturelles	8	–	9	9	–	–

Universum, numéro 1 mondial dans le domaine de l'image de marque des employeurs, dresse dans 23 pays, dont la Suisse, un classement des 100 employeurs les plus appréciés. Chaque année, Universum publie des classements spécifiques aux branches, qui s'appuient sur les réponses d'étudiantes et étudiants d'universités et de hautes écoles ainsi que de personnes actives.

Après des étudiantes et étudiants, les CFF entendent compter parmi les premiers employeurs dans les domaines professionnels clés pertinents. Cet objectif a été atteint en 2022 dans les groupes cibles «Commerce» et «Sciences naturelles». Les CFF ont amélioré leur rang de quelques places sans modifier leurs mesures marketing ni leur budget. Dans le classement «Informatique», les CFF ont perdu une place sur un marché très disputé; ils se classent 5^e

dans la catégorie «Ingénierie». Pour tous les programmes de relève, les CFF ont reçu un nombre important de candidatures de grande qualité.

Après des professionnels, les CFF jouissent toujours d'un fort attrait en tant qu'employeur dans les deux catégories «Commerce» et «Ingénierie». Dans le domaine «Informatique», ils n'ont cependant pas atteint les objectifs fixés.

Satisfaction du personnel.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de points						
Satisfaction du personnel	66	66	70	71	71	→
Motivation du personnel	73	73	77	78	78	→

L'enquête auprès du personnel a été menée entre le 20 septembre et le 13 octobre 2022. 21 005 collaboratrices et collaborateurs y ont participé (soit 71% des effectifs contre 72% l'année précédente; remarque: par rapport à 2021, 676 personnes de plus ont participé à l'enquête). En tant que variable de pilotage stratégique, la motivation du personnel revêt un caractère déterminant pour les CFF. Elle se compose des éléments «Satisfaction au travail» (71 points, +/- 0), «Engagement envers les CFF» (83 points, +1) et «Contribution personnelle à la réalisation des objectifs du groupe» (83 points, +/- 0).

ODD



Informations complémentaires



Avantages
sociaux | CFF

Formation et perfectionnement.

Objectif stratégique.

Les CFF souhaitent identifier les changements potentiels dans les secteurs professionnels d'ici 2025 et développer les compétences-clés nécessaires chez leurs collaboratrices et collaborateurs. Une planification stratégique régu-

lière des ressources et des secteurs professionnels leur permet de conserver durablement une main-d'œuvre qualifiée en faisant preuve de clairvoyance.

Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de places de formation occupées aux CFF par «login formation professionnelle SA»	1 387	1 367	1 358	1 392	1 410	↗

En 2022, «login formation professionnelle SA» a formé 1410 apprenties et apprentis et 155 stagiaires à une place d'apprentissage aux CFF. 578 (96,8%) des apprenties et apprentis CFF ont terminé leur apprentissage au cours de l'exercice sous revue. Le taux d'embauche a augmenté de

1 point par rapport à l'année précédente, grâce à un accompagnement étroit, ce qui le porte à 68%. Avec 846 places d'apprentissage pourvues en début d'année 2022, «login» a réussi à pourvoir 95,1 % des places disponibles.

Jours-participants aux événements de formation et de perfectionnement en présentiel.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Jours-participants aux cours de perfectionnement et formations	–	94 044	99 282	112 210	112 755	→

Une manifestation sur deux jours comptant 20 personnes donne 40 jours-participants.

En 2022, la demande des membres du personnel pour des prestations de formation est restée quasi identique par rapport à l'an passé aux CFF, avec 112 755 jours-participants. Toutefois, 3% de journées de cours de plus ont été proposés (16 388). Par conséquent, le taux d'occupation des cours a chuté de 3% par rapport à l'année précédente du fait de la pression sur les coûts. Dans le même temps, moins de collaboratrices et collaborateurs ont été libérés pour des manifestations en présentiel. La demande d'offres de formation en ligne a continué d'augmenter. Ainsi, en 2022, le personnel des CFF a validé 59 008 unités d'e-learning (+15% par rapport à 2021), bien que les phases en présentiel aient de nouveau été possibles sans restrictions après la pandémie.

