



Rapport de gestion  
des CFF.

2023



# Sommaire.

Prologue	5	Principaux chiffres-clés et résultats financiers	45
<b>Rapport du groupe</b>	<b>5</b>	<b>Gouvernance d'entreprise</b>	<b>51</b>
L'année 2023 en chiffres	8	<b>Rapport financier</b>	<b>75</b>
Les dates qui ont marqué l'année 2023	10	<b>Rapport de développement durable</b>	<b>125</b>
Pour nos clientes et clients	13		
Pour un chemin de fer robuste	21		
Pour nos collaboratrices et collaborateurs	29		
Pour l'environnement	35		
Pour la société	41		



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

# Des trains «sûrs, propres et ponctuels» mais aussi, à l'avenir, «plus flexibles, fréquents et rapides».

Madame, Monsieur,

**En 2023, les CFF ont, pour la première fois depuis 2019, renoué avec les bénéfices grâce à la forte hausse de la fréquentation.** Nos collaboratrices et collaborateurs, qui s'engagent quotidiennement pour notre clientèle, ont largement participé à ce résultat. La demande en trafic voyageurs est repartie à la hausse plus vite et avec plus d'intensité qu'escompté. Cette tendance positive se poursuit: en 2023, les CFF ont transporté chaque jour 1,32 million de personnes, retrouvant ainsi le niveau record de 2019. De plus en plus de personnes choisissent le train pour voyager en Suisse et dans les pays voisins dans le cadre de leurs loisirs. Nous avons mis en place plus de relations et de trains de nuit en trafic voyageurs international, et davantage de relations directes dans les régions touristiques suisses. Nous proposons également de nouvelles offres attrayantes, comme notre assortiment élargi pour les jeunes et le nouveau demi-tarif PLUS, qui rencontrent un écho très favorable.

**L'injonction d'efficacité et la pression sur les coûts restent élevées malgré les bénéfices.** Le retour de la clientèle a engendré une augmentation des recettes. Le résultat en hausse dans le domaine de l'énergie et la contribution importante, cette année encore, de CFF Immobilier nous ont permis d'enregistrer 267 millions de francs de bénéfices. Pour autant, le résultat reste négatif en trafic marchandises en raison de marges réduites, du déficit structurel en trafic par wagons complets et du ralentissement conjoncturel. Le bénéfice est réjouissant, mais ne suffit pas pour réduire largement l'endettement, compenser les pertes massives des années précédentes ni financer les futurs investissements, par exemple dans du nouveau matériel roulant. Les CFF doivent enregistrer un bénéfice annuel de 500 millions de francs pour retrouver des finances saines. Pour ce faire, nous nous engageons à économiser six milliards de francs d'ici à 2030. Les mesures d'efficacité et de réduction des coûts engagées portent leurs fruits. La Confédération souhaite, elle aussi, faire un geste fort pour compenser les pertes engendrées en trafic grandes lignes durant la pandémie et contribuer à réduire l'endettement. Nous espérons que les délibérations politiques aboutiront à une décision positive.

**Nous avons continué à stabiliser le chemin de fer.** Et ce, malgré la forte affluence et les nombreux chantiers. Les trains des CFF sont sûrs, propres et ponctuels. Les valeurs de ponctualité se sont maintenues à un niveau élevé malgré la hausse de la fréquentation, grâce notamment à nos investissements dans les véhicules et les installations ferroviaires, à l'amélioration de la planification des chantiers et à la planification de davantage de réserves dans l'horaire. Cependant, l'augmentation de la fréquentation a également engendré la diminution du nombre de places libres et un léger recul de la satisfaction de la clientèle vis-à-vis de l'offre de places et de la propreté. En revanche, dans le segment du fret ferroviaire, la satisfaction de la clientèle s'inscrit de nouveau en hausse.

**L'engagement sans faille de notre personnel nous a permis de réaliser de véritables tours de force.** En 2023, nos collaboratrices et collaborateurs ont maîtrisé des situations exceptionnelles, à l'image du déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard et d'autres interruptions de lignes, comme à La Chaux-de-Fonds. Nous nous réjouissons que le personnel affiche une satisfaction et une motivation inégalées depuis la création de l'enquête, en dépit d'une situation financière tendue et d'importants défis opérationnels liés à la planification, à la circulation et à la construction. Nous devons faire mieux en matière de sécurité au travail: le nombre d'accidents professionnels et de manœuvre est de nouveau en hausse. La mort accidentelle d'un jeune collaborateur de CFF Cargo au mois de décembre nous a profondément bouleversés.

**Les réserves de l'horaire sont épuisées.** Le nombre de trains circulant sur notre réseau a augmenté de près de 25% depuis les débuts de Rail 2000. Le chemin de fer va continuer à se développer, et le volume de construction à augmenter. Après avoir adapté l'horaire aux conditions actuelles avec la ligne diamétrale de Zurich et le tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse alémanique et au Tessin, les CFF travaillent étroitement avec l'Office fédéral des transports et les cantons romands pour définir un horaire plus robuste pour la Suisse romande à partir de 2025, afin de réaliser les travaux d'entretien et d'aménagement nécessaires sur le réseau sans

interrompre l'exploitation. Nous comprenons les critiques des villes concernant l'allongement de certains temps de parcours et la suppression provisoire de certaines correspondances directes, et nous travaillons sans relâche à des solutions adéquates. Nous souhaitons accroître la fiabilité de la planification des chantiers et continuer à améliorer l'information à la clientèle en cas de perturbation.

**La confiance du monde politique et de la population est essentielle pour les CFF.** C'est pourquoi au printemps, à la suite des critiques et craintes émises par le monde politique et l'opinion publique, nous avons republié l'appel d'offres relatif au système de mesure de l'affluence dans les gares. Créé en 2023 afin d'améliorer la cybersécurité, le «Cyber Defence Center» surveille le trafic sur le réseau 24 heures sur 24.

**Nous entendons développer intelligemment notre cœur d'activité à moyen terme.** Comme l'indique notre stratégie, l'étape d'aménagement 2035 va de pair avec d'importants défis: mobilité en hausse, augmentation de la fréquentation, des volumes de marchandises acheminés par le rail et des chantiers, mais aussi pénurie croissante de personnel qualifié. Nous entendons aborder ces thématiques de manière proactive, développer notre offre et en accroître la flexibilité. Pour cela, les CFF ont besoin d'un horaire stable. Ces prochaines années, nous mettrons l'accent sur la modernisation et le développement des petites et moyennes gares, la numérisation systématique dans tous les domaines, et le développement de l'offre en trafic voyageurs international.

Pour transporter plus de marchandises en train, nous transformerons le fret ferroviaire avec le soutien de la Confédération en comblant le déficit structurel du trafic par wagons complets de CFF Cargo, redevenue une filiale à 100% des CFF en juin 2023. Nous voulons aussi être plus indépendants du marché de l'électricité et subvenir à 95% de nos besoins en courant ferroviaire d'ici à 2030, y compris en hiver. Pour ce faire, nous avons remanié notre stratégie énergétique.

Nous entendons retrouver des finances saines pour proposer des prestations efficaces en Suisse. Trois grands programmes de numérisation [planification intégrée de la production chez Production Voyageurs (IPP), planification et réalisation en continu chez Infrastructure (TMS) et introduction de la nouvelle génération SAP] nous aideront notamment à planifier et gérer l'exploitation ferroviaire de manière plus efficace et productive. Cependant, nous avons du retard dans le maintien de la substance. Le monde politique a également une responsabilité à ce titre. Il fixe les priorités de l'aména-

gement du réseau et décide des coûts d'entretien récurrents, qui ont un impact majeur sur notre rentabilité future.

**Réflexions sur notre vision du chemin de fer à partir de 2050: pour des trains «plus flexibles, fréquents et rapides».**

Nous sommes convaincus que le train, moyen de transport respectueux du climat et du territoire, est voué à jouer un rôle clé dans la mobilité globale. Dans le même temps, la capacité des nœuds ferroviaires et la complexité du système atteignent leurs limites avec la hausse de la demande. Nous réfléchissons donc à une vision à long terme pour le chemin de fer avec des trains plus flexibles, plus fréquents et plus rapides, et nous appuyons sur les réflexions de la Confédération sur la «Perspective RAIL 2050».

Nous pouvons imaginer qu'à l'avenir, des trains rapides et directs permettront de se rendre à l'étranger depuis la Suisse, que la cadence passera au quart d'heure sur tout le territoire, et que les relations de porte à porte seront plus rapides grâce à la combinaison d'autres moyens de transport. Comment assurer une bonne intégration au réseau européen? Comment fonctionne un bon système au niveau national? Où faire circuler les trains et où placer les arrêts? Dans quels cas les trams ou bus sur appel sont-ils plus adaptés que le train? Plus un train circule, moins il importe d'avoir une structure nodale stricte. Moins le train s'arrête, plus le temps de trajet est court, même en l'absence de nouvelles lignes à grande vitesse. Ces questions et réflexions doivent faire l'objet d'une stratégie: nous entendons en parler avec les acteurs du monde politique dans les années à venir afin d'assurer le développement pérenne des transports publics.

**Un immense merci pour votre confiance et votre soutien:** merci à notre clientèle, qui nous fait confiance pour ses voyages, ses achats et ses transports de marchandises, à notre personnel pour son engagement quotidien, au Conseil fédéral et au Parlement, à la Confédération et aux cantons, ainsi qu'à l'ensemble de nos partenaires pour leur précieuse collaboration.

Meilleures salutations



Monika Ribar  
Présidente du Conseil  
d'administration de CFF SA



Vincent Ducrot  
CEO de CFF SA

Les CFF ont illustré le rapport de gestion avec les portraits de collaboratrices et collaborateurs de longue date, dont certains ont travaillé avec passion durant toute leur carrière pour contribuer au succès des CFF. Un grand merci à elles et à eux!

Dans leur rapport de gestion, les CFF indiquent non seulement leurs prestations économiques, mais aussi leurs principales contributions en matière d'écologie, de société et de gouvernance.

Le rapport de gestion des CFF est publié une fois par an au mois de mars et porte sur l'exercice précédent. L'ensemble du rapport annuel est approuvé par la Direction du groupe et par le Conseil d'administration.

**Pour plus d'informations:**



Possibilités de  
carrière aux CFF



Développement  
durable aux CFF



Stratégie  
CFF 2030



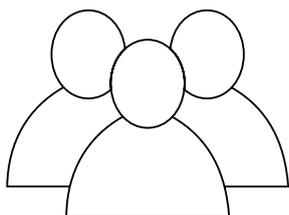
Les CFF:  
faits et chiffres



CFF News

# L'année 2023 en chiffres.

8



## 1,32 million de voyageurs et voyageuses par jour

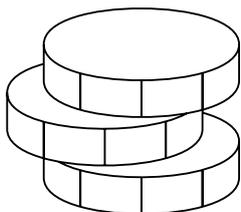
En 2023, les CFF ont retrouvé le niveau record enregistré en 2019, avant la pandémie (2022: 1,16 million de voyageurs).

## 11,26 milliards de francs de dettes

Les CFF sont parvenus à endiguer une nouvelle hausse de l'endettement (2022: 11,44 milliards de francs). Mais la pression sur les coûts reste élevée. Les CFF dépenseront près de 6 milliards de francs de moins d'ici à 2030 afin de garantir un financement durable.

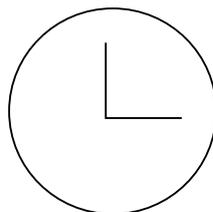
## 7,82: taux de couverture de la dette

Le taux de couverture de la dette mesure le nombre d'années pendant lesquelles il faudrait enregistrer le résultat actuel pour rembourser intégralement la dette. La Confédération a fixé aux CFF l'objectif de réduire le taux de couverture de la dette à 6,5 d'ici à 2030.



## 267 millions de francs de résultat annuel

Les recettes sont en hausse. Pour la première fois depuis 2019, le résultat annuel est positif grâce notamment aux bénéfices réalisés par CFF Immobilier et dans le domaine de l'énergie (2022: -245 millions de francs).



## 98,7% de ponctualité des correspondances

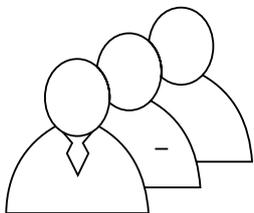
Taux de clientes et clients ayant eu leur correspondance (2022: 98,7%).

## 2700 envois

(commandes clients) sont transportés par CFF Cargo Suisse pendant une journée de travail en moyenne.

# 6653 tonnes de béton

ont dû être fraisées après le déraillement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, puis évacuées du tunnel pour permettre le renouvellement complet de la voie ferrée sur une longueur de 7 kilomètres.



### 34 987 collaboratrices et collaborateurs

travaillent, aux CFF, en faveur d'un chemin de fer sûr, propre et ponctuel.



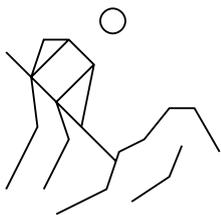
### 17,6% de cadres femmes

Les CFF entendent augmenter la part des femmes parmi les cadres. Ils ont progressé dans ce sens en 2023 (2022: 16,1%).



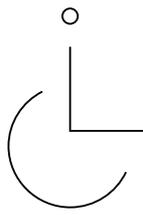
### Motivation du personnel de 79/100

Ces dernières années, le personnel est de plus en plus motivé et satisfait (2022: 78 points).



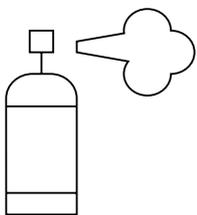
### Volume de construction de 3,3 milliards de francs

dont environ 0,8 milliard pour l'entretien, 1,4 milliard pour la rénovation et 1,2 milliard pour l'aménagement.



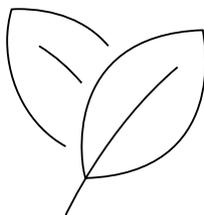
### 463 gares accessibles de plain-pied

80% des clientes et clients des chemins de fer peuvent accéder aux gares de plain-pied. 271 gares seront transformées jusqu'au milieu des années 2030.



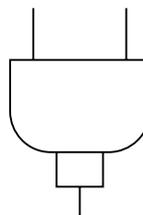
### -25,3% d'émissions de gaz à effet de serre liées au cœur d'activité

par rapport à 2018. D'ici à 2030, les CFF entendent réduire ces émissions de moitié.



### -40% d'herbicides utilisés

entre 2022 et 2023 pour lutter contre les mauvaises herbes sur les voies.



### 569 gigawattheures

économisés grâce aux mesures mises en œuvre. D'ici à 2030, les CFF entendent économiser 850 gigawattheures.

# Les dates qui ont marqué l'année 2023.

10

## Janvier

**23.1** renouvellement du partenariat entre SNCF Voyageurs et les CFF pour la période 2023-2027, qui permet des relations attractives avec la France et le raccordement au réseau à grande vitesse français.

## Février

**4.2** cyberattaque contre les CFF à l'aide d'un logiciel malveillant. L'organisation en charge de la cybersécurité parvient à maîtriser l'incident.

## Mars

**13.3** début des travaux d'assainissement du dépôt historique d'Erstfeld.

**17.3** les modifications du projet de transformation de la gare de Lausanne permettent de tenir compte de la hausse du nombre de voyageuses et voyageurs. Les travaux accusent un retard de quatre ans et demi par rapport au calendrier initial.



**18.3** week-end de travaux intensifs avec fermeture de la gare de Lucerne.

## Avril

**30.4** au terme de la NLFA, considérée comme le projet du siècle, la société AlpTransit Gotthard SA, qui en était le maître d'ouvrage, est dissoute par la fusion avec les CFF.

## Mai

**25.5** une étude approfondie sur le maintien de la substance révèle que le Margarethenbrücke, à Bâle, doit être fermé à la circulation pour les véhicules lourds.

**31.5** clôture de l'avant-projet relatif à la gare de passage de Lucerne.

## Juin

**1.6** lancement du nouvel assortiment destiné aux jeunes, comprenant l'AG Night, la carte journalière Friends Jeune et la carte journalière Tandem.

**5.6** simplification de l'achat de billets pour les personnes voyageant avec un vélo ou un chien dans l'application Mobile CFF.

**6.6** inauguration, à Zürich Oerlikon, de la tour Franklin, qui représente une surface commerciale et de bureaux de 14 800 mètres carrés. Érigée selon les critères du certificat DGNB platine de la Société suisse pour un marché immobilier durable (SGNI), elle est reliée au quartier par une rampe à vélo intégrée.

**30.6** rencontre au sommet, à Berne, entre les CEO des chemins de fer européens, qui définissent leur vision commune pour le rail en Europe dans la déclaration de Berne.



## Juillet

**25.7** interruption de trois lignes lors de graves intempéries dans la région de La Chaux-de-Fonds.

## Août

**9.8** l'AG fête ses 125 ans.

**10.8** après le déraillement d'un wagon dans le tunnel de base du Saint-Gothard, le tube ouest est fermé à la circulation des trains, a priori jusqu'en septembre 2024.



**23.8** CFF Cargo SA redevient une filiale à 100% des CFF.

## Septembre

**28.9** premier coup de pioche marquant le début des travaux de construction des nouveaux ateliers d'entretien CFF pour les caisses de voiture à Olten.

**30.9** fermeture totale de la gare de Biel/Bienne durant trois week-ends.

## Octobre

**18.10** obtention par les CFF du label Pro Familia «Entreprise favorable à la famille».

**23.10** mise en ligne du site CFF.ch, entièrement remanié. Prise en compte de nombreuses propositions d'amélioration de la clientèle.

**26.10** obtention par les CFF de la concession d'exploitation de la centrale électrique de l'Etzel pour 80 années supplémentaires.

## Novembre

**3.11** franchissement d'un cap pour la maintenance avec l'inauguration, par CFF Cargo, du nouvel atelier à Chiasso.

**3.11** aile sud de la gare de Zurich: ce bâtiment de près de 150 ans, classé monument historique, a fait l'objet d'importants travaux de restauration et de modernisation pendant cinq ans pour retrouver son charme de l'époque. Les rénovations sont mises en valeur pour les visiteuses et les visiteurs.



**30.11** étape clé pour l'automatisation du trafic marchandises: l'Office fédéral des transports délivre l'homologation de type de l'essai de frein automatique à CFF Cargo.

## Décembre

**5.12** inauguration du nouvel arrêt de Minusio au Tessin.



**10.12** introduction de la cadence semi-horaire entre Ziegelbrücke et Rapperswil ainsi qu'entre Aarau et Zurich.

**10.12** au changement d'horaire, première augmentation des prix des transports publics en 7 ans, de 3,7% en moyenne, en raison de la hausse des coûts (renchérissement, prix des matières premières) et des exigences posées à la branche.

**31.12** clôture, après 5 ans, du Smart City Lab mené par les CFF et le canton de Bâle-Ville pour trouver des solutions pour la ville de demain. 40 projets pilotes ont été réalisés. Le futur quartier Wolf de Bâle profite également de ces enseignements.



**Myriam Thomet, conseillère à la clientèle, aux CFF depuis 1978**

«Je suis conseillère à la clientèle aux CFF depuis 1978. La situation a bien évolué depuis mon arrivée. À l'époque des billets Edmondson, ma tâche consistait essentiellement à vendre des voyages en train, tandis que je passe aujourd'hui le plus clair de mon temps à régler des problèmes en lien avec les billets numériques. Le contact avec la clientèle m'a toujours plu et me manquera beaucoup. Alors que la transformation numérique progresse, j'espère que les CFF n'oublieront jamais la dimension humaine du métier de cheminote et cheminot.»

# Pour nos clientes et clients.

La demande en trafic voyageurs est répartie à la hausse, au point d'égaliser le record de 2019. La forte occupation des trains a entraîné un léger recul de la satisfaction de la clientèle vis-à-vis de la propreté et de l'offre de places. Les chiffres relatifs aux voyages internationaux et aux ventes d'abonnements demi-tarif ont battu des records.

Dans le segment du fret ferroviaire, la situation reste tendue. Les prestations de transport ont diminué. En revanche, la satisfaction de la clientèle s'inscrit de nouveau en hausse.

## Faits et chiffres

+15,6%

voyageurs-kilomètres  
(par rapport à 2022)

77,9

points sur 100 pour la  
satisfaction de la clientèle  
(2022: 78,9)

## Contribution aux objectifs de développement durable



## Une demande en hausse qui égale presque le record de 2019.

En 2023, la demande a été caractérisée par une forte croissance, notamment dans le trafic du week-end et en trafic voyageurs international. Cependant, les prestations de transport sont restées légèrement inférieures au niveau qui prévalait avant la crise du coronavirus, car les pendulaires parcourant de longues et moyennes distances continuent de télétravailler une partie du temps. Par rapport à 2022, les prestations de transport ont augmenté de 14,6% en trafic grandes lignes et de 17,9% en trafic régional. Le lancement de nouveaux produits (notamment le nouvel assortiment destiné aux jeunes et les offres découverte) ainsi que les activités marketing ciblées (comme Swisstainable et les mesures marketing de l'assortiment destiné aux jeunes) ont contribué à l'accroissement de la demande. Les prestations de transport en trafic voyageurs grandes lignes international ont augmenté de 15,2% par rapport à l'année record 2022. La fréquentation des gares affiche, elle aussi, une nette progression en 2023 (+8,9% par rapport à 2022).

Chez **CFF Cargo SA**, les prestations de transport s'inscrivent en recul par rapport à 2022 (-7,5%), principalement en raison du ralentissement de la conjoncture en Europe. **SBB Cargo International** enregistre une baisse de 0,8%. Tandis que les chiffres du trafic par trains complets et de la chaussée roulante ont connu une évolution

favorable, ceux du trafic combiné non accompagné ont baissé. Les grèves et les problèmes de disponibilité liés à l'infrastructure en Allemagne, ainsi que les capacités de sillons restreintes en raison de l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, ont grevé le volume de trafic.

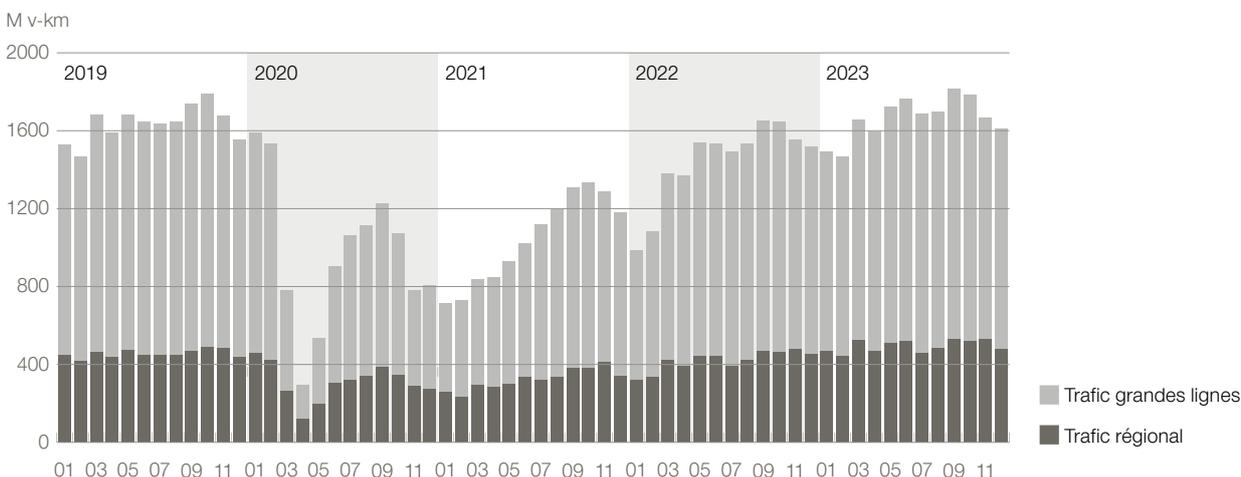
## Bons résultats en matière de satisfaction de la clientèle.

La satisfaction (globale) de la clientèle a baissé d'un point en 2023 par rapport à 2022, s'établissant à 77,9 points. S'agissant du fret ferroviaire, les valeurs ont progressé (nette amélioration de 3,9 points pour atteindre 73,7 points). En revanche, les valeurs relatives à la clientèle privée ont baissé de 1,9 point pour s'établir à 78,7 points.

Le recul de la **satisfaction de la clientèle privée** est en partie dû à la hausse réjouissante de la demande, qui s'est traduite par une plus forte occupation des trains. Par conséquent, les retours sont moins bons concernant l'offre de places dans les trains (-4,0 points), la propreté des trains (-2,9 points) et la disponibilité des WC (-2,7 points). Cet effet a été renforcé par des restrictions au niveau de la flotte et par le raccourcissement de certaines compositions (IC 2000, VU IV, Astoro). Les vagues de chaleur au cours de l'été 2023 ont eu une influence négative sur la satisfaction de la clientèle relative à l'équipement du train

### 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

(-2,6 points; notamment installations de climatisation). Au second semestre, de nombreux événements (notamment le nombre élevé de chantiers, les fortes pluies, l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard et le manque de fiabilité du trafic international au départ de l'Italie et de l'Allemagne) ont constitué de véritables défis pour l'activité opérationnelle.

À la **gare**, la satisfaction de la clientèle s'est dégradée dans tous les domaines, sauf pour les offres commerciales, qui enregistrent de meilleures valeurs qu'en 2022 (+1,1 point). L'offre de places accuse la plus forte baisse (-4,5 points). Ce recul s'explique par l'affluence accrue dans les gares et la présence de chantiers à Berne et Lausanne. Le sentiment de sécurité à la gare s'est détérioré, affichant une baisse de 1,4 point.

Nouvelle amélioration de la **satisfaction de la clientèle chez Cargo Suisse**: en 2023, la satisfaction globale spontanée s'est établie à 73,7 points sur 100, ce qui représente une progression de 3,9 points par rapport à 2022. L'introduction de la nouvelle plate-forme de réservation «Cargo Digital» et l'accompagnement proactif de la clientèle par CFF Cargo expliquent amplement cette amélioration. De plus, les mesures tarifaires ont été suivies de près et ont fait l'objet d'une assistance personnalisée. La clientèle a attribué une meilleure note qu'en 2022 à tous les critères de qualité. Un potentiel d'optimisation demeure toutefois en matière de flexibilité et de rapport prix-présentation.

## Nouvelles offres attrayantes.

L'organisation de branche Alliance SwissPass et les CFF, en tant que mandataires dans le cadre de plusieurs projets, ont été sollicités à différents niveaux en 2023 pour renforcer l'attractivité des transports publics auprès de la clientèle nouvelle et existante. C'est ainsi qu'en juin 2023, la branche des transports publics a lancé un nouvel assortiment destiné aux jeunes. Fin décembre 2023, plus de 80 000 «AG Night» étaient en circulation. Le demi-tarif PLUS a aussi été introduit au changement d'horaire pour combler le vide entre l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général, et pour répondre aux besoins d'une clientèle en quête d'une plus grande flexibilité.

## Amélioration de l'information à la clientèle.

Les CFF souhaitent qu'en cas de perturbation, toutes les voyageuses et tous les voyageurs soient informés rapidement et individuellement, et que des itinéraires alternatifs ou des informations sur les bus de remplacement soient proposés. Dans cette optique, les indicateurs des gares ont été dotés d'une identité visuelle homogène, et donnent désormais des informations supplémentaires. Depuis le mois de septembre, le nouveau Centre de gestion du trafic ferroviaire suisse gère à un niveau supérieur le trafic grandes lignes, le fret ferroviaire et le trafic voyageurs international. Avec la mise en place de ce nouveau centre de gestion, les CFF entendent favoriser la prise de décisions rapides en cas de dérangement pour réduire l'impact sur l'entreprise ainsi que sur les clientes et les clients, et pour améliorer l'information à la clientèle.

## Augmentation des prix des transports publics pour la première fois depuis sept ans.

Lors du changement d'horaire, en décembre 2023, la branche des transports publics a revu ses prix à la hausse pour la première fois depuis 2016, en raison principalement du renchérissement en 2022/2023 et de l'augmentation de la TVA. Les prix ont augmenté en moyenne de 3,7% sur l'ensemble de l'assortiment. Les recettes supplémentaires aideront les CFF à mieux supporter la hausse des coûts des salaires, de l'entretien et de l'énergie.

## Nombre record de personnes prenant le train en trafic international.

En trafic voyageurs international, les CFF ont battu de nouveaux records en transportant 12,3 millions de voyageuses et voyageurs (2022: 10,7 millions), dont près de 600 000 en trafic de nuit (2022: près de 500 000). En collaboration avec leurs réseaux partenaires, les CFF ont également développé l'offre internationale et vont poursuivre leurs efforts. Ainsi, les trains saisonniers mis en place par l'entreprise TGV Lyria entre Genève et Marseille ont été prolongés jusqu'à Lausanne, l'EuroCity en direction de Gênes a poursuivi son trajet jusqu'à Sestri Levante, et la capacité en trafic de nuit, en direction d'Hambourg,

de Berlin et de Prague, a été augmentée. Les CFF ont aussi amélioré l'offre de relations diurnes en direction de Munich et Stuttgart. Désireux d'étoffer encore leur offre internationale, ils examinent la possibilité de nouvelles relations directes en trafic de jour et de nuit.

En 2023, la qualité n'a pas été au rendez-vous sur toutes les lignes. Ainsi, en trafic de nuit, de nombreux trains ont été supprimés et beaucoup de personnes n'ont pas pu voyager dans la catégorie réservée. Si la ponctualité des trains TGV Lyria est bonne avec 80% voire 90% pour l'EC Milan-Zurich, les trains en provenance d'Allemagne (notamment à Bâle et à St. Margrethen) et l'EC de Milan circulant sur l'axe du Simplon en direction de Berne/Bâle et Genève enregistrent trop souvent des retards. Conjointement avec les réseaux partenaires, les CFF mettent tout en œuvre pour améliorer la qualité et la ponctualité.

## Hausse du nombre d'abonnements généraux, nouveau record d'abonnements demi-tarif.

Le nombre d'abonnements généraux n'a cessé d'augmenter en 2023, atteignant en fin d'année les 447 166 exemplaires (+3,8%). Le nombre d'abonnements demi-tarif a atteint le seuil inégalé de 3 146 679 (+6,0%).

Utilisation des canaux de vente numériques: la tendance se poursuit.

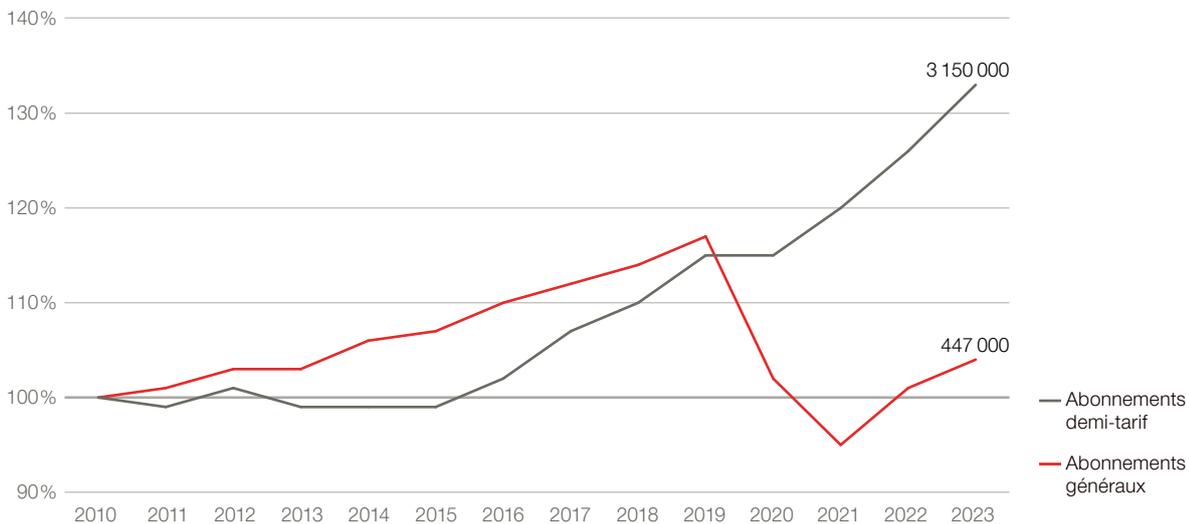
Les canaux numériques sont de plus en plus appréciés pour l'achat de billets nationaux et internationaux. En 2023, les CFF ont vendu 192,9 millions de billets (+16,9%) sur leurs canaux, dont 95,2% (+0,7%) en libre service (en ligne, dans l'application Mobile CFF ou au distributeur). 77,8% de l'ensemble des billets ont été distribués sur les canaux de vente numériques (en ligne et dans l'application Mobile CFF), soit une augmentation de 4,1 points de pourcentage, dont 12,1% (+1,5 point de pourcentage) via la billetterie automatique EasyRide. Les ventes de billets au distributeur se sont élevées à 14,0% (-3,5 points de pourcentage). Elles accusent une légère baisse en vente desservie (guichet et Contact Center) à 4,8%, soit -0,7 point de pourcentage. La numérisation orientée clientèle dans le domaine de la distribution progresse.

Pour les ventes de billets internationaux, en particulier, la part du numérique est passée à 53,5% (+12,0 points de pourcentage) en moyenne annuelle. À la fin de l'année, elle était de 59,9%. Cette augmentation s'explique notamment par l'extension de la vente en ligne à tous les assortiments pertinents (y compris les billets dégriffés) et par d'autres améliorations (notamment la comparaison des prix sur plusieurs jours).

Les CFF souhaitent simplifier davantage l'achat de billets. Ainsi, à partir de 2024, les billets internationaux devraient aussi être disponibles dans l'application Mobile CFF.

### Évolution des abonnements généraux et demi-tarif.

Données indexées, année de référence 2010



## Les CFF investissent non seulement dans de grands projets, mais aussi dans les petites et moyennes gares.

### Les gares sont la carte de visite de la Suisse.

Les CFF assurent un accès sûr, propre et confortable au rail. En 2023, ils ont commencé la rénovation complète des sanitaires dans les gares. L'offre commerciale doit être adaptée aux différents besoins de la clientèle et correspondre au site. C'est pourquoi les gares sont davantage conçues d'après des concepts régionaux. Après avoir rénové l'aile ouest de la gare de Bâle et remis en état la halle des quais, les CFF ont réhabilité le hall des guichets et aménagé une zone d'attente spacieuse au point de rencontre. Les CFF investissent non seulement dans de grands projets de transformation, mais aussi dans de petites et moyennes gares qui sont revalorisées, réorganisées et remises en état. Ainsi, à Schlieren, une zone de rencontre a été créée avec la construction du pavillon et le réaménagement des environs. Les CFF font le lien entre l'aménagement du territoire et la planification du trafic. Les solutions de mobilité intégrée ainsi que les partenariats et coopérations dans le domaine des vélos en libre service et de l'autopartage contribuent à transformer les gares en interfaces multimodales. L'application P+Rail permet déjà de payer environ 30 000 places de stationnement à proximité des gares et de passer confortablement de la voiture aux transports publics. En 2023, les CFF ont intégré les sites des prestataires d'autopartage et de vélos en libre service dans l'application Mobile CFF. D'ici à 2030, près de 30 000 places supplé-

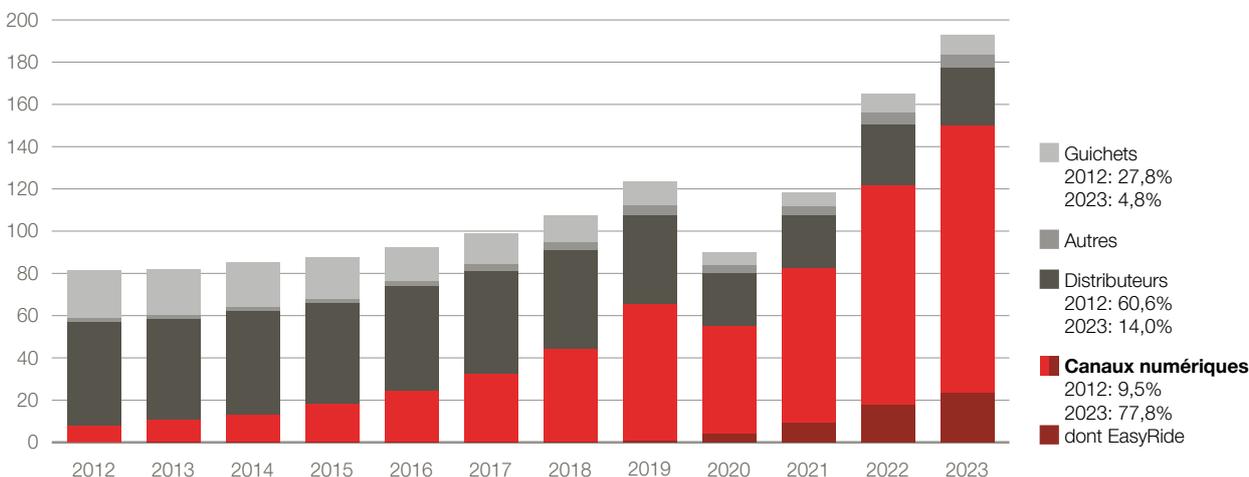
mentaires doivent être créées pour les deux-roues en collaboration avec les villes et les communes.

### Voyages accessibles à toutes et tous: des améliorations restent nécessaires en dépit des progrès réalisés.

Le 31 décembre 2023, le délai de transition de 20 ans pour la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés a pris fin. Les CFF ont déjà investi plus d'un milliard de francs pour rendre leurs gares, leurs trains, leurs prestations et l'information à la clientèle accessibles à toutes et tous. Et pourtant, ils sont loin de leur objectif: fin 2023, seulement 80% environ des clientes et clients du rail pouvaient voyager en toute autonomie. Les CFF regrettent de ne pas pouvoir faire mieux. Dans 463 gares, l'accès se fait de plain-pied. 271 gares supplémentaires seront transformées d'ici à 2035. Le financement de ces travaux par les CFF repose pour l'essentiel sur les moyens financiers alloués par la Confédération. Des mesures de transition ou de remplacement ont été mises en œuvre dans toutes les gares qui n'ont pas encore été transformées. Sur place, le personnel ferroviaire aide les personnes à accéder aux trains si elles en ont besoin. Lorsque l'accès aux gares ne se fait pas de plain-pied, un service de navettes emmène les voyageuses et voyageurs à mobilité réduite jusqu'à l'arrêt accessible le plus proche. Le

### Le succès des billets numériques ne se dément pas.

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



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

## Environ 80% des clientes et clients du chemin de fer peuvent voyager en toute autonomie.

18

Contact Center Handicap, à Brigue, est devenu l'interlocuteur central des voyageuses et voyageurs à mobilité réduite pour l'ensemble des transports publics. L'outil numérique AMO a été créé à cette fin: il a pour objectif de surveiller et de déclencher l'assistance à mettre en place, le cas échéant, pour l'ensemble des transports publics. En trafic régional, pratiquement tous les trains sont d'ores et déjà accessibles à toutes et tous. En trafic grandes lignes, sur la plupart des lignes, au moins un train à plancher surbaissé circule par heure et par direction. En ligne, les CFF ont mis en œuvre toutes les prescriptions et amélioré l'information à la clientèle.

### Solutions clients individuelles de CFF Cargo.

Plus le temps passe, plus la clientèle du fret ferroviaire souhaite bénéficier de solutions flexibles, rapides et numériques. Pour répondre à ces besoins, les CFF doivent proposer des solutions personnalisées dans le cadre des possibilités. La collaboration avec La Poste Suisse est, à ce titre, une véritable success-story: après avoir testé, en 2022, un train-navette innovant circulant entre les centres de tri des colis, La Poste Suisse a confié aux CFF le transport de 9 millions de colis par an à partir de décembre 2023, ce qui lui permet d'économiser 1,3 million de kilomètres de trajets en camion et près de 1000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Le recyclage et l'économie circulaire sont d'une importance capitale pour une Suisse durable et orientée vers l'avenir. Spross AG produit du béton à partir de matériaux recyclés en plein centre de Zurich, et ce, grâce au concept de transport ingénieux des CFF. Les transports de matériaux

avec le rail peuvent être planifiés de manière fiable et l'utilisation des wagons est flexible. Cette solution permet d'éviter des milliers de trajets en camion pour évacuer les déchets des chantiers en dehors de la ville et y apporter le béton.

La clientèle commerciale fait confiance aux CFF: en 2023, les CFF ont renouvelé d'importants contrats et remporté des appels d'offres en trafic national. L'ancien actionnaire minoritaire de CFF Cargo SA, Swiss Combi AG (composé de quatre prestataires de logistique majeurs) et CFF Cargo SA ont conclu un partenariat stratégique.

### Une année difficile pour SBB Cargo International.

Pour SBB Cargo International, l'année a été difficile. Le trafic par trains complets, principalement avec ChemOil, a été plutôt stable, et la chaussée roulante fortement sollicitée, en raison de la situation dans le tunnel de base du Saint-Gothard. En revanche, le trafic combiné s'est développé moins bien que prévu du fait de la conjoncture économique, des capacités réduites dans le tunnel de base du Saint-Gothard et des chantiers (surtout en Allemagne). À partir de 2024, les interdictions prolongées prévues principalement sur l'infrastructure allemande ne pourront pas être compensées par les capacités des sillons de détournement. Des restrictions de capacités sont donc possibles. Afin de remédier à ce problème sur cet axe, SBB Cargo International a poursuivi le projet SBB Cargo France en 2023: la filiale SBB Cargo France sera créée en 2024 afin de garantir, d'ici à fin 2024, la production sur la rive gauche du Rhin.





**Werner Sturzenegger, mécanicien de locomotive, aux CFF depuis 1973**

«En 1977, j'ai terminé mon apprentissage de mécanicien-électricien en obtenant les meilleurs résultats de ma classe, ce qui m'a permis de décrocher un emploi aux CFF. Dans un premier temps, j'ai travaillé en tant que monteur de postes d'aiguillage, avant de devenir mécanicien de locomotive en 1983. Les CFF ont une formidable culture d'entreprise. Aujourd'hui encore, ils sont un employeur modèle. J'espère que le secteur ferroviaire ne sera pas davantage libéralisé et que nous conserverons des stations et gares desservies, proposant des services de qualité à la clientèle et permettant aux personnes qui le souhaitent d'effectuer des paiements en espèces.»

# Pour un chemin de fer robuste.

Pendant cette année difficile, les CFF ont réussi à fournir des prestations d'excellente qualité, mais les réserves prévues par l'horaire sont épuisées. Malgré la hausse de nombre de voyageuses et voyageurs et les quelque 20 000 chantiers, la ponctualité s'est maintenue à un niveau élevé. Pourtant, en Suisse romande et dans le sud du pays, ces valeurs ne sont toujours pas satisfaisantes. Les CFF doivent également s'améliorer en matière de sécurité au travail et prêter une attention particulière à la cybersécurité. Grâce à leur engagement sans faille, les collaboratrices et collaborateurs ont relevé des défis exceptionnels. Les CFF ont revu leur stratégie énergétique et souhaitent réduire leur dépendance vis-à-vis du marché de l'électricité. Ils entendent réorienter le fret ferroviaire afin de le renforcer.