En 2022, les CFF ont organisé 180 projets de formation pour les personnes présentant des besoins dans toutes les unités des CFF. L'efficacité des mesures de formation le long de la chaîne de création de valeur revêt ainsi une importance toujours plus grande en raison de la pénurie croissante de main-d'œuvre qualifiée. La nécessité de créer des environnements d'apprentissage plus efficaces et modernes et d'ancrer une culture de l'apprentissage responsable augmente dans la même mesure. Les CFF se sont emparés de ces thèmes et les font avancer en collaboration avec la gestion des compétences.

Un programme visant à garantir la pérennité du personnel.

En 2022, le programme fit4future a organisé une tournée sur 13 sites à travers la Suisse. Plusieurs centaines de collaboratrices et collaborateurs issus de l'ensemble des unités d'affaires et secteurs d'activité ont ainsi eu un aperçu des offres fit4future, qui englobent des perfectionnements en matière de conduite à l'ère numérique, des analyses des évolutions des domaines professionnels, des formations sur les compétences numériques et des méthodes d'autoformation.

D'ici fin 2025, les axes prioritaires du programme continueront d'être orientés vers la transformation numérique. Le développement des cadres, l'ancrage des compétences numériques et le travail sur la culture d'apprentissage garderont alors une place centrale. De plus, fit4future se penche toujours sur les modifications et les perspectives d'avenir dans les différents secteurs professionnels et les met de plus en plus en lien avec des projets issus d'autres domaines.

Personnel obtenant une évaluation régulière de ses prestations et de son évolution professionnelle.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Taux de retour des évaluations du personnel en %	93,3	93,3	94,4	93,8	94,5	→

L'entretien annuel d'évaluation du personnel était obligatoire pour tous les membres du personnel des CFF jusqu'à l'exercice sous revue, et l'évaluation avait une influence sur le salaire. Les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive étaient dispensés d'entretien obligatoire, car les CFF avaient convenu avec les syndicats d'une procédure d'évaluation simplifiée pour cette catégorie professionnelle. En outre, les entretiens d'évaluation du personnel ont été supprimés pour le personnel ayant changé de poste ou de fonction en cours d'année. L'évaluation du personnel a été menée sous cette forme pour la dernière fois en 2022. Les CFF ont introduit un nouveau système salarial en 2022, dans le cadre duquel les dialogues du personnel remplacent les anciens entretiens d'évaluation du personnel.

151

ODD

Informations complémentaires



Carrière et développement | CFF

Santé et sécurité au travail.

Le personnel des CFF exerce 150 métiers présentant des exigences et des risques très différents en matière de santé et de sécurité. Les CFF accordent une attention particulière aux activités physiquement difficiles, aux travaux dangereux – par exemple sur le faisceau de voies – et au travail en équipe. En parallèle, les CFF considèrent la santé physique comme un élément fondamental du bien-être global de leur personnel. Par conséquent, ils soutiennent leurs collaboratrices et collaborateurs dans leurs difficultés personnelles et professionnelles. Les CFF contribuent ainsi à réduire le nombre de jours d'absence, les coûts y afférents et la souffrance individuelle.

Objectif stratégique.

Au cours des trois prochaines années, les valeurs cibles relatives aux indicateurs d'épuisement, de santé professionnelle et de résilience organisationnelle doivent rester inchangées. Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein ne doit par ailleurs augmenter que de façon modérée – et ce en dépit du changement démographique aux CFF. Jusqu'à 2025, les CFF souhaitent maintenir le nombre d'accidents professionnels au niveau actuel.

Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Valeurs de l'enquête réalisée auprès du personnel en points (0-100)						
Épuisement	41	40	37	37	37	→
Santé au travail	82	82	84	83	82	↘
Résilience organisationnelle	69	70	73	74	74	→

La catégorie «Épuisement» comprend le sentiment de surmenage, de perte d'énergie et d'abattement. Plus cette valeur est basse, plus l'épuisement est faible. La «santé au travail» reflète aussi bien l'auto-évaluation actuelle de sa propre santé que celle dans deux ans. Plus cette valeur est élevée, meilleure est la santé au travail. La «résilience organisationnelle» ou l'indice de santé organisationnelle (Georg Bauer et Gregor Jenny, Université de Zurich) complète les mesures relatives à l'«énergie organisationnelle» (Heike Bruch, Université de St-Gall) par la dimension de performance en matière de santé. La «résilience organisationnelle» reflète le rapport entre les ressources et les charges pour une unité d'organisation: 0 = charges fortement dominantes, 50 = équilibre des ressources et des charges, 100 = ressources fortement dominantes.

Dans l'enquête consacrée à la motivation du personnel en 2022, les CFF ont atteint leurs objectifs relatifs aux indicateurs dans le domaine de la santé. Par rapport à l'année passée, la valeur dans la catégorie «Résilience organisationnelle» est restée stable. La valeur dans la catégorie «Épuisement» s'est également maintenue au même niveau.

Enfin, la valeur dans la catégorie «Santé au travail» (conformément à l'auto-évaluation) a au moins perdu un point. Ces valeurs toujours satisfaisantes indiquent que les CFF ont bien relevé les défis particuliers de l'année 2022 en matière de santé du personnel.

Absences pour maladie ou accident.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	13,9	13,9	14,0	14,0	16,3	↗

Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein (ETP) a fortement augmenté par rapport à l'année passée, la valeur cible de 14,0 ayant ainsi été dépassée de 16% pour l'exercice sous revue. Cette hausse s'explique – compte tenu du COVID-19, de la grippe et d'autres virus respiratoires – par la multiplication des maladies: après de nombreux cas de COVID-19 et un léger épisode de grippe en janvier de l'année sous revue, un nombre important d'infections au COVID-19 et une forte vague de grippe ont de nouveau suivi en mars. Au cours du reste de l'année également, la situation épidémiologique a pris un cours divergeant du scénario saisonnier classique: ainsi, la propagation de divers virus respiratoires au cours des mois d'été a entraîné un nombre de jours d'absence supérieur

à la moyenne. Les jours d'absence par ETP ont également été nettement supérieurs aux chiffres prévisionnels en fin d'année en raison de la grippe. En ce qui concerne les accidents professionnels, les CFF ont réussi à freiner la tendance croissante persistante au deuxième semestre 2022 grâce à des mesures ciblées et à stabiliser le nombre de jours d'absence à un niveau élevé. Toutefois, ils n'ont pas atteint la valeur cible pour l'année sous revue, dépassée de 12,5%. Afin d'engager un changement de tendance durable et de réduire nettement le nombre de jours d'absence pour accident professionnel, les CFF continuent d'appliquer les mesures déjà mises en place, vérifient leur efficacité en permanence et les améliorent ou les corrigent au besoin.

Blessures professionnelles.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	3	1	0	0	3	↗

En 2022, deux personnes travaillant pour des entreprises tierces sont également décédées dans un accident professionnel survenu lors de travaux réalisés pour le compte des CFF.

En 2022, trois membres du personnel CFF ont été victimes d'accidents mortels. Trois autres ont été grièvement blessés. Ces accidents ont beaucoup affecté l'ensemble des CFF. Ils les obligent à continuer de refuser tout compromis en matière de sécurité et à s'améliorer dans ce domaine. Une analyse complète des causes a montré qu'outre les évolutions sociales et les changements dans la situation

de travail, ce sont surtout les aspects relatifs à la culture professionnelle qui ont une influence considérable. Les mesures déduites de cette analyse concernent ainsi la conscience du risque de tous les membres du personnel, la responsabilité des effectifs et des cadres, ainsi que l'encouragement de comportements clairvoyants et critiques.