## Faits et chiffres

98,7%

des clientes et clients ont eu leur correspondance

20 000

chantiers

## Contribution aux objectifs de développement durable

7 ÉNERGIE PROPRE ET D'UN COÛT ABORDABLE



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



10 INÉGALITÉS RÉDUITES



## Bonne ponctualité malgré une fréquentation en hausse et de nombreux chantiers.

En 2023, la ponctualité des trains de voyageurs des CFF est restée stable: elle s'établit à 92,5%. Les CFF ont ainsi réussi à maintenir le bon niveau de ponctualité obtenu en 2022 malgré une hausse de la fréquentation et de nombreux chantiers. Plusieurs facteurs ont contribué à ce résultat, notamment une planification plus réaliste de l'horaire au cours de l'année, la fiabilité des postes d'enclenchement et du matériel roulant, ainsi que la bonne gestion du personnel. Le déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard, les nombreux événements isolés (p.ex. sectionnement d'un câble à Renens) et les mauvaises conditions météorologiques ont pesé sur la ponctualité au second semestre.

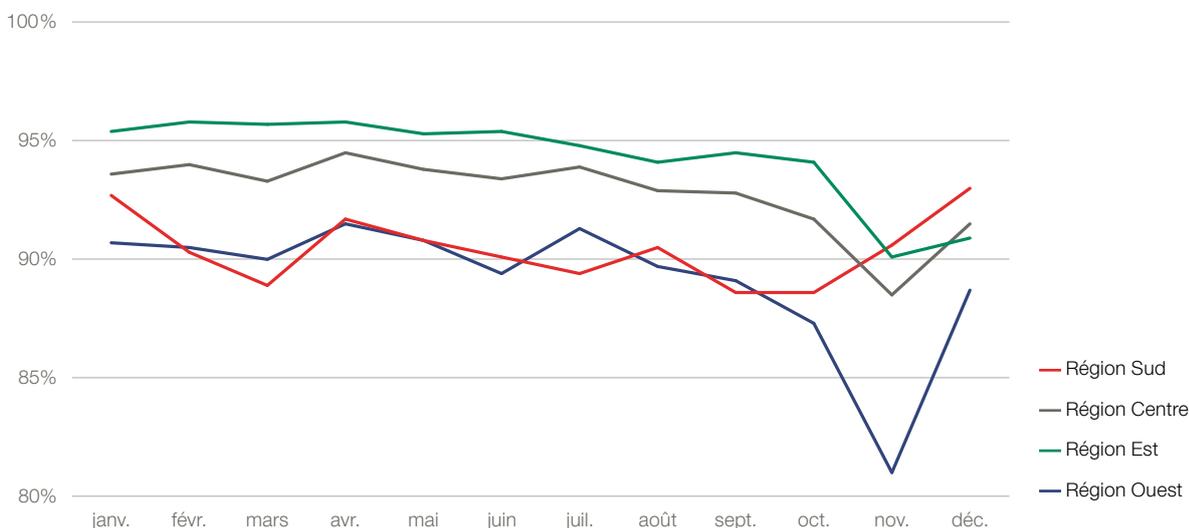
C'est en Suisse alémanique que les trains ont été les plus ponctuels (région Est: 94,3%, région Centre: 92,8%). Au Tessin, la ponctualité a augmenté de 1,3%, atteignant 90,4%. En Suisse romande, elle s'est établie à 89,2% (2022: 89,4%) en raison, principalement, du manque de robustesse de l'horaire. Les CFF ont élaboré, de pair avec la Confédération et la Conférence des transports de Suisse occidentale, un nouvel horaire qui entrera en vigueur à partir de 2025 et prévoira davantage de réserves pour assurer une meilleure ponctualité des trains malgré les nombreux chantiers.

Des retards plus fréquents sont à déplorer en trafic voyageurs international et en trafic grandes lignes au cours de l'exercice sous revue. Malgré tout, la ponctualité des correspondances n'a pas baissé grâce au recours à des trains de remplacement en Suisse assurant le relais de nombreux trains en provenance de l'étranger à partir de la frontière à Bâle. En trafic intérieur, le trafic régional, traditionnellement plus ponctuel, a eu une influence positive sur la ponctualité des correspondances (98,7%), qui affiche de très bons résultats.

La **ponctualité des envois en trafic par wagons complets** s'élève à 89,8%, soit 1,7 point de pourcentage de moins qu'en 2022. Ce recul est essentiellement dû au déraillement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard et à ses conséquences, ainsi qu'au remplacement des systèmes de production ayant entraîné l'exploitation parallèle des systèmes anciens et nouveaux. Les chantiers, la pénurie de personnel, les perturbations du réseau et les problèmes de qualité des autres chemins de fer européens ont également nui à la ponctualité. En revanche, le renforcement du travail de suivi et la professionnalisation du management des événements ont eu un effet positif.

### Ponctualité des trains dans les différentes régions en 2023.

Pourcentage de trains ponctuels parmi tous les trains de voyageurs (horaire commercial)



## La sécurité au travail reste une priorité.

Le train est un moyen de transport extrêmement sûr. Durant l'année sous revue, les CFF ont compté moins d'accidents de train qu'en 2022, ce qui s'est traduit par une amélioration des résultats en matière de sécurité globale par rapport à l'année précédente. En revanche, la situation s'est aggravée pour les accidents de manœuvre, les accidents professionnels et la cybersécurité. Les agressions contre le personnel ou la clientèle ont également augmenté. En 2023, les CFF ont encore enregistré plusieurs accidents professionnels graves et mortels. Au total, ils déplorent un accident professionnel mortel et 14 accidents ayant entraîné des blessures graves. L'ensemble de l'entreprise est profondément affectée.

Les CFF doivent encore s'améliorer en matière de sécurité au travail et prêter une attention particulière à la cybersécurité, en forte hausse depuis la pandémie de coronavirus. Les défis et interactions entre les domaines de la sécurité de l'information, de la sûreté et de la sécurité de l'exploitation et au travail ne cessent de croître. Aussi, la Direction du groupe a lancé en septembre un programme de développement, dont l'objectif est de gérer et d'assurer efficacement la sécurité intégrée à tous les niveaux des CFF.

## Création du Cyber Defence Center.

Pour mieux protéger leurs systèmes, installations et données commerciales contre les cyberattaques et, ainsi, garantir une exploitation ferroviaire stable, les CFF ont transformé leur organisation de cybersécurité en «Cyber Defence Center». Cette entité, qui surveille le trafic du réseau 24 heures sur 24 afin de repérer les éventuelles attaques et menaces, a maîtrisé plusieurs incidents de sécurité en 2023. Deux d'entre eux présentaient un danger majeur: en février, des cybercriminels sont parvenus à introduire par e-mail un logiciel malveillant dans les systèmes des CFF. Bien que le Cyber Defence Center ait décelé les attaques à temps, il a fallu restaurer la sécurité des infrastructures informatiques. Pour ce faire, les CFF ont dû nettoyer divers systèmes informatiques et installer de nouveaux logiciels. Tous les membres du personnel ont également été invités à changer leur mot de passe. Le deuxième incident sérieux consistait en une «attaque DDoS» lancée en plusieurs phases par un groupe de hackers sur le site Internet et sur d'autres canaux de vente des CFF. Là encore, les CFF sont intervenus rapidement, mettant en place des contre-mesures qui ont permis de

réduire les dommages. Les efforts en matière de cybersécurité ont payé: en adhérant au forum mondial spécialiste des cybermenaces (FIRST) en 2022, les CFF ont pu, pendant l'année sous revue, faire face plus efficacement aux incidents de sécurité, aussi bien de manière réactive que proactive. De plus, ils ont passé avec brio l'audit de surveillance de leur système de management de la sécurité de l'information (ISMS), certifié ISO-270001 pour les solutions numériques dans le domaine des applications d'entreprise de CFF Informatique.

## Avancée dans les grands projets et améliorations de l'infrastructure.

En Suisse alémanique, l'accent a été mis sur la réalisation de deux grands projets en 2023: l'aménagement à quatre voies à Liestal et le désenchevêtrement de Basel-Muttenz. En outre, l'avant-projet relatif à la gare de passage de Lucerne a été clôturé. Pour le grand projet Mehrspur Zürich-Winterthur, la mise à l'enquête publique a été effectuée et la procédure d'approbation des plans lancée. Par ailleurs, la construction de piliers supplémentaires au niveau de la passerelle Margarethenbrücke, à Bâle, a commencé. Une fois les travaux terminés, au plus tard fin mars 2024, les restrictions de circulation pourront être allégées. La mise en service de la double voie entre Uznach et Schmerikon et la boucle de Mägenwil ont permis d'introduire la cadence semi-horaire pour toutes les gares entre Zielgelbrücke et Rapperswil, respectivement entre Aarau et Zurich. En Suisse romande, la gare modernisée de Martigny a été mise en service. En collaboration avec les mandataires, les CFF ont procédé à des adaptations en vue de la transformation de la gare de Lausanne. Les travaux seront achevés environ quatre ans et demi plus tard que ce qui avait été initialement prévu. Les derniers travaux préparatoires pour la réalisation de la gare souterraine ont commencé à Genève. Au Tessin, les travaux relatifs au corridor de 4 m de la ligne de faite du Ceneri ont été clôturés avec succès, tandis qu'à Minusio, le nouvel arrêt situé sur les rives du lac Majeur a été mis en service.

## La numérisation va nous permettre, à moyen terme, de tirer le meilleur parti du réseau ferroviaire et d'exploiter les opportunités de croissance.

24

### Importants dommages consécutifs au déraillement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

Le 10 août 2023, un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de base du Saint-Gothard au niveau de la station multifonctionnelle de Faido, causant d'importants dommages. Personne n'a été blessé. Selon les informations disponibles actuellement, le coût des dommages devrait avoisiner 150 millions de francs, manque à gagner compris. Les CFF ont immédiatement mis en œuvre des concepts de remplacement pour les trafics voyageurs et marchandises. Ils ont multiplié les efforts pour rétablir le trafic dans le tunnel dans les meilleurs délais. Le tube est, non endommagé, a été remis en service le 23 août pour les trains de marchandises, et dès la fin du mois de septembre pour certains trains de voyageurs. Au changement d'horaire, le 10 décembre 2023, les capacités ont été augmentées pour le trafic marchandises en semaine et pour le trafic voyageurs le week-end. Chaque jour, jusqu'à 80 collaboratrices et collaborateurs des CFF et d'entreprises tierces organisés en trois équipes travaillent à un rythme soutenu dans le tunnel, en dépit de conditions climatiques difficiles. En raison de l'étendue des dégâts, la galerie ouest du tunnel de base du Saint-Gothard ne pourra être de nouveau entièrement utilisable qu'en septembre 2024.

### Légère détérioration de l'état du réseau.

Le rapport sur l'état du réseau a jugé l'état général de l'infrastructure «bon à passable» en 2023. Avec une note globale de 2,8, l'état de l'infrastructure s'est légèrement dégradé par rapport à l'année précédente. La valeur cible de 2,7 n'a pas pu être maintenue et la structure des installations est légèrement vieillissante. Pendant l'année sous revue, CFF Infrastructure a exploité et entretenu des installations d'une valeur de remplacement de 126 milliards de francs. Le retard en matière d'entretien n'a cessé de croître en 2023 également, atteignant un volume d'investissement de près de 8 milliards de francs. La sécurité de l'exploitation a pu être garantie.

### Nouveaux trains duplex InterRegio et appel d'offres pour le trafic régional dans le Seetal.

Les premières nouvelles rames InterRegio à deux niveaux sont en service depuis juillet 2023. En 2021, les CFF en ont commandé 60 au total à Stadler pour environ 1,3 milliard de francs, exerçant ainsi une option existante. Sur une longueur de 150 mètres, ces rames automotrices à six éléments offrent 466 places assises. Ces duplex IR à plancher surbaissé permettent un embarquement aisé pour toutes les voyageuses et tous les voyageurs. L'aménagement intérieur est conforme aux normes du trafic grandes lignes et offre une disposition des sièges en 2+1 en 1<sup>re</sup> classe. Des compartiments multifonctionnels offrant de la place pour les poussettes, des emplacements pour vélos facilement accessibles (huit au total sur deux emplacements, avec des prises pour vélos électriques), cinq toilettes et un système d'information moderne sont proposés à bord de ces trains. Les CFF vont faire l'acquisition de dix rames automotrices à un niveau pour assurer le trafic régional dans le Seetal (ligne Luzern-Hochdorf-Lenzburg) et ont publié l'appel d'offres correspondant en novembre 2023. Les premiers véhicules devraient être mis en service en 2029 pour remplacer les 15 automotrices articulées.

### Plus d'efficacité et de capacités grâce à la numérisation.

La numérisation permet de mieux exploiter le réseau ferré et, partant, d'accroître les capacités. Elle est également d'une grande utilité pour les voyageuses et voyageurs, ainsi que pour la clientèle du fret ferroviaire. Il est important de numériser systématiquement dans tous les domaines dans le but, à moyen terme, de gérer le réseau ferroviaire plus efficacement et de saisir les opportunités de croissance. Les grands projets informatiques des CFF sont la planification intégrée de la production chez Production Voyageurs, la planification et la réalisation en continu chez Infrastructure (TMS), et l'introduction de la nouvelle génération de solutions SAP. Le développement du système européen de signalisation et d'arrêt automatique des trains normalisé (ETCS) doit permettre aux CFF de dégager davantage de capacités sur le réseau, tandis qu'en trafic marchandises, l'attelage automatique numérique joue un rôle clé.

## CFF Cargo: une année cruciale pour l'automatisation et la numérisation.

L'automatisation et la numérisation sont l'avenir du fret ferroviaire: elles le rendent plus efficace, plus flexible et plus sûr. 2023 a été une année importante en matière de développement: le train pilote «DAC+» a permis de tester de fond en comble non seulement l'attelage automatique numérique (DAC), mais aussi le système de communication embarqué et les fonctionnalités numériques de demain, telles que l'essai de frein automatique, la détermination de l'ordre des wagons, ou encore le dételage électrique. Ce train a été lancé par CFF Cargo en collaboration avec la Hochschule Luzern et des partenaires industriels. Le projet a vu le jour grâce au soutien de l'Office fédéral des transports (OFT). Les résultats du projet seront pris en compte au niveau européen dans le développement du DAC. Le train pilote apporte ainsi une contribution essentielle à l'avenir du fret ferroviaire et à l'introduction de l'attelage automatique numérique dans toute l'Europe. La numérisation progresse aussi à grands pas: les CFF ont franchi une étape importante avec l'essai de frein automatique, auquel l'OFT a délivré son homologation en novembre 2023. Après avoir mis en place un portail de réservation plus simple et plus moderne pour la clientèle du trafic national par trains complets en 2022, CFF Cargo a décidé de renouveler cette initiative en 2023, cette fois avec la clientèle du trafic par wagons complets. Le remplacement d'autres systèmes de gestion du fret ferroviaire oblige le personnel du trafic marchandises des CFF à utiliser de nouveaux outils modernes, ce qui est important pour l'attrait du profil métier.

## Réorientation stratégique du segment Trafic marchandises.

Le fret ferroviaire doit être renforcé. CFF Cargo est devenue une filiale à 100% des CFF et le trafic marchandises est représenté au niveau de la Direction du groupe. Le groupe s'engage en faveur d'une large modernisation du transport intérieur de marchandises afin de gagner en efficacité, en productivité et en compétitivité.

Les CFF travaillent sur différents thèmes dans une optique de modernisation du fret ferroviaire et de réorientation stratégique du segment Trafic marchandises. D'ici à fin 2024, le modèle de processus et de production en trafic intérieur, notamment, sera entièrement remanié pour

devenir plus efficace et plus proche de la clientèle. En 2023, les CFF ont créé SBB Intermodal AG. En sa qualité de maître d'ouvrage, cette filiale des CFF va accélérer l'aménagement de l'infrastructure de terminaux en Suisse, comme le prévoit le concept Suisse Cargo Logistics.

Le plan de mise en œuvre d'un réseau Express automatisé et numérisé et, de manière générale, la migration vers l'attelage automatique numérique (DAC) en collaboration étroite avec l'Europe vont de pair avec la modernisation. Ces mesures sont étroitement liées au message relatif à la révision totale de la loi sur le transport de marchandises que le Conseil fédéral a adopté et dont les CFF se félicitent: le message prévoit de renforcer le trafic intérieur, de soutenir et d'introduire le DAC, et de transformer le trafic par wagons complets isolés (TWCI) grâce à un soutien financier limité à huit ans.

## Importance d'un système ferroviaire robuste.

Les transports publics doivent être attrayants pour permettre la réalisation du mandat politique assigné aux CFF, qui consiste à augmenter la part du rail dans la répartition modale. L'objectif principal des CFF reste de mettre à la disposition de la clientèle une offre ferroviaire attrayante et fiable. Dans cette optique (et en particulier si l'on tient compte de la hausse réjouissante de la demande), un horaire robuste restera essentiel dans les années à venir. Les CFF assurent le développement adapté aux besoins de l'infrastructure ferroviaire et de l'offre de transports publics au nom de la Confédération, plus particulièrement dans les zones densément peuplées. Une augmentation de l'offre requiert une numérisation systématique et l'accroissement des capacités sur le réseau ferroviaire des CFF. Le surcroît de trafic implique une augmentation des travaux d'entretien et oblige à renouveler plus souvent les installations. L'approche des CFF consistant à réaliser les travaux tout en maintenant l'offre autant que possible se heurte à ses limites. La multiplication des chantiers ne passera pas inaperçue pour la clientèle. C'est pourquoi les grands travaux d'aménagement ne pourront pas commencer avant 2035, voire plus tard. D'ici là, nous devons procéder aux rénovations absolument nécessaires et mettre en œuvre les étapes d'aménagement en cours, sans compter que les grands projets deviennent toujours plus complexes et requièrent un temps de planification et de réalisation de près de 20 ans. Lorsque les paramètres

ou les exigences évoluent, les CFF doivent adapter leurs projets. Aujourd'hui, le groupe exploite plus de 20 000 chantiers par an.

## Plus grande indépendance vis-à-vis du marché de l'électricité.

En raison de la pénurie d'énergie et des fortes fluctuations de prix sur le marché, les CFF ont accusé en 2022 une perte de 165 millions de francs dans le secteur de l'énergie. Pour se prémunir contre ce risque financier à long terme, ils ont remanié leur stratégie énergétique. D'ici à 2030, ils entendent couvrir 95% de leurs besoins en courant de traction pendant la période hivernale afin de réduire leur dépendance vis-à-vis du marché de l'électricité. Ainsi, l'ensemble du système ferroviaire sera plus solide financièrement. Dans cette optique, les CFF développent leurs centrales hydroélectriques. D'ici à 2040, ils produiront 160 gigawattheures d'électricité par an à partir des installations photovoltaïques posées sur leurs surfaces et s'assuront, par le biais de mesures d'efficacité énergétique supplémentaires, que les besoins énergétiques à long terme ne dépasseront pas 2500 gigawattheures par an. Les CFF contribuent ainsi de manière essentielle à la stratégie énergétique de la Confédération et renforcent la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse.

## Applications possibles de l'IA générative.

Les CFF utilisent depuis longtemps l'intelligence artificielle (IA) sous différentes formes et dans différents domaines. L'IA apporte une utilité à la clientèle par le biais d'applications et permet d'améliorer les services et ressources. Par exemple, elle aide les personnes aveugles ou malvoyantes à s'orienter à proximité des trains, permet la détection automatique des défauts lors de l'inspection des voies et facilite l'établissement de pronostics sur l'usure des essieux des véhicules. En 2023, au Contact Center de Brigue, les CFF ont lancé un projet pilote basé sur l'IA générative dans le cadre duquel ChatGPT aide le personnel à répondre aux demandes de la clientèle. Ils considèrent que la sécurité, la protection des données et l'utilité concrète sont au premier plan en ce qui concerne les nouvelles technologies. C'est pourquoi, au printemps 2023, ils ont créé un réseau IA interne qui suit l'évolution dynamique dans ce domaine et coordonne les utilisations

possibles de l'IA pour les CFF. En outre, des mesures de soutien sont prises en continu afin de garantir l'exploitation responsable du potentiel de l'IA générative. Durant l'exercice sous revue, les CFF et les associations du personnel ont ainsi rédigé ensemble un code éthique qui vise à garantir que les technologies de traitement des données comme l'intelligence artificielle soient utilisées aussi bien dans l'intérêt des CFF que dans celui de leur personnel. Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2023, le code éthique complète les instruments de compliance en matière de protection des données.

## Façonner l'avenir grâce à l'innovation.

En 2023, les CFF ont continué à promouvoir de manière ciblée l'innovation, facteur de réussite défini dans la stratégie 2030. Ce faisant, l'accent a été mis sur les innovations étroitement liées au cœur d'activité qui présentent une forte utilité potentielle pour la clientèle. Le groupe a été à l'origine de nombreux projets concernant des optimisations techniques sur les trains, des services d'amélioration de la sécurité dans les trains et des solutions de simplification de l'accès aux transports publics. Pour mettre au point, tester et améliorer des innovations efficaces, les CFF ont recours à des méthodes éprouvées et à la pointe du progrès. Afin de faire avancer la recherche dans le secteur de la mobilité, ils misent sur des coopérations avec plusieurs hautes écoles. En 2023, ils ont mis ce concept en pratique dans le cadre de 15 projets. Non seulement les CFF profitent ainsi des précieux résultats du travail de recherche sur la mobilité, mais ils peuvent aussi recruter des talents plus facilement. Au sein de la communauté de l'innovation, la recherche et l'innovation sont encouragées et font partie intégrante de la culture de l'innovation ancrée dans toute l'entreprise.





**Bernadette Peter, responsable Services et centre pour personnes en formation Centre d'exploitation Est, aux CFF depuis 1978**

«J'ai rejoint les CFF en 1978 en tant que secrétaire d'exploitation, avant d'être nommée cheffe de gare en 1994. Depuis 15 ans, je dirige l'unité Services et centre pour personnes en formation du Centre d'exploitation Est à l'aéroport de Zurich. Aux CFF, j'apprécie la possibilité de concilier vie professionnelle et vie privée, ainsi que l'évolution positive de l'entreprise sur le thème de la diversité. Je me sens parfaitement acceptée en tant que femme et suis satisfaite du comportement adopté par mes cadres en matière de conduite du personnel.»

# Pour nos collaboratrices et collaborateurs.

En 2023, 34 987 personnes ont travaillé pour les CFF. Selon l'enquête menée auprès du personnel, la motivation bat des records. Afin de rester un employeur attractif et de trouver du personnel qualifié, les CFF ont revu leur politique de recrutement, de formation et de perfectionnement durant l'année considérée. Différents labels attestent en outre que les CFF offrent un environnement de travail inclusif et une rémunération non discriminatoire. Bien que les mesures de promotion de la santé physique et psychique du personnel portent leurs fruits, les jours d'absence restent à surveiller.

## Faits et chiffres

14,4

jours d'absence par poste à temps plein (2022: 15,3 jours)

0,5%

d'écart salarial entre les sexes

## Contribution aux objectifs de développement durable

3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



4 ÉDUCTION DE QUALITÉ



5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



## Record absolu pour la motivation du personnel.

L'enquête auprès du personnel 2023 a montré que la motivation du personnel avait augmenté d'un point pour atteindre 79 points, soit la valeur la plus élevée depuis la création de l'enquête il y a plus de 20 ans. Les supérieures et supérieurs directs ont gagné un point de popularité auprès de leur personnel, qui les plébiscite avec 82 points. Autre chiffre record depuis la création de l'enquête: la confiance en la Direction, en hausse de deux points, qui s'établit à 63 points. Dans l'enquête 2023, le personnel a attribué 68 points au salaire, aux vacances et aux prestations sociales. En 2022, cette valeur n'était que de 65 points, ce qui est assez faible. 74% des collaboratrices et collaborateurs des CFF, soit près des trois quarts, ont participé à l'enquête. Ce chiffre est nettement plus élevé que celui de l'année précédente (71%).

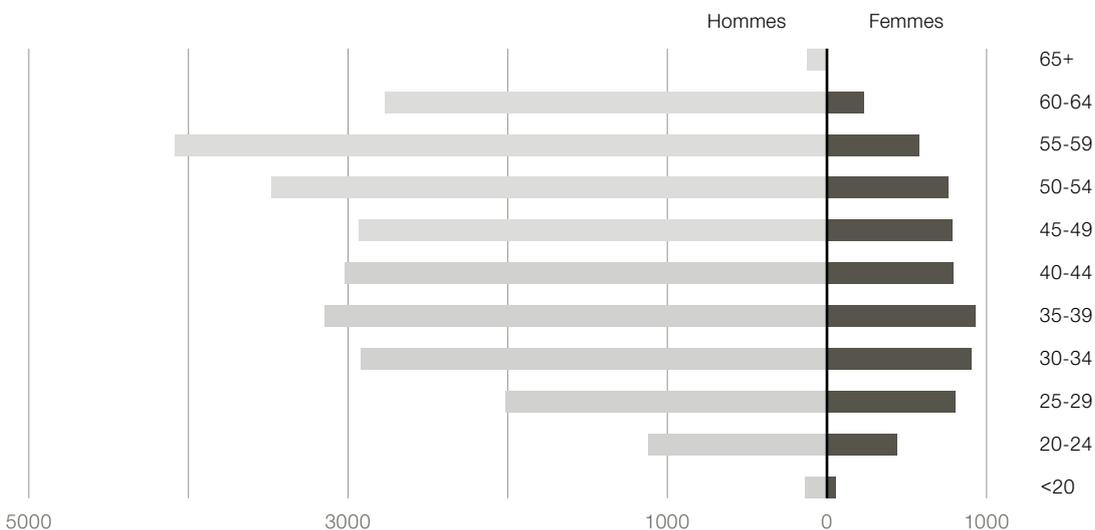
## Recrutement de personnel qualifié.

Au cours de l'année sous revue, 34 987 collaboratrices et collaborateurs ont travaillé pour les CFF. Par rapport à l'exercice précédent, les effectifs ont donc augmenté de 760 postes à temps plein (+2,2%). Les CFF développent leur offre en continu. Pour ce faire, ils ont besoin de davantage de personnel qualifié pour l'aménagement et l'entre-

tien de l'infrastructure et du matériel roulant, la conduite des trains, l'assistance clientèle ainsi que la vente, les locomotives et la manœuvre. Les départs à la retraite seront, en outre, nombreux dans les années à venir. D'ici à 2030, les CFF devront ainsi remplacer quelque 6000 membres du personnel. Dans le contexte d'une évolution démographique difficile, la formation et le perfectionnement du personnel ainsi que le recrutement ont la priorité absolue. Les CFF misent ainsi sur des conditions de travail attrayantes, mettent au concours la plupart des postes avec un taux d'occupation minimal de 60%, recrutent activement des candidates et candidats, proposent des formations à temps partiel et organisent des «speed recruitings» pour les métiers techniques. Dans ce modèle de recrutement, les candidates et candidats ont la possibilité de visiter des ateliers et de se faire une idée de leur futur lieu de travail, tandis que les responsables du personnel font la connaissance d'un maximum d'entre eux dans un laps de temps très court. Cette méthode permet de réduire le temps et la charge consacrés au processus de sélection, tant pour les CFF que pour les candidates et candidats.

### Composition du personnel par âge et par sexe en 2023.

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



## Les collaboratrices et collaborateurs CFF dans le faisceau de voies sont exposés à une chaleur de plus en plus intense.

### Engagement pour un personnel en bonne santé psychique avec de nouvelles offres.

Les feed-back issus de l'enquête auprès du personnel fournissent aussi des indications importantes sur le stress subi par les collaboratrices et collaborateurs, ainsi que sur leur état de santé. Avec 37 points, l'épuisement professionnel reste à un niveau bas et inchangé par rapport à l'année précédente, tandis que la valeur concernant la santé liée au travail a légèrement augmenté, passant de 82 à 83 points. Les efforts des CFF pour préserver la santé de leur personnel portent manifestement leurs fruits. En 2023, les collaboratrices et collaborateurs ont été moins souvent en arrêt maladie que l'année précédente: 14,4 jours en moyenne par poste à plein temps (-0,9 jour par rapport à 2022). Les jours d'absence n'ont toutefois pas renoué avec leur niveau d'avant la pandémie, en raison de l'influence du COVID-19 et de la sensibilité saisonnière accrue du personnel aux virus du rhume et de la grippe, même pendant les mois d'été. Il se pourrait en outre qu'une prise de conscience accrue du risque de contagion de l'entourage conduise les collaboratrices et collaborateurs à se déclarer davantage malades. Cette évolution concerne non seulement les CFF, mais aussi d'autres employeurs suisses et internationaux.

Les CFF accordent une grande importance non seulement à la santé physique, mais aussi à la santé psychique de leur personnel. Aussi ont-ils créé deux nouvelles offres en 2023. Dans le cadre de l'offre de cours facultative «ensa - Dialogues sur les premiers secours pour les cadres», les cadres apprennent à être attentifs à la santé psychique de leur personnel, à identifier des changements à un stade précoce et à réagir. La nouvelle offre consacrée à la résilience des teams vise, quant à elle, à renforcer la santé psychique au niveau de l'équipe. Sous la devise «l'union fait la force», les teams apprennent à surmonter les situations de stress et à maintenir leur performance personnelle, même dans des conditions difficiles.

### Garder la tête froide par temps chaud.

Avec le changement climatique, les étés sont de plus en plus chauds. Les entreprises de construction de voies ferrées, les monteuses et monteurs de voies et les collaboratrices et collaborateurs de la manœuvre sont ainsi exposés à une chaleur de plus en plus intense dans le

faisceau de voies. Pour protéger le personnel qui travaille à l'extérieur, les CFF proposent désormais des casquettes de refroidissement à porter sous le casque qui, une fois humidifiées, produisent un effet rafraîchissant pendant au moins une heure grâce à l'évaporation de l'eau. Il suffit de les humidifier à nouveau pour reproduire cet effet. L'efficacité de ces casquettes et leur acceptation par le personnel de construction des voies ont été testées en 2023. Les collaboratrices et collaborateurs peuvent désormais en commander au titre d'éléments d'équipement de protection individuelle. La hausse des températures se ressent également à l'intérieur des bâtiments non climatisés des CFF. Suite à un essai pilote concluant mené au centre d'entretien de Bâle, les CFF prévoient également des gilets de refroidissement.

### Augmentation de la part de femmes dans les postes à responsabilités.

Les CFF ont pour ambition d'avoir plus de femmes à des postes d'encadrement. De plus, chaque team de direction au niveau de l'unité d'affaires ou à un niveau plus élevé doit parler plusieurs langues. Pour atteindre ces objectifs, les CFF ont introduit un nouveau concept de formation continue interne. Destiné aux femmes qui souhaitent intégrer le niveau de direction, il comprend plusieurs manifestations sur le thème «female empowerment» (autonomisation des femmes). D'autre part, les CFF ont testé l'approche «comply or explain» pour les nouveaux engagements: les supérieures et supérieurs doivent veiller à faire de la diversité une priorité lors de l'occupation des postes («comply») dès lors qu'un team de direction n'est pas encore multilingue et compte moins de deux femmes. S'il n'est pas possible de recruter une femme ou une personne d'une autre région linguistique pour le poste, les raisons sont examinées («explain»). Les CFF veulent se servir de ces expériences pour comprendre les raisons sous-jacentes et en tirer des enseignements.

### Entreprise reconnue favorable à la famille.

En 2023, les CFF ont obtenu le label Pro Familia «Entreprise favorable à la famille». Selon une enquête, le groupe offre un cadre de travail favorable à la famille. La considération et le soutien mutuels jouent aussi un rôle notable à cet

## La réussite des CFF repose sur une collaboration efficace.

32

égard. Outre Pro Familia, les CFF ont obtenu les labels «We pay fair», qui confirme qu'ils disposent d'un système salarial conforme aux exigences et non discriminatoire, «Friendly Work Space» et «Swiss LGBTI». En 2023, avec une inégalité spécifique au sexe de 0,5% en défaveur des femmes, les CFF ont encore amélioré le résultat déjà excellent de l'année précédente (0,7%).

### Centres de formation flexibles pour l'avenir.

Après l'emménagement dans le nouveau centre de formation de Renens, ainsi que la rénovation et la modernisation du Centre Loewenberg, les CFF conçoivent des lieux d'apprentissage favorables aux interactions à Berne, Bellinzone, Olten et Zurich. Dans ces centres de formation, ils proposent des prestations et des espaces qui stimulent la réflexion, l'action, l'apprentissage, l'innovation, la performance des équipes, la collaboration et la conduite de manière intuitive et motivante, et qui sont fréquentés par plus de 100 000 personnes par an. Ces espaces offrent un niveau maximal de flexibilité afin de pouvoir s'adapter aux évolutions futures en termes de personnel, d'organisation et de culture. Ainsi, ils intègrent des zones communes de restauration pendant les pauses, des espaces d'apprentissage ouverts ou encore des locaux permettant aux teams de se réunir le soir.

### OneCFF – Collaboration décloisonnée.

La réussite des CFF repose sur une collaboration efficace. Le projet OneCFF vise à donner aux collaboratrices et aux collaborateurs les moyens de se soutenir mutuellement et

de trouver ensemble des solutions favorables afin d'atteindre les objectifs ambitieux de la stratégie 2030. OneCFF a en outre pour objectif d'encourager la réflexion et l'action holistiques, ainsi que d'utiliser la diversité existante pour créer de la valeur. OneCFF a permis à un millier de cadres de se pencher sur les valeurs des CFF et la collaboration intersectorielle en 2023. La Direction du groupe a échangé à ce sujet avec des cadres de toutes les unités au sein de 40 ateliers. En outre, une quarantaine de «coachs OneCFF» ont mis en place un réseau couvrant l'ensemble du territoire et présenté les contenus de OneCFF aux teams. Ces coachs ont été recrutés parmi le personnel. La «boîte à outils OneCFF» soutient les cadres, les coachs et les teams en leur fournissant des conseils concrets et des liens.

### Convention sur les mesures salariales entre les CFF et les partenaires sociaux.

En 2023, les CFF ont mis en œuvre des mesures salariales d'un montant total équivalant à 3,3% de la masse salariale pour le personnel soumis à la convention collective de travail (CCT). Ils ont ainsi compensé le renchérissement. Fin 2023, le groupe a négocié les mesures salariales pour 2024 avec les partenaires sociaux. À l'issue de négociations soutenues, les CFF et les partenaires sociaux ont trouvé une solution qui tient compte de l'augmentation du coût de la vie du personnel et de la situation financière tendue des CFF. Le 1<sup>er</sup> mai 2024, les CFF mettront en œuvre des mesures salariales à hauteur de 2,0% de la masse salariale. En outre, les collaboratrices et collaborateurs recevront une prime unique pour compenser le renchérissement pour l'année 2024.





**Alfiero Martinoli, chef de projet Centrale électrique de Ritom, aux CFF depuis 1972**

«En 1972, j'ai commencé un apprentissage d'ajusteur-mécanicien aux ateliers CFF de Bellinzone. J'ai ensuite rejoint la centrale hydroélectrique de Ritom, dont j'ai pris en charge la direction de l'exploitation en 1997. Depuis 2017, je représente les CFF auprès de Ritom SA. Je continue à exercer cette fonction à mi-temps depuis mon départ à la retraite. Je suis très heureux d'aider les CFF à développer le secteur de l'énergie et à atteindre leurs objectifs de protection du climat en aménageant la nouvelle centrale électrique de Ritom.»

# Pour l'environnement.

En 2023, les CFF ont poursuivi la baisse des émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité. Ils sont donc en bonne voie pour atteindre leur objectif, à savoir les réduire de moitié d'ici à 2030. Le groupe a baissé ses émissions indirectes, bien plus élevées que les émissions directes, en développant l'économie circulaire et en réduisant la consommation de matériaux. Les CFF ont également mis en œuvre des mesures d'économie d'énergie et amélioré l'efficacité énergétique. La concession renouvelée pour l'usine hydroélectrique de l'Etzel permettra en outre à l'entreprise de continuer à produire de l'électricité pour ses trains à partir de sources d'énergie renouvelables. En 2023, les CFF ont aussi contribué à la protection de la biodiversité et, pour la première fois, pris des mesures d'adaptation dans les gares pour faire face au changement climatique.

## Faits et chiffres

## Contribution aux objectifs de développement durable

7,4 GWh 23 800

Production de courant photovoltaïque (2022: 6,3 GWh)

tonnes d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité en moins par rapport à 2018



## Les CFF souhaitent remplacer les véhicules ferroviaires diesel par des variantes à moteurs zéro émission.

36

### Réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au remplacement des systèmes de chauffage.

D'ici à 2030, les CFF entendent réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité par rapport à 2018. Au cours de l'exercice, le remplacement des chauffages des bâtiments et les températures clémentes ont contribué de manière non négligeable à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions du groupe. Les CFF ont remplacé deux fois plus de chauffages que l'année précédente (soit 60, contre 30 en 2022) au profit de systèmes alimentés par des sources renouvelables, ce qui leur permet de réduire leur consommation de mazout de près d'un million de litres. L'enveloppe des bâtiments ainsi que les installations de chauffage, de ventilation, de climatisation, sanitaires et électrotechniques ont aussi fait l'objet de mesures techniques et opérationnelles. Les émissions directes de gaz à effet de serre des CFF proviennent principalement de la combustion de mazout et de gaz naturel, utilisés pour le chauffage des bâtiments, et du diesel, employé comme carburant pour les véhicules ferroviaires de manœuvre et de chantier. Les CFF entendent ainsi remplacer les véhicules ferroviaires diesel par des variantes à moteurs zéro émission. Ainsi, en 2023, CFF Cargo a notamment vendu 44 locomotives diesel de type Am 843, qu'elle louera en attendant que des véhicules appropriés et éprouvés soient disponibles sur le marché. Cela permettra d'économiser environ 10 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. D'ici là, les CFF auront recours à une solution transitoire, à savoir l'utilisation d'un diesel comprenant un mélange de 25% d'huiles végétales hydrogénées (HVO).

Par rapport à 2022, les CFF ont réduit les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité de 11,2%: celles-ci se sont établies à 70 300 tonnes de CO<sub>2</sub>e (2022: 79 200 tonnes de CO<sub>2</sub>e), soit une réduction de 25,3% par rapport à 2018.

### Déplacements du personnel dans le respect du climat.

Outre la réduction des émissions liées à l'activité, les CFF ont pour objectif de réduire drastiquement les émissions de scope 3 d'ici à 2030. Ces émissions se produisent en amont et en aval de la chaîne de création de valeur. Ainsi,

en 2023, avec 30 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e, les trajets pendulaires du personnel des CFF ont engendré quasiment autant d'émissions de gaz à effet de serre que les locomotives diesel. Pendant l'année sous revue, les CFF ont donc participé, avec d'autres partenaires, au Swiss Climate Challenge, dont l'objectif consistait à inciter la population à adopter un comportement plus respectueux du climat en matière de mobilité. Les collaboratrices et collaborateurs des CFF, qui ont fait l'effort de se déplacer principalement à pied, à vélo ou en transports publics, ont contribué à économiser 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> en six semaines. Cependant, leurs déplacements ne se limitent pas aux trajets entre leur domicile et leur lieu de travail. Ils effectuent également de nombreux voyages d'affaires, notamment pour négocier des contrats ou réceptionner des véhicules. Depuis début 2022, le personnel n'est autorisé à prendre l'avion que si le temps de trajet en train à partir de la frontière suisse dépasse six heures. Les émissions de gaz à effet de serre liées aux voyages d'affaires ont augmenté en 2023 pour atteindre 4000 tonnes de CO<sub>2</sub>e (2022: 3000 tonnes de CO<sub>2</sub>e), mais restent largement inférieures au niveau qui prévalait avant la pandémie de coronavirus.

### Exigences relatives aux émissions pour la construction du bâtiment X.

La construction de bâtiments réalisés par des entreprises tierces pour le compte des CFF constitue une autre source d'émissions en amont de la chaîne de valeur. En 2023, les CFF ont ainsi défini, dans le cadre d'un concours, la quantité maximale d'émissions autorisées afin de réduire au minimum les émissions relatives à la construction du bâtiment X sur le site des ateliers de Zurich. Avec cinq kilos de CO<sub>2</sub>e par mètre carré et par an, les exigences fixées étaient bien plus sévères que celles des autres labels de développement durable disponibles. Cette valeur n'est réalisable que si tous les aspects de l'économie circulaire sont pris en compte, de la planification à la mise en œuvre. Il s'agit notamment d'utiliser des matériaux renouvelables et recyclés, de réutiliser les éléments de construction existants, de construire le moins possible en sous-sol et d'utiliser des matières premières renouvelables. La construction de ce bâtiment générera ainsi 50 à 60% d'émissions de scope 3 en moins par rapport aux constructions traditionnelles.

## Préservation des ressources grâce à la remise en état.

En 2023, les CFF ont identifié 65 articles servant dans le cadre du courant de traction qui pouvaient faire l'objet d'une remise en état au lieu d'être recyclés. Les pièces concernées ont été démontées puis réintégrées au magasin central de CFF Infrastructure. Des collaboratrices et collaborateurs du programme de réinsertion Anyway CFF se sont chargés de leur remise à neuf. Après un nouveau traitement de surface et un contrôle qualité, ces pièces ont été réinjectées dans le circuit des articles neufs. En 2024, la remise en état de près de 380 articles supplémentaires de grande et petite taille sera examinée. Les matériaux contenant de l'acier et du cuivre seront étudiés en priorité, car ils produisent de très importantes émissions de CO<sub>2</sub> lorsqu'ils sont refondus. En 2023, 8400 pièces ont été réutilisées et 29 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées.

## Deuxième vie pour les éléments de construction et d'infrastructure.

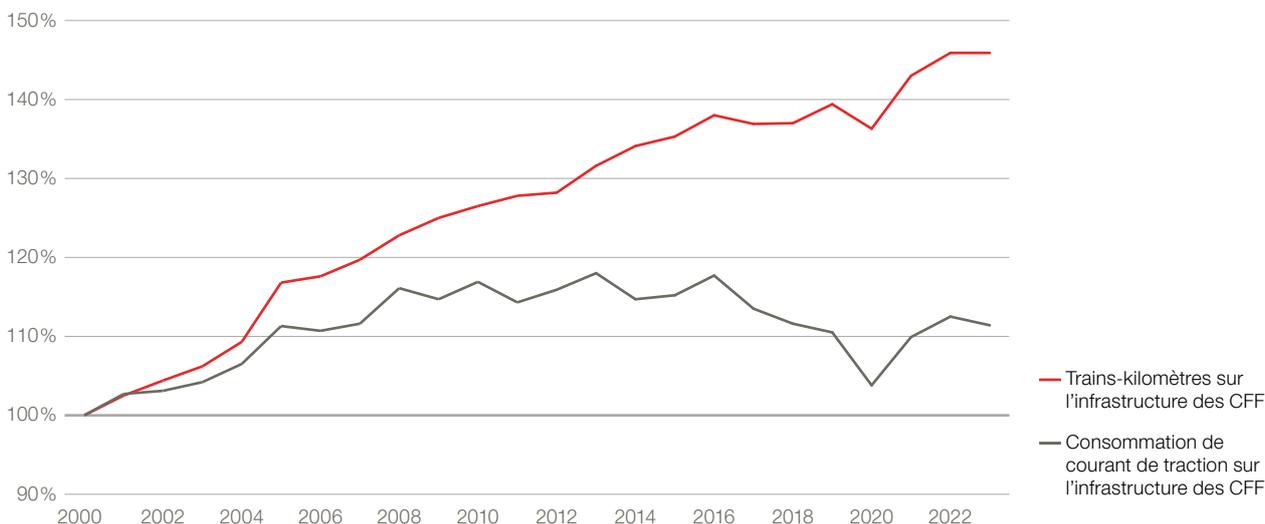
Prolonger la durée de vie des produits est une manière très efficace de réduire l'impact environnemental. Cette pratique, pourtant répandue dans la vie quotidienne avec le marché de la seconde main, n'en est encore qu'à ses

débuts dans l'industrie. Les CFF, qui y voient un potentiel pour l'entreprise en interne, ont jeté les bases d'une plateforme numérique dédiée aux éléments de construction l'année passée. À partir de 2024, il sera possible, dans le cadre d'un test, d'échanger des éléments d'infrastructure entre différents projets et régions.