ODDs



Informations complémentaires



Promotion de la santé
et prévention | CFF

Diversité et égalité des chances.

Les CFF emploient du personnel originaire de toutes les régions linguistiques de Suisse, et de 100 pays au total. Tous doivent pouvoir évoluer dans un environnement de travail leur permettant de mettre à profit leurs points forts, leurs expériences et leur mode de pensée – indépendamment de leur origine, de leur langue, de leur sexe et de leur identité sexuelle, de leur âge, de leur orientation sexuelle et de leur religion. Les CFF traitent chaque individu avec respect et ne tolèrent aucune forme de discrimination ou de harcèlement. Ils plaident en outre en faveur de la conciliation entre vie professionnelle et privée.

Objectif stratégique.

Les CFF se sont fixé pour ambition de doter chaque équipe de direction de deux femmes ou plus d'ici 2025. En outre, chaque équipe de direction à la tête d'une unité d'affaires CFF doit parler plusieurs langues.

Diversité au sein des organes de contrôle et du personnel.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Part de femmes en %						
aux CFF	17,3	17,7	18,4	18,8	19,0	↗
parmi les cadres dirigeants	12,3	13,1	14,3	15,0	16,1	↗
parmi les nouvelles personnes recrutées	27,9	27,1	24,6	26,3	22,0	↘
Cadres dirigeants en fonction de la langue de communication en %						
allemand	78,5	78,4	78,0	77,0	76,6	→
français	15,4	15,9	16,0	16,6	16,9	↗
italien	6,0	5,6	6,0	6,4	6,5	↗

Non-discrimination.

	2018	2019	2020	2021	2022	Évolution 2021/2022
Nombre de signalements reçus						
Mobbing	–	–	9	5	4	↘
Harcèlement sexuel	–	–	4	2	3	↗
Discrimination	–	–	3	6	6	→

Les signalements reçus par le service d'alerte de compliance au cours de l'exercice sous revue sont indiqués. La personne à l'origine de l'annonce détermine alors s'il s'agit selon elle de mobbing, de harcèlement sexuel ou de discrimination. Si les incidents font l'objet d'une classification différente après l'enquête, cela n'est pas pris en compte ici. Au cours des années 2018 et 2019, moins de 10 signalements ont été enregistrés au total. Pour des raisons de protection de la personne, ces données ne sont pas publiées.

Les signalements émanant du service d’alerte de compliance sont pour la grande majorité transmis à la Consultation sociale interne des CFF pour traitement. En 2022, la Consultation sociale a géré 70 dossiers sur les thèmes de la discrimination (11), du mobbing (36) et du harcèlement sexuel (23) (possibilité de catégories multiples). Les dossiers/cas traités au cours de l’année sous revue sont

indiqués. En fonction de l’évaluation de la dimension pénale, du devoir de sollicitude majoritaire et du souhait correspondant de la personne concernée, une explication formelle peut être organisée. Le nombre et la complexité des cas traités ont augmenté par rapport à l’année précédente.

ODDs



Informations complémentaires



Diversité et inclusion | CFF

Index du contenu GRI.

Les CFF ont communiqué les informations citées dans cet index du contenu GRI pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022.