Un potentiel a également été identifié pour la vente à l'externe. L'initiative Resale CFF et la plate-forme de vente en ligne correspondante resale@cff offrent une deuxième vie aux produits comme le matériel roulant, les rails ou les outils. L'année dernière, ce programme a permis aux CFF d'éviter de fondre 150 tonnes de ferraille, un processus extrêmement gourmand en énergie. Ces matériaux assurent désormais une nouvelle mission dans la stabilisation des talus, la correction des cours d'eau et l'évacuation des eaux. Des améliorations de la plate-forme effectuées l'année dernière permettent désormais aux utilisatrices et utilisateurs enregistrés de publier eux-mêmes leurs annonces pour vendre ou mettre aux enchères leurs articles d'occasion. La plate-forme est accessible à toutes les entreprises enregistrées au registre du commerce.

Les trains sont de plus en plus nombreux, mais consomment de moins en moins de courant.

Évolution de la consommation de courant de traction et des trains-kilomètres (indexé, année de référence 2000)



## Plus les trains sont ponctuels, moins ils consomment d'énergie.

38

### 569 gigawattheures (GWh) d'énergie économisés.

Premier consommateur d'électricité en Suisse, les CFF se doivent d'utiliser l'énergie mise à leur disposition de manière parfaitement responsable. Depuis 2012, ils appliquent plus de 230 mesures d'économie d'énergie. En 2023, les mesures en cours ont été poursuivies et de nouvelles mises en œuvre. Par exemple, les CFF éteignent certaines pompes sur les locomotives garées, utilisent des convertisseurs modernes pour produire du courant ferroviaire et mettent en service des appareils économes en énergie pour assurer une alimentation électrique sans interruption. En 2023, toutes les mesures cumulées ont permis d'économiser 569 GWh (+30 GWh par rapport à l'année précédente). L'efficacité des mesures d'économie d'énergie se manifeste notamment par la faible quantité d'énergie nécessaire par train-kilomètre: 45,9% de trains-kilomètres supplémentaires ont été parcourus sur le réseau de CFF Infrastructure par rapport à 2000, alors que la quantité de courant ferroviaire nécessaire n'a augmenté que de 11,4%.

### Ponctualité des trains et économies d'énergie.

La ponctualité est l'ADN des CFF, mais ses enjeux vont plus loin encore: plus les trains sont ponctuels, moins ils consomment d'énergie. Le processus qui consomme le plus d'énergie est l'accélération d'un train pour atteindre la vitesse requise. Plus les freinages inutiles sont évités, plus l'effet sur la consommation d'énergie est positif. Depuis 2023, les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive sont assistés dans leur travail par un nouvel instrument. D'un seul coup d'œil, ils visualisent la ponctualité de leur train grâce à un nouvel affichage en cabine de conduite. Ainsi, alors que l'horaire cadencé est dense, ils sont en mesure de conduire les trains à la seconde près. Les effets sont positifs non seulement sur la ponctualité, mais aussi sur l'efficacité énergétique.

### Une clientèle satisfaite dans des trains moins chauffés.

Face à la menace d'une pénurie d'énergie, l'Union des transports publics (UTP) avait recommandé, à l'automne 2022, d'abaisser la température dans les trains lors de la période de chauffage. Des enquêtes menées auprès des clientes et clients de sept entreprises de transport au cours de l'exercice ont montré que l'abaissement des températures n'avait pas d'influence notable sur le confort. Le niveau de satisfaction de la clientèle variait à peine, en trafic grandes lignes, lorsque la température intérieure était située entre 20 et 22° C. En trafic régional, c'est entre 18 et 20° C que la satisfaction enregistrait ses valeurs maximales. Le nombre de personnes signalant qu'il faisait trop chaud était bien supérieur au nombre de personnes trouvant qu'il faisait trop froid. L'abaissement de la température revêt un potentiel de 40 GWh pour l'ensemble des transports publics en Suisse. Aux CFF, il équivaut à une économie potentielle d'environ 8 GWh, soit plus d'un million de francs par an.

### Courant ferroviaire issu de l'usine hydroélectrique de l'Etzel.

Les trains CFF sont d'ores et déjà alimentés à 90% par des sources renouvelables. Près de 10% de l'électricité, soit environ 249 GWh par an, provient de l'usine hydroélectrique de l'Etzel, l'une des huit centrales hydrauliques des CFF. Après les cantons de Zurich et de Zoug et les districts d'Einsiedeln et de Höfe, le canton de Schwyz a approuvé en 2023 la prolongation de 80 années de la concession de l'usine hydroélectrique de l'Etzel. Les CFF peuvent donc continuer à utiliser l'eau qui s'écoule naturellement vers le lac de Sihl pour produire leur électricité et, si nécessaire, pomper l'eau du lac de Zurich pour la renvoyer dans le lac de Sihl. L'écocompatibilité a joué un rôle essentiel dans le renouvellement de la concession. Le lac de Sihl, écosystème abritant un grand nombre d'animaux et de plantes, est un espace de détente de proximité. C'est pourquoi les CFF, conjointement avec le WWF, Aqua Viva et Pro Natura, ont élaboré un train de mesures écologiques et une proposition sur le débit résiduel. En tout, les CFF investissent quelque 24 millions de francs dans des mesures écologiques.

## Utilisation des toits pour la production d'électricité solaire.

Chaque fois qu'un projet de construction et d'assainissement est débuté, les CFF vérifient si le toit est compatible avec une installation photovoltaïque. Par ailleurs, tous les ouvrages existants sont examinés pour déterminer s'ils peuvent accueillir une installation photovoltaïque. Par exemple, en 2023, une surface de toit de 10 000 m<sup>2</sup> a été équipée d'une installation de ce type dans les ateliers CFF de Zürich Altstetten. Elle produira environ 405 000 kWh d'électricité solaire par an, ce qui correspond à la consommation d'environ 95 ménages. En outre, durant l'année sous revue, les CFF ont équipé d'installations photovoltaïques un logement collectif rénové à Zürich Altstetten, ainsi que la gare de Hinwil. L'électricité produite permet d'alimenter près de 35 foyers.

## Réduction sensible de l'utilisation d'herbicides.

La protection de la biodiversité est importante pour les CFF, mais les plantes ne sont pas les bienvenues partout. Afin de ne pas compromettre la sécurité ni la pérennité du système ferroviaire et d'éviter les perturbations de l'exploitation, les CFF éliminent systématiquement les plantes de leurs voies ferrées. Ils utilisent les produits chimiques nocifs pour l'environnement avec la plus grande parcimonie et déploient de nombreux efforts pour promouvoir d'autres moyens de lutte contre les mauvaises herbes

dans le cadre du plan d'action «Alternatives aux herbicides». Ainsi, en 2023, les CFF ont utilisé davantage de méthodes mécaniques comme le fauchage ou le sarclage sélectif, opérant une différenciation selon les sites et réduisant ainsi la quantité d'herbicides de plus de moitié par rapport aux années précédentes. Durant l'exercice, le groupe a utilisé environ 0,8 tonne d'herbicide pour le contrôle de la végétation, soit la consommation la plus basse depuis plus de 50 ans.

## Adaptation de la gare au changement climatique.

Depuis 2021, la gare de Delémont joue un rôle pionnier dans le développement de solutions respectueuses de l'environnement aux CFF. Des mesures de construction sont mises en œuvre et leur efficacité testée: installation photovoltaïque sur le toit du P+Rail, plantation d'arbres, végétalisation du toit et installation d'un chauffage respectueux du climat. Lors d'une étape ultérieure, en 2023, les CFF ont désimperméabilisé le parking se trouvant au nord des voies et planté des végétaux et des arbres. Ils ont favorisé la biodiversité à la gare en créant un nouvel habitat pour les plantes, les insectes et les petits organismes, ce qui est aussi bénéfique au climat, car le sol se réchauffe moins en cas de chaleur grâce à la présence des plantes, et absorbe mieux l'eau en cas de précipitations. À l'avenir, les CFF entendent mettre en œuvre le principe de la ville-éponge dans d'autres gares, comme celles d'Embrach-Rorbas, d'Escholzmatt, d'Arnegg et de Murgenthal.



**Peter Gruber, membre du service de nettoyage, aux CFF depuis 1978**

«J'ai rejoint les CFF en 1978 en qualité d'employé d'exploitation. Ce que j'affectionne le plus dans la culture d'entreprise des CFF, c'est le contact avec la clientèle. Les CFF ont énormément évolué au cours des dernières années. J'espère qu'ils poursuivront sur leur lancée.»

# Pour la société.

Prestataire de mobilité, propriétaire foncier et acheteur majeur, les CFF assument de nombreuses responsabilités envers la société. En 2023, ils ont mis en œuvre une culture du bâti de grande qualité, que ce soit pour la restauration d'édifices classés monuments historiques ou pour le développement des sites. Ils ont même reçu une distinction pour la promotion de la mobilité piétonne aux alentours des gares. La construction de logements peu onéreux restera une priorité dans les projets de construction à venir. De plus, en 2023, les CFF se sont davantage penchés sur la promotion de conditions de travail équitables dans la chaîne de livraison et sur le respect des droits de l'homme dans toute la chaîne de création de valeur.

## Faits et chiffres

## Contribution aux objectifs de développement durable

5 ans

Durée de la restauration de l'aile Sud de la gare de Zurich, classée monument historique

6

audits sociaux menés auprès des fournisseurs (2022: 4)

8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES



## Le développement responsable des sites autour des gares est essentiel à une culture du bâti de qualité.

42

### Restauration et modernisation de l'aile Sud de la gare de Zurich.

Les CFF marquent l'image et la vie des villes et des communes en aménageant des quartiers bénéficiant d'une situation centrale. Conscients de cette responsabilité, ils accordent une grande importance à une culture du bâti de haute qualité. À l'occasion du forum Culture du bâti qui s'est tenu en septembre 2023, l'Office fédéral de la culture a souligné que les CFF avaient amélioré la qualité du bâti de leurs constructions et installations. Par «culture du bâti de qualité», les CFF entendent, entre autres, la gestion minutieuse des bâtiments historiques, souvent classés, se trouvant dans leurs gares et objets d'exploitation. L'aile Sud de la gare centrale de Zurich en est un parfait exemple. Des transformations effectuées au fil du temps avaient quelque peu terni son éclat. Pendant cinq ans, ce bâtiment de près de 150 ans classé monument historique a fait l'objet d'importants travaux de restauration et de modernisation et vient de retrouver sa splendeur originelle. Les rénovations ont été mises en valeur pour les visiteuses et les visiteurs.

Aux alentours des gares, le développement responsable des sites passe par des concours qualifiés, ainsi que par la participation et la collaboration avec les villes et les communes, essentiels à une culture du bâti de qualité. C'est grâce à ces mesures que les CFF créent des espaces urbains, quartiers et bâtiments faisant figure de modèles et apportant une plus-value à la société et l'environnement, tant pour les générations actuelles que futures. Un exemple allant dans ce sens est la pose de la première pierre du nouveau quartier de la gare de Liestal, pour laquelle les CFF et la ville misent sur un développement qualitatif.

### Projets de mobilité douce récompensés.

Le Flâneur d'Or récompense des projets d'aménagement piétonniers exemplaires du point de vue de la conception et de la réalisation. En 2023, deux projets des CFF ont reçu cette distinction. Le «Rayon Vert», passerelle pour piétons située à la gare de Renens (VD), a remporté le premier prix. L'ouvrage permet de relier le nord et le sud de la commune et d'accéder aux différents modes de transports publics. La passerelle Negrelli, qui relie les arrondissements 4 et 5 de la ville en enjambant les voies et comble un vide en matière de mobilité douce, a quant à elle été primée pour son esthétique.

### Quartier Bâle Wolf: un tiers de logements d'utilité publique.

Les CFF entendent proposer environ la moitié de leurs logements à des prix avantageux, soit directement, soit par le biais de droits de superficie accordés à des coopératives. Avec leur politique de loyers, ils veulent répondre à deux objectifs différents: d'une part, la Confédération, en tant que propriétaire des CFF, attend de ces derniers qu'ils réalisent des résultats conformes aux usages de la branche avec leurs biens immobiliers; d'autre part, les CFF souhaitent contribuer à l'augmentation du nombre de logements à prix modérés dans les villes afin également de créer des quartiers diversifiés et dynamiques. Au cours des prochaines années, les CFF développeront le quartier Bâle Wolf pour en faire un quartier urbain vivant à usage mixte. Sur une surface équivalant à plus de 22 terrains de football, quelque 590 nouveaux logements, dont un tiers à loyers modérés, seront construits à partir de 2026. Le plan d'affectation de détail a été approuvé par le Grand Conseil de Bâle au printemps 2023. Grâce à un portefeuille immobilier équilibré, CFF Immobilier garanti à long terme des revenus réguliers qui restent intégralement dans le système ferroviaire.

### Devoir de diligence en matière de droits de l'homme.

Au cours de l'exercice 2023, les obligations suisses de diligence et de reporting concernant le travail des enfants ont été appliquées pour la première fois. Durant l'année sous revue, les CFF se sont penchés sur le sujet et ont réalisé une analyse des écarts par rapport aux éléments clés des Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. Ces éléments clés comprennent notamment l'engagement public en faveur du respect des droits de l'homme, l'identification et la hiérarchisation des risques liés aux droits de l'homme tout au long de la chaîne de création de valeur, les mesures correctives entreprises, ainsi que le suivi interne et la communication externe. Les résultats de l'analyse des écarts ont montré que les CFF étaient déjà actifs dans tous les domaines clés, mais que des lacunes subsistaient. Afin de combler les plus importantes d'entre elles, les CFF ont prévu en 2024, à titre d'exemple, de clarifier les tâches et responsabilités générales en matière de droits de l'homme, d'effectuer une analyse des risques tout au long de la

chaîne de création de valeur, ainsi que d'élaborer et de communiquer une déclaration de principe sur le respect des droits de l'homme. Enfin, un système de management doit être mis en place afin que les droits de l'homme soient de mieux en mieux respectés tout au long de la chaîne de création de valeur.

## Contrôle du respect des droits du travail et des droits de l'homme dans la chaîne d'approvisionnement.

Afin de garantir le respect des droits du travail et des droits de l'homme dans la chaîne d'approvisionnement, les CFF ont réalisé des audits sociaux en 2023 sur des sites dédiés à la production de vêtements de travail et à celle de produits sidérurgiques et en fonte. S'agissant des textiles, les usines ont été auditées en Slovaquie et en Bosnie. Les problèmes identifiés concernaient l'inspection sanitaire, la gestion des substances dangereuses et la sécurité du personnel. Les fournisseurs se sont engagés à mettre en œuvre des mesures d'amélioration en concertation avec les CFF. Les CFF se fournissent en partie auprès de sous-traitants chinois pour les produits sidérurgiques et en fonte. Parmi les problèmes relevés, on notera des journées de travail trop longues, un système de gestion sociale faible et des salaires trop bas. Certains fournisseurs

versent certes les salaires minimums prescrits par la loi, mais ceux-ci ne permettent pas de vivre décemment. Les CFF ont discuté des résultats avec leur partenaire contractuel. Leur influence directe sur le site de production est toutefois limitée, car le volume d'achat est faible et de telles lacunes sont dues à un problème structurel en Chine. C'est pourquoi les CFF s'engagent, dans le cadre de l'initiative sectorielle Railsponsible et de la «European Railways Purchasing Conference» (conférence des achats des chemins de fer européens) de l'UIC, pour une démarche commune avec d'autres entreprises ferroviaires et fournisseurs.

## Gestion responsable des données de la clientèle.

Le 1<sup>er</sup> septembre 2023, la nouvelle loi suisse sur la protection des données est entrée en vigueur, ce qui a conduit les CFF à réviser leur propre déclaration de protection des données durant l'exercice. Désormais, le groupe informe avec encore plus de transparence sur la manière dont il traite les données de la clientèle. Sans assentiment des personnes concernées, seules les données absolument nécessaires sont saisies et utilisées. Elles sont conservées uniquement le temps nécessaire au traitement.



**Felix Heer, Senior Corporate Accountant, aux CFF depuis 1978**

«Je suis entré aux CFF en 1978 en tant qu'apprenti de gare, puis j'ai occupé le poste d'agent du mouvement avant de devenir Senior Corporate Accountant. À l'occasion d'une mission comme assistant clientèle, j'ai vécu une expérience qui m'a marqué. Ce jour-là, j'ai aidé un homme en fauteuil roulant qui ne s'était pas annoncé à monter dans son train. Il m'a expliqué comment utiliser le Mobilift et je me suis servi de la clé carrée dont je disposais lorsque je travaillais au service d'exploitation. J'aimerais que les CFF utilisent moins d'anglicismes et je leur souhaite de pouvoir compter sur des collaboratrices et collaborateurs dotés d'un esprit critique et motivés.»

# Principaux chiffres-clés et résultats financiers.

Malgré les bénéfices réalisés en 2023, les CFF doivent faire des économies. La hausse de la demande, plus rapide et plus forte qu'escompté, a entraîné une augmentation des recettes, tant en trafic grandes lignes qu'en trafic régional. Grâce au bon résultat dans le domaine de l'énergie et à l'importante contribution, cette année encore, de CFF Immobilier, les CFF renouent avec les bénéfices pour la première fois depuis 2019 (+267 millions de francs). Ils sont parvenus à diminuer légèrement leur endettement, qui reste toutefois trop élevé (11,26 milliards de francs). Les CFF entendent continuer à réduire le taux de couverture de la dette. À cet effet, ils mettent en œuvre des mesures d'efficacité et de réduction des coûts. Ce projet, qui devrait permettre d'économiser près de six milliards de francs d'ici à 2030, avance comme prévu.

## Faits et chiffres

7,82

Taux de couverture de la dette (la Confédération exige un taux de 6,5 d'ici à 2030)

267

Bénéfices en millions de francs

11,26

Endettement net porteur d'intérêts en milliards de francs

## Les CFF doivent enregistrer un bénéfice annuel de près de 500 millions de francs pour pérenniser leur financement.

46

En 2023, les CFF ont renoué avec les bénéfices pour la première fois depuis 2019. Ce résultat honorable s'explique par le retour à la rentabilité du trafic grandes lignes, le résultat en hausse dans le domaine de l'énergie et l'importante contribution d'Immobilier. Dans le segment Trafic marchandises, les revenus sont restés stables. Néanmoins, le résultat est encore négatif en raison de la pression sur les prix, du déficit structurel en trafic par wagons complets isolés et du ralentissement conjoncturel.

### Une situation financière difficile malgré les bénéfices.

L'endettement de 11,26 milliards de francs a légèrement diminué par rapport à l'an dernier (-1,5%). Fin 2023, le taux de couverture de la dette s'élevait à 7,82 (2022: 11,01). Le plafond fixé à 6,5 par la Confédération a donc encore été dépassé. Malgré le résultat positif du groupe, l'injonction d'efficacité et la pression sur les coûts demeurent élevées. Le résultat annuel, certes positif, ne permet pas encore de réduire la dette comme il le faudrait. Les CFF devraient enregistrer un bénéfice annuel de près de 500 millions de francs pour assurer leur financement durable. C'est la seule façon de réduire l'endettement et de réaliser les investissements à prévoir, notamment dans le nouveau matériel roulant et dans les gares.

### Paquet de stabilisation pour un financement durable d'ici à 2030.

Des finances saines sont essentielles pour l'avenir des CFF. Il faut pouvoir abaisser le niveau d'endettement, supporter la charge d'intérêt et respecter l'objectif prescrit par le propriétaire pour le taux de couverture de la dette. Pour y parvenir, les CFF ont fourni un effort considérable en s'engageant à économiser près de six milliards de francs d'ici à 2030. Les produits d'Immobilier permettent d'assurer le versement de paiements compensatoires à CFF Infrastructure, d'amortir les prestations destinées à la Caisse de pensions et de réduire la dette. La Confédération souhaite elle aussi faire un geste fort en versant un montant unique pour compenser les pertes engendrées en trafic grandes lignes durant la pandémie et participer à la réduction de la dette. Cet apport unique en capital fait partie du paquet de stabilisation de la Confédération en cours de délibération au Parlement. En septembre 2023,

le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, laquelle vise non seulement à clarifier le financement de la Confédération, mais aussi à stabiliser les finances des CFF et à renforcer leur capacité à investir. Il s'agit aussi de garantir l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en approvisionnant suffisamment le fonds d'infrastructure ferroviaire en liquidités. Toutes les conditions sont ainsi réunies pour que les CFF redeviennent rentables dans les années à venir grâce au paquet de stabilisation et aux économies. En effet, il est dans l'intérêt de la Confédération, des cantons, de la clientèle et des fournisseurs que les CFF disposent d'un financement pérenne, préservent leur valeur et restent fiables.

### Marché Voyageurs.

Par rapport à 2022, les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 9,9% pour s'établir à 3731 millions de francs. Pour la première fois depuis 2019, le **trafic grandes lignes** est sorti du rouge, réalisant 117 millions de francs de bénéfices (2022: -47 millions de francs) du fait principalement de l'évolution positive de la demande en trafic de week-end et en trafic voyageurs international. En **trafic régional**, le résultat s'élève à 23 millions de francs (2022: 11 millions de francs) grâce, notamment, à la hausse de la demande des pendulaires sur les trajets de courte distance. Dans le même temps, les redevances pour l'utilisation des sillons et les coûts relatifs au courant ferroviaire et à la gestion du parc de véhicules ont augmenté.

### Immobilier.

Immobilier a enregistré un résultat annuel de 281 millions de francs (2022: 269 millions de francs) avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure (150 millions de francs) et de la contribution à la Caisse de pensions (78 millions de francs). Ainsi, CFF Immobilier a fortement contribué au résultat consolidé. Le produit résultant de la location à des tiers a augmenté de 4,4%, en particulier grâce au retour de l'affluence dans les gares de 8,9% et à la croissance due à de nouvelles mises en service.

## Trafic marchandises Suisse et international.

**CFF Cargo Suisse** a clôturé l'exercice sur une perte de 40 millions de francs, ce qui représente une progression de 148 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. Il y a lieu de préciser que les comptes présentaient une correction de valeur de -128 millions de francs en 2022. La prestation de transport a baissé de 7,5% par rapport à 2022, principalement en raison de la pression sur les prix, du déficit structurel en trafic par wagons complets isolés et du ralentissement conjoncturel.

En 2023, **SBB Cargo International** a enregistré une perte de 2,5 millions de francs (2022: -0,3 million de francs). La prestation de transport a baissé de 0,8% en raison de la conjoncture défavorable en Europe et des restrictions de l'infrastructure sur une longue durée. Grâce à la répercussion de la hausse des coûts sur la clientèle, les produits du trafic marchandises ont malgré tout augmenté de 1,6%. Les frais de personnel supplémentaires engendrés par le besoin accru en personnel des locomotives ainsi que par les restrictions durables de l'infrastructure en Allemagne (en raison des chantiers et des grèves) ont également pesé sur les coûts.

## Infrastructure.

**Infrastructure Réseau** a également profité de la reprise de la demande en trafic voyageurs. En effet, le produit des sillons a nettement augmenté. Le résultat annuel de

-23 millions de francs est toutefois resté négatif (2022: -24 millions de francs). Les frais d'entretien supplémentaires et les imputations a posteriori de charges locatives ont grevé le résultat.

Le résultat annuel d'**Infrastructure Énergie** s'est considérablement amélioré (+243 millions de francs) et atteint désormais 78 millions de francs. Plusieurs facteurs expliquent ce bon résultat: la hausse des recettes due à l'augmentation de la production, l'augmentation des prix du courant ferroviaire et la baisse des prix sur le marché de l'énergie. Cependant, le résultat positif ne suffit pas à compenser les pertes de 165 millions de francs de l'année précédente.

## Utilisation des moyens alloués par la convention sur les prestations.

En 2023, les CFF ont consacré 1726 millions de francs au **maintien de la substance**. La tranche annuelle de la convention sur les prestations d'un montant de 1698 millions de francs a été intégralement versée. Les CFF ont assuré le maintien impératif de la substance et réalisé de nouveaux progrès dans la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés. En raison des étapes d'aménagement, les besoins en maintien de la substance vont augmenter. Il faudra y répondre en tenant compte de la capacité de financement, de la faisabilité et de la praticabilité de la voie.

## Le groupe CFF en chiffres.

### Compte de résultat du groupe.

Résultat consolidé en millions de francs	2023	2022	+/-	+/- en %
Produits d'exploitation	11 424	10 727	697	6,5
Charges d'exploitation	-11 050	-10 887	-163	1,5
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>374</b>	<b>-160</b>	534	-334,2
Résultat financier	-115	-135	19	-14,2
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	30	8	22	276,7
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>289</b>	<b>-286</b>	576	-201,1
Impôts et parts des minoritaires	-23	41	-64	-156,1
<b>Résultat du groupe</b>	<b>267</b>	<b>-245</b>	512	-208,6
Flux de trésorerie disponible <sup>1</sup>	186	-462	648	-140,4
Endettement net porteur d'intérêts	11 263	11 438	-175	-1,5
Taux de couverture de la dette	7,82	11,01	-3,19	-29,0
Subventions des pouvoirs publics <sup>2</sup>	3 147	3 127	20	0,6
Prestations pour l'infrastructure ferroviaire	2 378	2 338	40	1,7
Indemnités compensatoires Trafic régional	768	788	-20	-2,6
Indemnités compensatoires Trafic marchandises	1,8	1,5	0,3	23,2

<sup>1</sup> Après financement par les pouvoirs publics.

<sup>2</sup> Prestations ayant un impact sur le résultat uniquement.

### Résultats par segment.

Comptes individuels en millions de francs	2023	2022	+/-	+/- en %
<b>Trafic voyageurs</b>				
Trafic grandes lignes	116,6	-47,2	163,8	-346,9
Trafic régional	23,0	10,6	12,5	117,6
Taux de couverture des coûts en trafic régional, en %	59,6	56,4	3,2	5,6
<b>Immobilier<sup>1</sup></b>				
avant paiements compensatoires	281,4	269,4	12,0	4,5
après paiements compensatoires	53,9	19,6	34,3	174,8
<b>Trafic marchandises<sup>2</sup></b>				
Cargo Suisse	-39,9	-187,4	147,6	-78,7
Cargo International	-2,5	-0,3	-2,2	772,7
<b>Infrastructure<sup>3</sup></b>				
Énergie	77,8	-164,9	242,6	-147,2
Réseau	-22,9	-24,2	1,2	-5,1

<sup>1</sup> Paiements compensatoires (avec intérêts) de 150 millions de francs pour Infrastructure et de 77,5 millions de francs pour la Caisse de pensions.

<sup>2</sup> Cargo Suisse: les CFF détiennent 100% des actions. SBB Cargo International: les CFF détiennent 75% des actions.

<sup>3</sup> Y compris paiement compensatoire.

## Quantités et prestations.

	2023	2022	+/-	+/- en %
<b>Voyageurs</b>				
Voyageurs transportés par jour, en millions	1,32	1,16	0,16	13,9
Voyageurs-kilomètres, en millions	19 993	17 296	2 698	15,6
Taux d'occupation moyen, en %	27,2	23,9	3,3	13,7
Ventes de billets, en millions	192,9	164,9	27,9	16,9
Taux de libre service, en %	95,2	94,5	0,7	0,7
dont part via canaux numériques, en %	77,8	73,7	4,1	5,5
<b>Immobilier</b>				
Produits locatifs de tiers, en millions de francs	681	653	29	4,4
<b>Trafic marchandises</b>				
Tonnes nettes par jour	175 000	180 000	-5 000	-2,8
Tonnes-kilomètres nettes, en millions <sup>1</sup>	16 305	16 509	-204	-1,2
CFF Cargo SA (Suisse)	4 622	4 999	-377	-7,5
SBB Cargo International SA	11 972	12 071	-99	-0,8
<b>Infrastructure</b>				
Sillons-kilomètres, en millions	193,2	193,3	0,0	0,0
Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour)	80,8	80,7	0,1	0,1

<sup>1</sup> Donnée consolidée pour CFF Cargo SA et SBB Cargo International SA.

49

## Indicateurs ESG (Environment, Social, Governance)

	2023	2022	Écart année préc.	Écart année préc. en %
<b>Environnement</b>				
Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités (scopes 1 et 2), en t de CO <sub>2</sub> e	-23 800	-15 000	-8 800	58,7
Réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3), en t de CO <sub>2</sub> e	-43 000	-24 000	-19 000	79,2
Consommation d'énergie, en GWh	2 384	2 456	-72	-2,9
dont courant ferroviaire, en GWh	1 660	1 692	-32	-1,9
Part des sources d'énergie renouvelables dans le courant ferroviaire, en %	90,0	90,3	...	...
Ballast traité, en tonnes	120 000	120 000	—	—
Part de surfaces de biodiversité, en %	5,2	4,1	1,1	26,8
Nombre de constructions nouvelles certifiées durables	4	4	—	—
<b>Société</b>				
Nombres de gares et arrêts de CFF SA accessibles de plain-pied	463	394	69	17,5
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques, en %	92,3	88,3	4,0	4,5
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)	0,7	0,3	0,4	133,3
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de durabilité	289	249	40	16,1
Nombre d'audits sociaux menés	6	4	2	50,0
<b>Personnel</b>				
Nombre de collaboratrices et collaborateurs en ETP	34 987	34 227	760	2,2
Nombre d'apprenties et apprentis suivant une formation professionnelle initiale	1 448	1 410	38	2,7
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	14,4	15,3	-0,9	-5,9
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	1	3	-2	-66,7
Part des femmes dans l'effectif des CFF, en %	19,4	19,0	0,4	2,3
Part des femmes parmi les cadres dirigeants, en %	17,6	16,1	1,6	9,7
<b>Gouvernance d'entreprise</b>				
Part des femmes dans la Direction du groupe, en %	22,2	12,5	9,7	77,8
Part des femmes au Conseil d'administration, en %	44,4	33,3	11,1	33,3
Ratio de la rémunération annuelle totale du membre du personnel le mieux payé par rapport au salaire médian de l'ensemble du personnel	8,6:1	8,6:1	—	—

## Flux financiers aux CFF en 2023.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2022

### Source des fonds

10 980 (8,1%)

#### Clients 63%

6939 (10,2%)

Chiffre d'affaires clients  
6847 (9,7%)

Produit du trafic voyageurs  
3731 (9,9%)

Produit du trafic marchandises  
745 (-0,2%)

Produit des sillons  
102 (1,4%)

Produits locatifs  
686 (4,4%)

Produits accessoires  
1584 (17,9%)

Autres  
92 (75,1%)

Ventes d'immobilisations corporelles  
90 (78,5%)

Désinvest. immob. financières  
2 (-16,6%)

#### Confédération 33%

3575 (6,8%)

Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (Convention sur les prestations)  
2200 (3,0%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement  
986 (21,1%)

Indemnités pour prestations commandées TRV  
363 (-2,4%)

Autres contributions  
26 (-1,1%)

#### Cantons 4%

465 (-9,7%)

Indemnités compensatoires liées au TRV  
405 (-2,7%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement  
25 (-58,8%)

Autres contributions  
35 (-8,7%)

### Utilisation des fonds

10 793 (1,6%)

#### Collaborateurs 43%

4685 (3,2%)

Salaires et autres charges de personnel  
4048 (3,0%)

Charges sociales  
637 (4,2%)

#### Fournisseurs et partenaires commerciaux 57%

6108 (0,5%)

Investissements  
2594 (-4,4%)

Autres charges d'exploitation  
2919 (3,8%)

Matières premières, intérêts et autres flux  
594 (-7,3%)

## CFF

### Flux de trésorerie disponible 186 (n. m.)

Trafic grandes lignes  
201 (n. m.)

Trafic régional  
338 (19,2%)

Production Voyageurs  
-125 (22,6%)

Immobilier  
-280 (-5,8%)

Trafic marchandises  
-51 (-8,7%)

Infrastructure Réseau  
7 (n. m.)

Infrastructure Énergie  
-26 (89,0%)

Autres segments  
124 (44,6%)

# Gouvernance d'entreprise.

51

## Ouverture et clarté.

Rapport de gestion 2023

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	52	Organe de révision	73
Conseil d'administration	54	Relations avec la Confédération,	
Direction du groupe	64	droits de participation de l'actionnaire et	
Rémunérations	70	intégration des parties prenantes	73

# Forme juridique et structure du groupe.

52

## 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 (2023) 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 du groupe sont dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. CFF Cargo SA appartient de nouveau à 100% aux CFF. L'actionnaire minoritaire Swiss Combi a vendu sa part de 35% aux CFF et devient partenaire stratégique. Membre de la Direction du groupe, Alexander Muhm dirige désormais le segment Trafic marchandises et prend ainsi la responsabilité de l'ensemble des filiales des CFF spécialisées dans le fret. Enfin, le Conseil d'administration des CFF a décidé, le 30 mars 2023, de créer la société SBB Intermodal AG en tant que société appartenant à 100% à CFF SA, en vue de la planification, de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure aménagée destinée au terminal régional de Dietikon.

## 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 2023.

<b>Conseil d'administration de CFF SA</b> Monika Ribar, Présidente					
<b>CEO de CFF SA</b> Vincent Ducrot <sup>1</sup>					<b>Révision interne</b> Stefan Raimann
	<b>Marché Voyageurs</b> Véronique Stephan <sup>1</sup>	<b>Production Voyageurs</b> Linus Looser <sup>1</sup>	<b>Immobilier</b> Beatrice Bichsel <sup>1</sup>	<b>Infra-structure</b> Peter Kummer <sup>1</sup>	<b>Segment Trafic marchandises</b> Alexander Muhm <sup>1/2</sup>
<b>Finances</b> Franz Steiger <sup>1</sup>					
<b>Human Resources</b> Markus Jordi <sup>1</sup>					<b>CFF Cargo SA</b> Alexander Muhm
<b>Informatique</b> Jochen Decker <sup>1</sup>					<b>SBB Cargo International SA</b> Sven Flore
<b>Communication</b> Andreas Stuber					<b>SBB Intermodal AG</b> Bruno Fischer
<b>Développement de l'entreprise</b> Nicolas Ecoffey					
<b>Sécurité et qualité de la production</b> Marcus Griesser a. i.					
<b>Droit et compliance</b> Stephanie Bregy					
<b>Affaires publiques et régulation</b> Bernhard Meier					

Division

Direction spécialisée

<sup>1</sup> Membre de la Direction du groupe <sup>2</sup> Responsabilité du segment

## Structure du capital.

Le 31 décembre 2023, le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. Les actions sont entièrement libérées. Il n'existe ni capital autorisé ou conditionnel, ni bons de participation ou bons de jouissance, ni emprunts convertibles ou options. Cette structure n'a connu aucune modification depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'art. 7, al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

# Conseil d'administration.

54

De gauche à droite: Georg Kasperkovitz, Alexandra Post Quillet, Fabio Pedrina, Monika Ribar, Thomas C. Ahlburg, Pierre-Alain Urech, Andreas R. Herzog, Edith Graf-Litscher, Véronique Gigon



## Membres du Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2023, 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
Thomas C. Ahlburg	Suisse	1969	Membre	2023
Véronique Gigon	Suisse	1963	Membre	2019
Edith Graf-Litscher	Suisse	1964	Membre	2023
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

55

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). En 2023, cette tâche a été assumée d'une part par Fabio Pedrina et de l'autre, pour la première fois, par Edith Graf-Litscher. Le précédent représentant du personnel, Daniel Trolliet, a atteint la durée maximale de son mandat au terme de 12 années de fonction.

### 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.

En 2023, les membres du CA ont suivi l'e-learning de l'unité Compliance consacré aux liens d'intérêts, en relation avec la révision du document «Instruction relative à la lutte anticorruption».

Depuis août 2023, les collaboratrices et collaborateurs doivent déclarer leurs participations dans des sociétés de personnes et des personnes morales qui influencent ou pourraient influencer leur comportement au quotidien aux CFF. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe doivent de surcroît déclarer les participations de ce type détenues par leur partenaire (mariage, concubinage, partenariat enregistré). Toute participation financière doit systématiquement être déclarée si elle présente des liens avec l'activité/la fonction exercée aux CFF ou si elle représente au moins 5% des voix ou du capital. Cette procédure vise à s'assurer que le Conseil d'administration des CFF accorde une très grande attention à la problématique des liens d'intérêts/conflits d'intérêts et à ce que cette dernière soit étendue à la thématique des participations.

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 de fondation de Swiss Board Institute, Genève
- Conseil pour Advent International, Global private equity, Francfort-sur-le-Main.

---

### 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'exploita- tion 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
- Président du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon
- Président du conseil d'administration de Magic Mountains Cooperation, société coopérative, Crans-Montana (jusqu'au 10.2.2023)
- 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 (jusqu'au 31.12.2023).

### Thomas C. Ahlburg

Ingénieur diplômé de l'EPFZ, titulaire d'un PhD/doctorat en sciences politiques de l'université Georg August, Göttingen (Allemagne)

#### Parcours professionnel:

Depuis 2021 CEO et co-fondateur, Awema AG et Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn

2012-2021 Diverses fonctions de direction, notamment Group CEO, Stadler Rail Group, Bussnang, de 2018 à 2020

2010-2012 General Manager, Görlitz Plant, Bombardier Transportation GmbH, Görlitz (Allemagne)

2006-2010 Diverses fonctions de direction, MT Aerospace AG, Augsburg (Allemagne)

#### Principaux mandats:

- Vice-président d'Awema AG, Oberneunforn
- Président du conseil d'administration de Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn
- Président du conseil d'administration de TRIKNO AG, Felben-Wellhausen.

---

### 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
- Membre du conseil d'administration de Banque Alternative Suisse SA, Olten (jusqu'au 13.5.2023)
- Membre bénévole du comité exécutif d'Amnesty International Suisse, Berne (jusqu'au 15.6.2023).
- Présidente du comité du Parc du Doubs, Saignelégier
- Partenaire associée de GetDiversity GmbH, Zurich (jusqu'au 30.3.2023).

### Edith Graf-Litscher

Agente du mouvement ferroviaire aux CFF, experte diplômée en assurance-maladie et technicienne en marketing avec brevet fédéral

#### Parcours professionnel:

Depuis 2008 Secrétaire syndicale, Syndicat du personnel des transports (SEV)

2005-2008 Responsable de l'agence pour la Thurgovie, ÖKK Versicherungen AG, Frauenfeld

1997-2005 Responsable du Service Center Suisse orientale, caisse-maladie Atupri, Zurich

1994-1996 Collaboratrice, caisse-maladie CFF, Zurich

1982-1994 Agente du mouvement ferroviaire CFF

#### Principaux mandats:

- Membre du comité de l'asut, l'Association Suisse des Télécommunications, Berne
- Conseillère nationale, Parlement Suisse (jusqu'au 30.11.2023)
- Membre de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national (jusqu'au 31.5.2023).

---

### Andreas R. Herzog

Économiste d'entreprise

#### Parcours professionnel:

2002-2019 CFO, Bühler, Uzwil

2001-2002 CFO, Eichhof, Lucerne

1996-2001 Vice-président Finance, Swarovski, Feldmellen

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, Thoune
- Membre du conseil consultatif de la Chambre de commerce Suisse-Chine, Zurich (depuis juin 2023).

### Georg Kasperkovitz

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

#### Parcours professionnel:

2023	Executive President Division EMEAAA, MCC Label (Rosemont, États-Unis)
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)

#### Principaux mandats:

– Aucun.

---

### 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, Airolo
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 (jusqu'au 31.12.2023).

---

### Alexandra Post Quillet

Licenciée en sciences économiques de la HEC Lausanne

#### Parcours professionnel:

Depuis 2019	Associée, copropriétaire et présidente du conseil d'administration, ACAD Académie des administrateur-trice-s SA, 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:

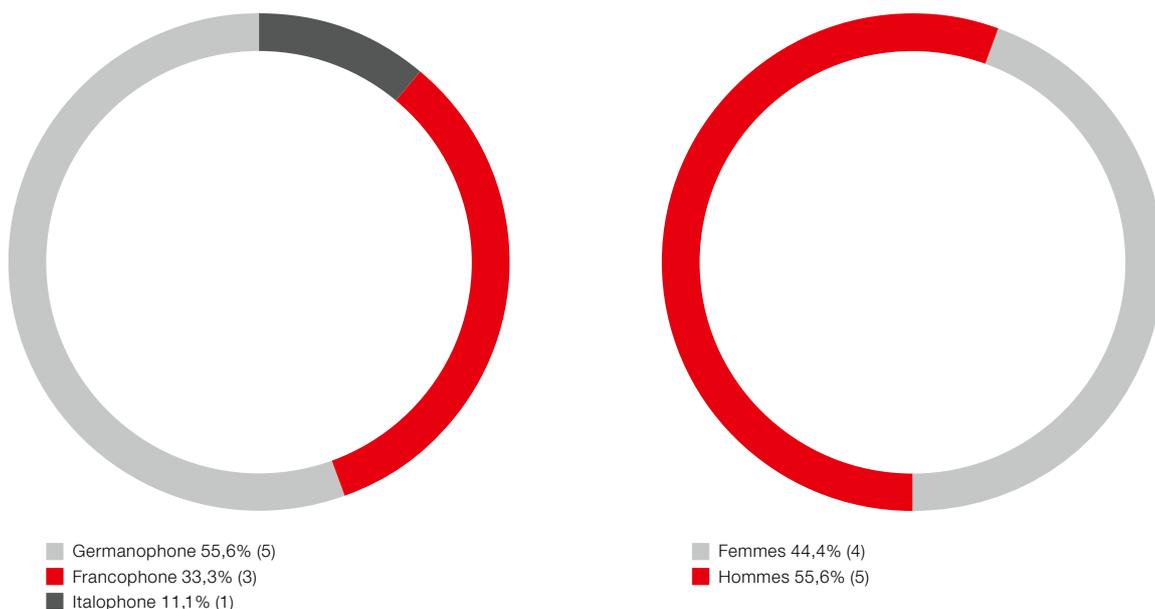
- Membre du conseil d'administration de HUG AG, Malers
  - Présidente du conseil d'administration de Schenk Holding SA, Rolle
  - Membre du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon (jusqu'au 31.3.2023)
  - Membre du conseil d'administration d'Emmi SA, Lucerne (jusqu'au 13.4.2023)
  - Membre de l'association Centre Patronal, Paudex
  - Membre du conseil de la Fondation Plateforme 10, Lausanne.
- 

## 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 2023



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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2023



Le Conseil d'administration respecte ainsi les directives du Conseil fédéral sur la représentation des communautés linguistiques et des sexes.

### 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. S'appuyant sur ce profil, le comité de nomination évalue les candidates et candidats potentiels et adresse des recommandations au Conseil d'administration après avoir consulté le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et le DFF (Département fédé-

ral des finances), aux fins de l'élection des nouveaux membres par l'Assemblée générale. Les syndicats proposent leurs représentantes et représentants au Conseil fédéral. Le 13 février 2023, le Syndicat du personnel des transports (SEV) a, avec l'accord des syndicats ACTP (Association des cadres des transports publics), VSLF (Syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s) et transfair, nommé Edith Graf-Litscher pour succéder à Daniel Trolliet. Edith Graf-Litscher a ensuite été élue par l'Assemblée générale le 26 avril 2023.