Informations générales

Norme GRI	Élément d'information	Localisation ¹ /Motif d'omission
L'organisation et ses pratiques de reporting GRI 2: Informations générales 2021	2-1 Détails sur l'organisation	GE p. 50
	2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité de l'organisation	RD-GRI p. 127
	2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	RD-GRI p. 127
	2-4 Reformulations d'informations	RD-GRI p. 127
	2-5 Assurance externe	RD-GRI p. 127
Activités et travailleurs GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	RG p. 5-6; RD-GRI p. 124
	2-7 Employés	Personnel cff.ch
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	Location de personnel cff.ch
Gouvernance GRI 2: Informations générales 2021	2-9 Structure et composition de la gouvernance	GE p. 50-51
	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	GE p. 56, p. 63
	2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	GE p. 53-54
	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	GE p. 58 RD-GRI p. 127
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	GE p. 59, p. 67
	2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité	GE p. 59-60 RD-GRI p. 127
	2-15 Conflits d'intérêts	GE p. 53-45, p. 64
	2-16 Communication des préoccupations majeures	GE p. 59-60
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	GE p. 53-56, p. 64-66
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	GE p. 59
	2-19 Politiques de rémunération	GE p. 68
	2-20 Processus de détermination de la rémunération	GE p. 68-69
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	GE p. 68
Stratégie, politiques et pratiques GRI 2: Informations générales 2021	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	Engagement en faveur du développement durable cff.ch
	2-23 Engagements politiques	GE p. 61, p. 72
	2-24 Intégration des engagements politiques	GE p. 59-60
	2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs	GE p. 61; RD-GRI p. 143
	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations	GE p. 60-61
	2-27 Conformité aux législations et aux réglementations	GE p. 60-61
	2-28 Adhésions à des associations	GE p. 50
Engagement des parties prenantes GRI 2: Informations générales 2021	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes	GE p. 72
	2-30 Négociations collectives	CCT cff.ch

¹ RG: Rapport de gestion 2022; RD-GRI: Rapport de développement durable conforme aux normes GRI 2022; GE: Gouvernance d'entreprise 2022

Thèmes pertinents

Norme GRI	Élément d'information	Localisation ¹ /Motif d'omission
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	RD-GRI p. 126
	3-2 Liste des thèmes pertinents	RD-GRI p. 127
Pratiques d'achats		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Approvisionnement durable cff.ch
GRI 204: Pratiques d'achats 2016	Maturité des achats durables	RG p. 36-37 RD-GRI p. 146
Matières		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Économie circulaire cff.ch
GRI 301: Matières 2016	301-1 Matières utilisées par poids ou par volume	RD-GRI p. 135
	301-2 Matières recyclées utilisées	RG p. 36 RD-GRI p. 136
Énergie		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Énergie durable cff.ch
GRI 302: Énergie 2016	302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation	RD-GRI p. 133
	302-3 Intensité énergétique	RD-GRI p. 133
	302-4 Réduction de la consommation énergétique	RG p. 34-35 RD-GRI p. 134
	Énergies renouvelables	RG p. 35-36 RD-GRI p. 134
Biodiversité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Biodiversité cff.ch RG p. 37
GRI 304: Biodiversité 2016	304-4 Espèces sur la liste rouge de l'UICN et sur la liste de conservation nationale dont les habitats sont situés dans des zones affectées par les opérations	RD-GRI p. 138
	Des talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité	RG p. 37 RD-GRI p. 137
	Passage des animaux sauvages et des petits animaux	RD-GRI p. 138
Émissions		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Des CFF climatiquement neutres cff.ch
GRI 305: Émissions 2016	305-1 Émissions directes de GES (scope 1)	RD-GRI p. 130
	305-2 Émissions indirectes de GES (scope 2)	RD-GRI p. 130
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (scope 3)	RD-GRI p. 131
	305-4 Intensité des émissions de GES	RD-GRI p. 132
	305-5 Réduction des émissions de GES	RG p. 34 RD-GRI p. 131
	305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)	RD-GRI p. 132
	305-7 Émissions d'oxydes d'azote (NOx), d'oxydes de soufre (SOx) et autres émissions atmosphériques significatives	RD-GRI p. 132
Déchets		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Gestion des déchets cff.ch
GRI 306: Déchets 2020	306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	Approche managériale sur le thème des déchets selon le GRI cff.ch
	306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	Approche managériale sur le thème des déchets selon le GRI cff.ch
	306-3 Déchets générés	RG p. 36 RD-GRI p. 136

¹ RG: Rapport de gestion 2022; RD-GRI: Rapport de développement durable conforme aux normes GRI 2022; GE: Gouvernance d'entreprise 2022