### 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 2023, 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 Présidente 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 2023 comme suit:

### Conseil d'administration

Comité Audit	Comité Personnel et organisation	Comité Risques et compliance	Comité Dialogue politique
Andreas R. Herzog <sup>1</sup>	Alexandra Post Quillet <sup>1</sup>	Pierre-Alain Urech <sup>1</sup>	Fabio Pedrina <sup>1</sup>
Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar
Thomas C. Ahlburg	Pierre-Alain Urech	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Véronique Gigon	Edith Graf-Litscher	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon
Fabio Pedrina			Edith Graf-Litscher

<sup>1</sup> Présidence

Le Conseil d'administration a également mis en place le comité ad hoc suivant en 2023:

Comité de nomination ad hoc

Monika Ribar <sup>1</sup>
Pierre-Alain Urech
Thomas C. Ahlburg
Alexandra Post Quillet

<sup>1</sup> Présidence

En règle générale, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés assistent aux réunions de ces comités (sauf à celles du comité de nomination ad hoc).

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 six réunions ordinaires et deux réunions extraordinaires relatives à l'organisation et à la gouvernance du segment Trafic mar-

chandises/de CFF Cargo 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 amélioration, et en gérant le rapport annuel sur les risques d'entreprise (y c. controlling des mesures), le rapport «Legal & Compliance», l'évaluation et le développement des principes et des activités du management du risque 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, le responsable Régulation et affaires internationales et la responsable Relations avec le propriétaire, affaires publiques et statistiques participent aux séances du comité Dialogue politique.

Le Conseil d'administration a mis en place un comité de nomination ad hoc pour régler la succession du CA. Dirigé par la Présidente du Conseil d'administration et composé de Pierre-Alain Urech, Thomas C. Ahlburg et Alexandra Post Quillet, il a tenu neuf 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'enquête 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.

En 2023, le Conseil d'administration a confié à une entreprise externe le soin d'effectuer une évaluation de ses travaux. D'après celle-ci, le Conseil d'administration des CFF se positionne correctement en termes d'efficacité et d'efficience de l'organisation et des domaines d'activité considérés. Aucune faiblesse majeure n'a été identifiée. Dans différents domaines, le CA des CFF agit conformément aux bonnes pratiques mises en œuvre dans les entreprises suisses. Au cours d'un atelier de clôture, le Conseil d'administration a présenté les résultats de l'évaluation, défini les thèmes prioritaires et élaboré des mesures d'amélioration de son travail.

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 13 décembre 2023 (entrée en vigueur: le 1<sup>er</sup> janvier 2024).

## 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 des résultats 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. Exé-

cuté 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 clien-

tèle 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, aux liens d'intérêts et aux participations. 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 354 signalements en 2023. Une enquête a été ouverte dans 154 cas (44%). En 2023, 144 enquêtes ont été clôturées. Dans 72% des cas, le soupçon d'infraction à des prescriptions externes ou internes a été confirmé.

## Nouveaux devoirs de diligence et de transparence.

Au cours de l'exercice 2023, les devoirs, prescrits par la législation suisse, de diligence et de transparence sur des questions non financières, en matière de minerais et métaux provenant de zones de conflit et de travail des enfants ont été appliqués pour la première fois. Comme le champ d'application de l'obligation de rendre des comptes en matière non financière ne concerne pas les

CFF, ces derniers n'ont, à ce titre, pas d'obligation légale. Cela fait toutefois plusieurs années que les CFF établissent sur une base volontaire un rapport annuel conforme à la Global Reporting Initiative et qui indique non seulement leurs prestations économiques, mais aussi en matière d'écologie, de société et de gouvernance. S'agissant des minerais et métaux provenant de zones de conflit, les CFF estiment avoir eu, au cours de cet exercice, un volume d'importation nul ou peu pertinent d'un point de vue légal, de sorte que l'obligation de rendre compte ne se justifie pas. Quant aux devoirs de diligence et de transparence en matière de travail des enfants, des éléments en interne laissent supposer que les CFF y sont soumis.

Pour veiller au respect des droits de l'homme tout au long de la chaîne de création de valeur, les CFF prévoient d'appliquer les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, reconnus à l'échelle internationale et équivalant à la législation suisse, ainsi que l'Outil d'orientation du BIT et de l'OIE sur le travail des enfants à l'intention des entreprises. Les CFF entendent ainsi gérer cette thématique à la lumière des six éléments clés de la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme. Désireux de s'améliorer sans cesse, ils présentent leurs progrès dans le cadre de l'établissement du rapport annuel, qui est approuvé par la Direction du groupe et le Conseil d'administration.

En 2023, les CFF ont réalisé une analyse des écarts par rapport aux six éléments-clés. Les résultats montrent que l'entreprise œuvre déjà activement à l'atteinte des objectifs, mais dévoile aussi certaines lacunes. Pour combler les principales d'entre elles, les CFF entendent notamment clarifier les tâches et les responsabilités en matière de droits de l'homme, réaliser une analyse du risque sur toute la chaîne de création de valeur, ainsi que rédiger et publier une déclaration de principe sur le respect des droits de l'homme en 2024. Enfin, le groupe a l'intention de mettre en place un système de management conforme aux prescriptions des principes directeurs internationaux susmentionnés.

# Direction du groupe.

64

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



## Membres de la Direction du groupe.

Au 31 décembre 2023, la Direction du groupe CFF SA se composait de neuf 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
Beatrice Bichsel	Suisse	1981	Responsable Immobilier	Septembre 2023
Peter Kummer	Suisse	1965	Responsable Infrastructure	Janvier 2013
Alexander Muhm	Suisse	1977	Responsable Trafic marchandises	Janvier 2019
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

65

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 désormais non plus huit membres, mais neuf. Les membres de la Direction du groupe sont désignés par le Conseil d'administration. Chacune et chacun d'entre eux veille à la gestion opérationnelle de son domaine de responsabilité.

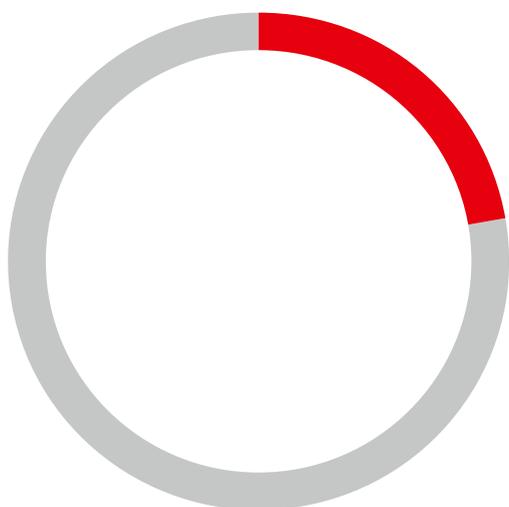
Le CEO répond de l'ensemble des résultats du groupe devant le Conseil d'administration et est également responsable envers ce dernier de toutes les activités de la Direction du groupe et de son efficacité. Il défend donc les propositions et les demandes de la Direction du groupe devant le Conseil d'administration,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

## Changements intervenus au cours de l'exercice.

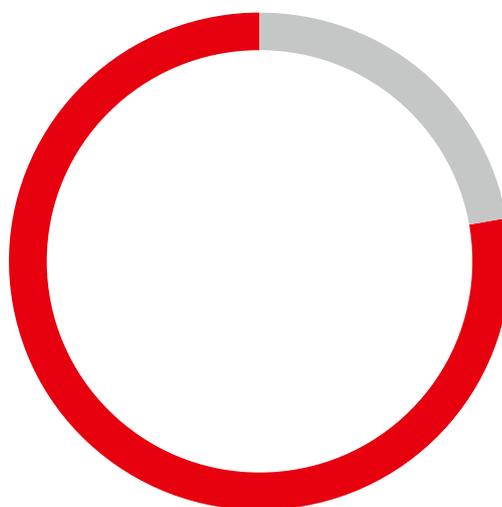
Le Conseil d'administration a décidé de désigner une nouvelle personne à la tête du segment Trafic marchandises dans le cadre du développement de ce dernier, et d'intégrer cette personne à la Direction du groupe. Le 1<sup>er</sup> juillet 2023, le Conseil d'administration a choisi Alexander Muhm, qui était jusque-là responsable de CFF Immobilier, pour assumer cette fonction. Sa suppléante, Beatrice Bichsel, lui a succédé le 1<sup>er</sup> septembre 2023. Le Conseil d'administration a ainsi garanti la représentation équilibrée des genres au sein de 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 2023



■ Germanophone 77,8% (7)  
■ Francophone 22,2% (2)



■ Femmes 22,2% (2)  
■ Hommes 77,8% (7)

## 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<sup>er</sup> 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.

En 2023, les membres de la Direction du groupe ont suivi l'e-learning de l'unité Compliance consacré aux liens d'intérêts, en relation avec la révision du document «Instruction relative à la lutte anticorruption».

Depuis août 2023, les collaboratrices et collaborateurs doivent déclarer leurs participations dans des sociétés de personnes et des personnes morales qui influencent ou pourraient influencer leur comportement au quotidien aux CFF. Les membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe doivent de surcroît déclarer les participations de ce type détenues par leur partenaire (mariage, concubinage, partenariat enregistré). Toute participation financière doit systématiquement être déclarée si elle présente des liens avec l'activité/la fonction exercée aux CFF ou si elle représente au moins 5% des voix ou du capital.

Cette procédure vise à s'assurer que le management des CFF accorde une très grande attention à la problématique des liens d'intérêts/conflits d'intérêts et à ce que cette dernière soit étendue à la thématique des participations. La liste suivante détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2023 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 1997-1998	Délégué des CFF pour Expo.02
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 Digitalswitzerland, 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
- Présidente du CA de RailAway, Lucerne (depuis le 15.3.2023)
- Membre de la direction de Equality4Tourism, Zurich (depuis le 9.2.2023).

### 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:

- Membre du conseil d'administration de login formation professionnelle SA, Berne
- Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne.

### Beatrice Bichsel

Master of Law, avocate, Executive MBA de la HSG

#### Parcours professionnel:

##### Depuis

septembre 2023	Responsable CFF Immobilier
2020-2023	Responsable Facility Management, CFF Immobilier
2018-2020	Responsable Droit, compliance et acquisitions, CFF Immobilier
2013-2018	Cheffe d'équipe Droit & compliance
2011-2013	Avocate auprès de Droit et acquisitions IM, responsable de la régulation, CFF Immobilier
2008-2012	Juriste/avocate, immoveris AG, Berne

#### Principaux mandats:

- Membre du CA d'ISS AG, Integrated Scientific Services, Berne (depuis le 2.5.2023)
- Présidente du CA de Transsicura AG, Berne (depuis le 28.6.2023).

### 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).

---

### Alexander Muhm

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

#### Parcours professionnel:

Depuis

juillet 2023	Responsable du segment Trafic marchandises et directeur CFF Cargo
2019-2023	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 (jusqu'au 31.12.2023)
- Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld
- Directeur CFF Cargo SA, Olten (depuis le 27.6.2023)
- Président du CA de SBB Cargo International AG, Olten (depuis le 4.8.2023)
- Président du CA de ChemOil Logistics SA, Bâle (depuis le 6.11.2023)
- Membre du CA de Hupac SA, Chiasso (depuis le 6.11.2023)
- Membre du CA de RAIPIN SA, Olten (depuis le 6.11.2023).

### 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.

---

### 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
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.

---

### Jochen Decker

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

#### Parcours professionnel:

Depuis

janvier 2021	Responsable CFF Informatique
2015-2021	Responsable IT Digitalisation & Architecture aux CFF
2011-2015	Responsable IT Operations Management aux CFF
2008-2011	Responsable IT Service Design aux CFF
2005-2008	Manager, Q-Perior «Strategic IT Management»
2002-2005	Consultant, Accenture «Strategic IT Effectiveness»

#### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de Digitalswitzerland Foundation, Zurich
- Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne
- Membre du comité de CIO Roundtable Schweiz, Berne (depuis le 12.10.2023).

## Contrats de management.

Au 31 décembre 2023, 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 et Infrastructure, du responsable du segment Trafic marchandises, ainsi que des responsables 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) et des responsables de projets majeurs, qui ne sont pas représentés au sein de la Direction du groupe.

# 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 (vivant sous le même toit) 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 (vivant sous le même toit), 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 81 000 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; 61 000 francs au cours de l'exercice précédent).

## 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 (295 421 francs) et du CEO (1 026 896 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 2023, 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'Assemblée générale pour les honoraires et les rémunérations (art. 9, let. h des statuts CFF).

Lors de sa séance du 27 avril 2022, l'Assemblée générale a fixé le plafond pour la rémunération globale de la Présidente du Conseil d'administration à 295 857 francs (y compris cotisations à l'assurance de base de la Caisse de pensions).

L'Assemblée générale a dû fixer en 2023 de nouveaux montants pour les rémunérations globales ci-après, par rapport à ceux qu'elle avait décidés le 27 avril 2022:

- Conseil d'administration (CA): 1 126 042 francs (y compris Présidente du Conseil d'administration), contre 1 108 872 francs l'année précédente, soit une différence de 17 170 francs. Plusieurs corrections apportées au calcul des cotisations aux assurances sociales (prise en compte des rentes transitoires, ainsi que de l'AG des membres du CA) ont en effet induit l'augmentation de celles-ci.
- Direction du groupe: montant passant de 5 717 940 francs à 6 091 045 francs (y compris CEO), en raison du passage de huit membres à neuf.

Les montants ci-après ont effectivement été versés:

- Conseil d'administration: 1 077 900 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);
- Présidente du Conseil d'administration: 295 421 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);

- Direction du groupe: 5 827 162 francs (y compris cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres).

Le tableau suivant représente la rémunération globale accordée aux membres de la Direction du groupe pour les exercices 2022 et 2023, 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 600 814 francs) représente 16,3% du salaire de base (total 3 677 701 francs). Les plafonds définis par l'Assemblée générale et les conditions-cadres fixées par le propriétaire ont ainsi été respectés.

## Conseil d'administration.

En francs	2024	2023
<b>Ensemble des membres du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	901 906	937 000
Indemnités forfaitaires pour frais	78 331	78 500
Abonnement général	38 542	44 694
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	59 121	55 833
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales	1 077 900	1 116 027
Rémunération du CA	1 018 779	1 060 194
<b>Présidente du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	248 600	252 000
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	5 852	5 852
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	18 469	15 845
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales	295 421	296 197
Rémunération du la Présidente du CA	276 952	280 352
<b>Huit autres membres du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	653 306	685 000
Indemnités forfaitaires pour frais	55 831	56 000
Abonnement général	32 690	38 842
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	40 652	39 988
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales	782 479	819 830
Rémunération du CA (hors Présidente du CA)	741 827	779 842

## Direction du groupe.

En francs	2023	2022
<b>Ensemble des membres de la Direction du groupe (CEO inclus)<sup>2</sup></b>		
Salaire de base (part fixe)	3 677 701	3 512 469
Part du salaire liée aux résultats <sup>3</sup>	600 814	455 557
Indemnités forfaitaires pour frais	166 000	159 600
Abonnement général	69 256	66 286
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	306 727	250 122
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 006 664	970 650
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	5 827 162	414 684
Rémunération de la Direction du groupe	4 513 771	4 193 912
<b>CEO</b>		
Salaire de base (part fixe)	633 043	635 043
Part du salaire liée aux résultats <sup>3</sup>	103 503	85 731
Indemnités forfaitaires pour frais	25 200	25 200
Abonnement général	14 438	16 008
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	52 089	44 665
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	198 623	197 613
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 026 896	1 004 260
Rémunération du CEO	776 184	761 982

<sup>1</sup> À partir de 2022: y c. cotisations aux caisses d'allocations familiales.

<sup>2</sup> La Direction du groupe compte neuf membres depuis septembre 2023.

<sup>3</sup> 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%).

# 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 2023, l'Assemblée générale de CFF SA a désigné la société Deloitte à Zurich comme organe de révision externe pour une nouvelle année consécutive.

à 1 167 465 francs (2022: 1 164 895 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Deloitte a facturé des honoraires à hauteur de 253 202 francs pour des prestations additionnelles liées à la révision (2022: 273 600 francs).

73

## 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.

formes 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 2023, 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 utilisent un logiciel de suivi des contacts avec les parties prenantes et les groupes d'intérêts issus des domaines de la politique, des associations, de la Confédération, des cantons, des communes et des organisations. Cet outil simplifie la coordination des échéances et prévient les doublons, assurant ainsi une gestion simple et centralisée des contacts et échanges d'informations entre les CFF et les parties prenantes.

Les CFF font partie des entreprises suisses les plus souvent citées dans les médias. Chaque semaine, 350 à 400 articles et reportages sur les CFF sont publiés sur divers canaux des médias imprimés et en ligne. Sur une période équivalente, les porte-parole des CFF répondent en moyenne à 120 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.

## 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 plates-

# Rapport financier.

## Rapport financier Groupe CFF

Compte de résultat du groupe CFF	76
Bilan du groupe CFF	77
Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF	78
Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF	80
Annexe aux comptes consolidés 2023	81
Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe	107

## Rapport financier CFF SA

Compte de résultat de CFF SA	110
Bilan de CFF SA	111
Annexe aux comptes annuels de CFF SA	112
Proposition d'utilisation du résultat	122
Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels	123

# Compte de résultat du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2023	2022
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 577,5	4 242,5
Prestations des pouvoirs publics	2	3 147,4	3 127,2
Produits résultant de la location d'immeubles	3	685,7	657,0
Produits accessoires	4	1 584,3	1 343,2
Prestations propres	5	1 429,4	1 356,9
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>11 424,3</b>	10 726,8
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables	6	-899,6	-827,7
Charges de personnel	7	-4 685,3	-4 540,3
Autres charges d'exploitation	8	-2 919,0	-2 811,2
Amortissements des immobilisations financières	9, 19	-0,6	-0,5
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 20	-2 304,6	-2 452,8
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 21	-240,7	-254,1
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-11 049,8</b>	-10 886,7
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>374,4</b>	-159,8
Résultat financier	10	-115,4	-134,5
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>259,1</b>	-294,4
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	11	30,4	8,1
<b>Bénéfice/Perte du groupe avant impôts</b>		<b>289,5</b>	-286,3
Impôts sur les bénéfices	12	-19,4	-20,9
Parts des minoritaires	13	-3,5	61,8
<b>Bénéfice/Perte du groupe</b>		<b>266,5</b>	-245,4

# Bilan du groupe CFF.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2023	31.12.2022
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités	14	152,5	146,7
Créances résultant de livraisons et de prestations	15	367,1	336,3
Autres créances	16	146,5	144,8
Stocks et travaux en cours	17	477,1	429,9
Comptes de régularisation actif	18	585,7	343,5
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 728,8</b>	1 401,1
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	19	489,5	482,4
Immobilisations corporelles	20	44 286,6	43 893,1
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	7 280,5	6 631,9
Immobilisations incorporelles	21	1 236,3	1 153,8
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>53 292,9</b>	52 161,1
<b>Total Actif</b>		<b>55 021,7</b>	53 562,2

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2023	31.12.2022
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme	22	1 161,2	867,1
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	712,8	659,6
Autres dettes à court terme	25	270,5	227,5
Comptes de régularisation passif	26	1 994,4	1 610,2
Provisions à court terme	27	429,9	326,9
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>4 569,5</b>	3 692,1
Dettes financières à long terme	22	10 254,0	10 717,6
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	26 617,4	25 784,1
Autres dettes à long terme	25	665,9	671,5
Provisions à long terme	27	466,9	501,2
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>38 004,2</b>	37 674,5
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>42 573,8</b>	41 366,6
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves issues du capital		2 069,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices		1 013,1	1 297,1
Bénéfice/Perte du groupe		266,5	-245,4
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>		<b>12 348,8</b>	12 120,8
Parts des minoritaires	13	99,2	74,9
<b>Total Fonds propres</b>		<b>12 448,0</b>	12 195,7
<b>Total Passif</b>		<b>55 021,7</b>	53 562,2

# Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

78

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

En millions de francs	Remarque	2023	2022
Bénéfice/Perte du groupe		266,5	-245,4
Amortissements de l'actif immobilisé	19, 20, 21	2 541,5	2 560,9
Pertes sur dépréciations d'actifs	20, 21	4,5	146,5
Diminution de provisions		69,2	-17,0
Autres charges sans incidence sur le fonds		5,3	5,4
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-64,0	-17,3
Bénéfices proportionnels résultant de la prise en compte selon la méthode de la mise en équivalence		-2,9	-1,1
Résultat des parts des minoritaires		3,5	-61,8
Variation de l'actif circulant net	28	-47,8	71,1
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>2 775,8</b>	2 441,4
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 480,7	-1 509,1
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>1 295,1</b>	932,4
Sorties de fonds résultant de la modification du périmètre de consolidation		6,9	0,0
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 187,9	-3 339,7
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		90,4	50,6
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-3,7	-6,7
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		1,6	1,9
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-329,7	-281,5
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement</b>		<b>-3 422,5</b>	-3 575,4
Financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 480,7	1 509,1
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire		833,2	672,1
Remboursements d'engagements financiers à court terme		-434,6	-447,5
Augmentation d'engagements financiers à long terme		264,9	924,0
Remboursements de capital aux actionnaires minoritaires		-11,0	-1,2
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité de financement</b>		<b>2 133,2</b>	2 656,4
<b>Variations des liquidités</b>		<b>5,8</b>	13,4
Liquidités au 1 <sup>er</sup> janvier		146,7	133,3
Liquidités au 31 décembre		152,5	146,7
<b>Variation des liquidités</b>		<b>5,8</b>	13,4

## Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2023	2022
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation	1 295,1	932,4
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement	-3 422,5	-3 575,4
Flux de trésorerie disponible avant financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	-2 127,4	-2 643,0
Flux de trésorerie résultant du financement des investissements destinés au maintien de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	2 313,9	2 181,1
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>186,5</b>	-461,9
Flux de trésorerie résultant du financement des investissements commerciaux	-180,7	475,3
<b>Total Flux de trésorerie</b>	<b>5,8</b>	13,4

# Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

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
<b>Fonds propres au 1.1.2022</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 308,4</b>	<b>-10,2</b>	<b>12 367,3</b>	<b>139,0</b>	<b>12 506,3</b>
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
<b>Fonds propres au 31.12.2022</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 062,6</b>	<b>-10,9</b>	<b>12 120,8</b>	<b>74,9</b>	<b>12 195,7</b>
Variation des actionnaires minoritaires	0,0	0,0	-37,2	0,0	-37,2	21,2	-16,0
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	266,5	0,0	266,5	3,5	270,1
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-1,4	-1,4	-0,4	-1,7
<b>Fonds propres au 31.12.2023</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 291,9</b>	<b>-12,3</b>	<b>12 348,8</b>	<b>99,2</b>	<b>12 448,0</b>

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 2023 s'élève à 2021,5 millions de francs (2022: 1890,3 millions).