Norme GRI	Élément d'information	Localisation ¹ /Motif d'omission
Évaluation environnementale des fournisseurs		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Approvisionnement durable cff.ch
GRI 308: Évaluation environnementale des fournisseurs 2016	308-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères environnementaux	RD-GRI p. 146
Adaptation au changement climatique		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Risques naturels et changement climatique cff.ch
	Protection contre les risques naturels	RD-GRI p. 144
	Température à bord des trains	RD-GRI p. 145
	État des voies	RD-GRI p. 145
	Retards dus à des conditions climatiques extrêmes	RD-GRI p. 145
Emploi		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Avantages sociaux cff.ch
GRI 401: Emploi 2016	401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel	RD-GRI p. 148
	401-3 Congé parental	RD-GRI p. 148
	Attrait en tant qu'employeur	RD-GRI p. 149
	Satisfaction du personnel	RG p. 28 RD-GRI p. 149
Santé et sécurité au travail		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Promotion de la santé et prévention cff.ch
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-3 Services de santé au travail	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-7 Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires	Santé et sécurité au travail cff.ch
	403-9 Accidents du travail	RG p. 22-23 RD-GRI p. 153
	Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail	RD-GRI p. 152
	Absences pour maladie ou accident	RG p. 28 RD-GRI p. 153
Formation et éducation		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Carrière et développement cff.ch
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-1 Nombre moyen d'heures de formation par an par employé	RG p. 29 RD-GRI p. 150
	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	RD-GRI p. 150
	404-3 Pourcentage d'employés bénéficiant de revues de performance et d'évolution de carrière	RD-GRI p. 151
	Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis	RD-GRI p. 150

¹ RG: Rapport de gestion 2022; RD-GRI: Rapport de développement durable conforme aux normes GRI 2022; GE: Gouvernance d'entreprise 2022

Norme GRI	Élément d'information	Localisation ¹ /Motif d'omission
Diversité et égalité des chances		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Diversité et inclusion cff.ch
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés	RG p. 28-29 RD-GRI p. 154
	405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes	RG p. 29
Lutte contre la discrimination		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Diversité et inclusion cff.ch
GRI 406: Lutte contre la discrimination 2016	406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises	RD-GRI p. 154
Évaluation sociale des fournisseurs		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Approvisionnement durable cff.ch
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères sociaux	RD-GRI p. 146
Confidentialité des données des clients		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Protection des données cff.ch
GRI 418: Confidentialité des données des clients 2016	418-1 Plaintes fondées relatives à l'atteinte à la confidentialité des données des clients et aux pertes de données des clients	RG p. 41 RD-GRI p. 143
Accessibilité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Mobilité accessible cff.ch
	Gares et arrêts permettant un accès au chemin de fer sans obstacles	RG p. 40 RD-GRI p. 140
	Points de contact numériques accessibles	RG p. 17 RD-GRI p. 141
Cybersécurité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Cybersécurité cff.ch RG p. 23
	Incidents de cybersécurité	Pour des raisons de confidentialité, les CFF ne publient aucun chiffre sur les incidents affectant la cybersécurité.
Construction durable et développement des sites		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Développement durable cff-immobilier.ch RG p. 40-41
	Remplacement des installations de chauffage	RD-GRI p. 139
Transfert de la route au rail		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Mobilité durable cff.ch
	Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises	RG p. 34 RD-GRI p. 141
	Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses	RD-GRI p. 142

¹ RG: Rapport de gestion 2022; RD-GRI: Rapport de développement durable conforme aux normes GRI 2022; GE: Gouvernance d'entreprise 2022

Mention légale.

Le rapport de gestion 2022 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse cff.ch/rapport-de-gestion. La version allemande fait foi.

Édition.

CFF SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65, Suisse

CFF SA

Communication

Hilfikerstrasse 1

3000 Berne 65, Suisse

+41 51 220 41 11

presse@cff.ch

cff.ch/rapport-de-gestion



myclimate.org/05-23-660214