# Annexe aux comptes consolidés 2023.

## 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 ne possèdent aucune participation ou option sur titres ni aucun droit de vote ou d'autres droits vis-à-vis de ces sociétés. 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 106.

### 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 EuroBasilea 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 <b>2023</b>	Cours moyen 2022	Cours du jour de clôture <b>31.12.2023</b>	Cours du jour de clôture 31.12.2022
EUR	0,97	1,00	0,93	0,98

## 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.

### Actif circulant.

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

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

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

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

### Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** comprennent les 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 peuvent être comptabilisés dès lors qu'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-

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)
<b>Véhicules</b>	
Véhicules sur rails	20-33
Véhicules routiers et autres	5-20
<b>Ouvrages d'art et voie ferrée</b>	
Ponts	80
Tunnels	80
Voies	25-50
Branchements	25-50
<b>Installations de courant de traction et de sécurité</b>	
Installations de la ligne 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
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	
Installations d'accueil	20-80
Télécommunications	4-20
Moyens d'exploitation et équipements	5-40
<b>Bâtiments</b>	
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, 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 dettes bancaires englobent aussi les prêts de la société E, 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.

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 collaboratrices et 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.

## Endettement net porteur d'intérêts.

L'**endettement net porteur d'intérêts** est constitué des dettes financières à court et à long termes, déduction faite des liquidités. Le cas échéant, sont également déduits les titres et les créances financières à court terme ainsi que les dépôts en espèces comptabilisés dans les immobilisations financières à long terme et destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt.

## Engagements de prévoyance.

La prévoyance professionnelle du personnel 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 le personnel englobent également les dettes des CFF pour les

prestations des collaboratrices et 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 voyageuses et 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, de logements et de surfaces destinées à un autre usage, 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 pour l'acquisition de matériel roulant et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que d'obligations d'achat d'énergie.

# Remarques concernant les comptes consolidés.

## Modification du périmètre de consolidation.

En 2023, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- fusion d'AlpTransit Gotthard SA, Lucerne, avec CFF SA (janvier 2023);
- création de SBB Intermodal AG, Olten (détenue à 100%; avril 2023);
- création d'EuroBasilea SA, Muttenz (détenue à 60%; juillet 2023);
- augmentation de 35% de la participation dans CFF Cargo SA, Olten, désormais de 100% (août 2023).

## 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 complets, des wagons ou groupes de 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. Vu les incertitudes concernant le soutien du trafic par wagons complets, l'évaluation des valeurs patrimoniales au cours de l'exercice 2022 s'est basée sur les valeurs nettes du marché. Au 31 décembre 2023, aucune autre correction de valeur ne s'est révélée nécessaire.

## 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 propose aux Chambres fédérales des mesures visant à stabiliser la situation financière des CFF.

Les mesures ayant une incidence financière englobent un apport de capital exceptionnel destiné à compenser les pertes subies dans le trafic grandes lignes de 2020 à 2022 et les conditions auxquelles la Confédération peut octroyer des prêts dits de trésorerie tout en respectant les exigences du frein à l'endettement. Les Chambres fédérales déterminent actuellement les modifications qui doivent être apportées aux textes de loi. La mise en œuvre concrète n'est pas encore établie avec certitude.

## Conséquences de l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard sur les comptes annuels.

Un accident s'est produit le 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard, entraînant des dommages considérables à l'infrastructure et à la voie ferrée du tunnel. La circulation dans le tunnel sera restreinte jusqu'en septembre 2024.

Selon les informations disponibles actuellement, les dommages engendreront des coûts s'élevant à environ 150 millions de francs. Ils comprennent la réparation du tunnel, le manque à gagner, ainsi que d'importants frais liés à la mise en place d'une exploitation transitoire. Des provisions ont été constituées à ce titre dans les comptes du groupe et les prétentions soumises aux réassureurs ont été inscrites au bilan. Les franchises à la charge des CFF grèvent le résultat annuel.

## 1 Produits du trafic.

En millions de francs	2023	2022
Produits du trafic voyageurs	3 730,6	3 395,4
Produits du trafic marchandises	744,9	746,5
Infrastructure (produit des sillons)	102,1	100,6
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 577,5</b>	<b>4 242,5</b>

Les produits du trafic ont augmenté de 335,1 millions de francs (+7,9%).

L'augmentation de 335,2 millions de francs (+9,9%) des produits du trafic voyageurs est due à une forte progression du trafic du week-end et du trafic voyageurs international.

Le trafic marchandises a été fortement impacté, en Suisse notamment. Dans l'ensemble, les produits ont baissé de 1,6 million de francs (-0,2%).

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2023	2022
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	362,7	371,7
Cantons	405,0	416,2
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>	<b>767,7</b>	<b>787,9</b>
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 480,7	1 509,1
Parts d'investissements non activables	362,5	332,9
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	350,4	337,9
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations	2 193,6	2 179,8
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	175,2	132,7
Cantons	9,1	25,2
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	184,3	158,0
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 377,9</b>	<b>2 337,8</b>
Indemnités compensatoires versées par la Confédération à Cargo pour le trafic marchandises transalpin	1,8	1,5
<b>Total Indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises</b>	<b>1,8</b>	<b>1,5</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>3 147,4</b>	<b>3 127,2</b>

Les indemnités compensatoires liées aux prestations commandées en trafic régional voyageurs compensent les coûts non couverts par les voyageuses et voyageurs.

Elles ont été réduites de 20,2 millions de francs (-2,6%) en raison des prévisions de croissance de la demande ainsi que de la hausse des produits du trafic voyageurs qui devrait en résulter.

Les prestations liées à l'infrastructure ferroviaire ont progressé de 40,1 millions de francs (+1,7%), ce qui est essentiellement dû à une hausse des coûts d'entretien en lien avec le renchérissement.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent en outre 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 (2022: 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 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 28,6 millions de francs (+4,4%) pour s'établir à 685,7 millions de francs, en raison de l'affluence croissante observée dans les gares et de l'inauguration de nouveaux immeubles comme la tour Franklin à la gare de Zürich Oerlikon.

### 4 Produits accessoires.

En millions de francs	2023	2022
Prestations d'exploitation ferroviaire	42,7	40,4
Prestations de service	230,0	228,1
Travaux de maintenance et d'entretien	59,2	51,1
Produits résultant de la location	98,1	96,1
Produits résultant des ventes d'énergie	463,6	426,3
Opérations de change	26,9	28,3
Commissions	36,0	34,9
Matériel et imprimés	44,0	45,0
Participations financières	405,5	261,3
Prestations dans le cadre de projets de construction	15,3	14,9
Contributions au titre du trafic régional voyageurs transfrontalier	32,4	28,8
Autres produits accessoires	130,5	88,2
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 584,3</b>	<b>1 343,2</b>

Les produits accessoires ont crû de 241,1 millions de francs (+18,0%).

Les produits résultant des ventes d'énergie ont crû de 37,3 millions de francs (+8,8%), ce qui s'explique essentiellement par la hausse du prix du courant de traction et par l'augmentation du volume d'approvisionnement énergétique dû aux conditions météorologiques.

Les participations financières ont progressé de 144,2 millions de francs (+55,2%), ce qui inclut notamment les prétentions soumises aux réassureurs du fait de l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

Les autres produits accessoires ont augmenté de 42,3 millions de francs (+48,0%), principalement en raison des bénéfices réalisés lors de la vente de biens immobiliers.

### 5 Prestations propres.

En millions de francs	2023	2022
Investissements	942,5	913,6
Établissement de stocks	486,9	443,3
<b>Prestations propres</b>	<b>1 429,4</b>	<b>1 356,9</b>

### 6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont augmenté de 71,9 millions de francs (+8,7%), passant ainsi à 899,6 millions, ce qui s'explique par la hausse des prix et par le surcroît de prestations en matière de gestion des stocks de pièces de véhicules.

## 7 Charges de personnel.

En millions de francs	2023	2022
Charges salariales	3 305,6	3 203,5
Location de personnel	500,9	494,8
Charges sociales	637,2	611,4
Autres charges de personnel	241,6	230,6
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 685,3</b>	<b>4 540,3</b>

Les charges de personnel ont crû de 145,0 millions de francs (+3,2%) par rapport à l'exercice précédent.

Les besoins croissants de personnel, en particulier de main-d'œuvre qualifiée dans les domaines de l'infrastructure, du transport de voyageuses et voyageurs et de l'informatique en raison de plusieurs grands projets, se sont traduits par une augmentation du nombre de postes à temps plein en moyenne annuelle, qui s'établit à 34 987 (+760).

En outre, les charges de personnel ont progressé du fait des augmentations de salaire visant à compenser le renchérissement.

## 8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2023	2022
Prestations d'exploitation ferroviaire	582,3	527,3
Location d'immobilisations corporelles	80,1	75,0
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	597,5	523,5
Charges de véhicules	224,4	246,1
Charges d'énergie	545,4	686,4
Charges d'administration	93,9	90,6
Charges d'informatique	238,7	215,6
Dépenses publicitaires	48,0	45,3
Concessions, droits et taxes	118,4	127,0
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics	104,0	104,4
Charges d'exploitation diverses	286,2	170,0
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 919,0</b>	<b>2 811,2</b>

Les autres charges d'exploitation ont enregistré une hausse de 107,8 millions de francs (+3,8%).

Les prestations d'exploitation ferroviaire ont progressé de 55,0 millions de francs (+10,4%), un résultat qui s'explique notamment par la hausse des frais liés aux sillons en trafic grandes lignes et en trafic international de marchandises. Par ailleurs, la mise en place de nouvelles liaisons ferroviaires internationales a également contribué à l'augmentation de ces charges.

Les charges liées à l'entretien, à la réparation et au remplacement d'installations par des tiers ont augmenté de 74,0 millions de francs (+14,1%) en raison de la progression des parts d'investissement non activables dans le cadre des projets d'infrastructure ferroviaire et de l'intensification des frais de remise en état des gares.

Les charges d'énergie ont diminué de 141,1 millions de francs (-20,6%) du fait de la baisse des prix sur le marché.

La hausse des charges d'informatique de 23,1 millions de francs (+10,7%) est due à l'avancement des grands projets informatiques.

Les charges d'exploitation diverses ont augmenté de 116,2 millions de francs (+68,4%), essentiellement en raison de la constitution de provisions liée à l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

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 l'impôt préalable proportionnelle à la composition du chiffre d'affaires global, la réduction de l'impôt préalable se fait au moyen de taux forfaitaires sur les prestations des pouvoirs publics qui leur sont versées.

## 9 Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles.

En millions de francs	2023	2022
Amortissements des immobilisations financières	0,6	0,5
Amortissements des immobilisations corporelles	2 228,2	2 200,7
Amortissements des immobilisations incorporelles	233,1	214,9
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles de CFF Cargo SA	0,0	127,9
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles	76,4	160,9
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles	7,7	2,4
<b>Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles</b>	<b>2 545,9</b>	<b>2 707,4</b>

Les amortissements ont baissé de 161,5 millions de francs (-6,0%). L'année précédente avait été marquée par une correction de valeur exceptionnelle pour CFF Cargo SA et par des amortissements des valeurs comptables résiduelles en relation avec de grands projets d'infrastructure.

## 10 Résultat financier.

En millions de francs	2023	2022
Produits de participation et produits financiers envers des tiers	3,4	2,3
Charges financières envers des tiers	-66,3	-58,0
Charges financières prêts d'actionnaires	-52,5	-49,5
Part au résultat des sociétés associées	5,5	3,5
Résultats de change	-0,8	-30,8
Autres résultats financiers	-4,8	-2,0
<b>Résultat financier</b>	<b>-115,4</b>	<b>-134,5</b>

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 amélioré de 19,1 millions de francs (-14,2%) en raison notamment des pertes de change liées à l'euro.

## 11 Résultat issu de la vente de biens immobiliers.

En millions de francs	2023	2022
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	30,5	8,3
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	-0,1	-0,2
<b>Résultat issu de la vente de biens immobiliers</b>	<b>30,4</b>	<b>8,1</b>

## 12 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2023	2022
Impôts courants sur les bénéfices	18,8	19,4
Impôts différés sur les bénéfices	0,6	1,4
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<b>19,4</b>	<b>20,9</b>

La prétention fiscale différée pour perte fiscale reportée des sociétés du groupe imposables s'élève à 109,4 millions de francs (2022: 99,8 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	31.12.2023	31.12.2022
Situation au 1.1	74,9	139,0
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-0,1
Variation des parts détenues	21,2	-1,9
Part au résultat	3,5	-61,8
Écarts de conversion	-0,4	-0,3
<b>Situation au 31.12</b>	<b>99,2</b>	<b>74,9</b>

Cette évolution s'explique avant tout par le rachat des parts des minoritaires de CFF Cargo SA.

## 14 Liquidités.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Caisse	52,3	54,7
Avoirs en comptes postaux et bancaires	66,0	26,8
Comptes de transit	34,1	65,1
<b>Liquidités</b>	<b>152,5</b>	146,7

## 15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	344,7	313,5
envers l'actionnaire (Confédération)	13,9	13,6
envers les sociétés associées	18,3	19,6
Corrections de valeur	-9,8	-10,3
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>367,1</b>	336,3

## 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 1,7 million de francs en 2023 et s'inscrivent à 146,5 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

## 17 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Stocks	727,6	671,6
Travaux en cours	62,3	134,8
Acomptes liés à des commandes clients	-42,7	-122,7
Corrections de valeur	-270,1	-253,8
<b>Stocks et travaux en cours</b>	<b>477,1</b>	429,9

Les stocks et travaux en cours ont augmenté de 47,2 millions de francs (+11,0%) en raison de la reconstitution des stocks pour le parc de véhicules.

## 18 Comptes de régularisation actif.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés	20,3	20,7
Régularisation des prestations à payer	460,7	228,6
Régularisation des prestations payées d'avance	71,5	49,1
Régularisation des indemnités dues	33,2	45,1
<b>Comptes de régularisation actif</b>	<b>585,7</b>	343,5

L'augmentation du compte de régularisation des prestations à payer est essentiellement imputable aux opérations de régularisation pour la couverture des dommages imputables à l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard.

## 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 1.1.2022	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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>50,0</b>	<b>251,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>193,4</b>	<b>497,7</b>

### 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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>-15,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,3</b>

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

### Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2023	50,0	251,8	1,1	1,3	193,4	497,7
Modification du périmètre de consolidation	0,0	-6,9	0,0	0,0	0,0	-6,9
Fluctuations de valeur	-0,1	3,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Entrées	0,6	0,1	0,0	0,3	3,6	4,6
Sorties	0,0	0,0	-0,1	-0,2	-1,4	-1,8
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	8,9
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>50,5</b>	<b>248,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,4</b>	<b>204,5</b>	<b>505,4</b>

### Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2023	-15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,3
Entrées	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>-15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,9</b>

<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2023</b>	<b>34,6</b>	<b>248,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,4</b>	<b>204,5</b>	<b>489,5</b>
--	-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 0,2 million de francs (2022: 0,7 million) dans les sorties.

La modification du périmètre de consolidation correspond à la fusion de la société AlpTransit Gotthard SA avec CFF SA.  
Les autres immobilisations financières n'incluent pas de dépôts en espèces liés aux 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 ferrée	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 1.1.2022	8 272,6	17 301,5	5 974,3	3 625,1	6 855,0	6 891,7	48 920,2
<b>Valeurs d'acquisition</b>							
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-Gothard	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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>20 198,2</b>	<b>26 670,4</b>	<b>13 647,8</b>	<b>8 714,7</b>	<b>10 045,0</b>	<b>6 641,6</b>	<b>85 917,7</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>							
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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>-11 851,5</b>	<b>-8 654,0</b>	<b>-7 115,2</b>	<b>-4 649,2</b>	<b>-3 113,1</b>	<b>-9,7</b>	<b>-35 392,7</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2022</b>							
	<b>8 346,7</b>	<b>18 016,3</b>	<b>6 532,6</b>	<b>4 065,5</b>	<b>6 931,9</b>	<b>6 631,9</b>	<b>50 525,0</b>
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
<b>Valeurs d'acquisition</b>							
Situation au 1.1.2023	20 198,2	26 670,4	13 647,8	8 714,7	10 045,0	6 641,6	85 917,7
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	0,1	3 366,2	3 366,8
Sorties	-375,4	-135,9	-111,9	-322,8	-8,8	0,0	-954,9
Reclassifications	555,2	945,6	446,8	390,8	386,8	-2 718,8	6,4
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>20 378,0</b>	<b>27 480,1</b>	<b>13 982,7</b>	<b>8 783,0</b>	<b>10 423,0</b>	<b>7 289,0</b>	<b>88 335,8</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>							
Situation au 1.1.2023	-11 851,5	-8 654,0	-7 115,2	-4 649,2	-3 113,1	-9,7	-35 392,7
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Amortissements planifiés	-628,3	-540,8	-417,0	-445,6	-192,1	0,0	-2 223,8
Dépréciations d'actifs	-2,2	0,0	-0,6	-1,4	-0,2	0,0	-4,4
Sorties	346,5	110,8	86,7	302,8	5,3	0,0	852,1
Reclassifications	-0,7	-0,1	-0,4	0,1	0,0	1,2	0,0
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>-12 136,1</b>	<b>-9 084,2</b>	<b>-7 446,6</b>	<b>-4 793,2</b>	<b>-3 300,1</b>	<b>-8,5</b>	<b>-36 768,7</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2023</b>							
	<b>8 242,0</b>	<b>18 395,9</b>	<b>6 536,2</b>	<b>3 989,8</b>	<b>7 122,9</b>	<b>7 280,5</b>	<b>51 567,1</b>
dont contrats de leasing	50,5						50,5
dont objets de rendement					2 747,8		2 747,8
dont terrains non bâtis					37,5		37,5

Les acomptes s'élevaient à 493,5 millions de francs (2022: 463,8 millions).

Les investissements ont diminué de 59,6 millions de francs (2022: 63,3 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 18,3 millions de francs (2022: 14,5 millions).

Les dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élevaient à 76,4 millions de francs (2022: 160,9 millions). Ils sont comptabilisés dans les sorties.

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 178,9 millions de francs dans les investissements.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, comme le doublement de la voie le long du lac de Biene et dans la vallée du Rhin saint-galloise. De plus, l'agrandissement du parc de véhicules en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Bâle, Lucerne et Vaud expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans les gares de Lausanne et de Zurich ainsi qu'au Tessin.

## 21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2022	2,6	134,4	536,2	437,1	1 110,3
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>13,2</b>	<b>360,1</b>	<b>1 983,7</b>	<b>522,0</b>	<b>2 879,0</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
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
<b>Situation au 31.12.2022</b>	<b>-11,2</b>	<b>-202,3</b>	<b>-1 503,6</b>	<b>-8,2</b>	<b>-1 725,2</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2022</b>	<b>2,0</b>	<b>157,8</b>	<b>480,2</b>	<b>513,8</b>	<b>1 153,8</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Situation au 1.1.2023	13,2	360,1	1 983,7	522,0	2 879,0
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Entrées	0,0	0,0	0,6	329,1	329,7
Sorties	0,0	-4,0	-90,6	0,0	-94,6
Reclassifications	0,0	9,4	313,8	-329,6	-6,4
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>13,2</b>	<b>365,4</b>	<b>2 207,6</b>	<b>521,5</b>	<b>3 107,6</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
Situation au 1.1.2023	-11,2	-202,3	-1 503,6	-8,2	-1 725,2
Amortissements planifiés	-0,7	-6,2	-226,2	0,0	-233,0
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Sorties	0,0	3,9	83,1	0,0	86,9
<b>Situation au 31.12.2023</b>	<b>-11,9</b>	<b>-204,6</b>	<b>-1 646,7</b>	<b>-8,2</b>	<b>-1 871,3</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2023</b>	<b>1,3</b>	<b>160,8</b>	<b>560,9</b>	<b>513,3</b>	<b>1 236,3</b>

Les acomptes s'élèvent à 138,3 millions de francs (2022: 108,5 millions).

Les dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 7,7 millions de francs (2022: 2,4 millions). Ils sont comptabilisés dans les sorties.

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.

## 22 Dettes financières.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
<b>Dettes financières à court terme</b>		
Dettes bancaires	515,0	409,5
Dettes financières envers les sociétés associées	0,5	0,6
Prêts de la Confédération (commerciaux)	550,0	365,0
Prêts d'institutions de prévoyance	95,8	92,1
<b>Total Dettes financières à court terme</b>	<b>1 161,2</b>	<b>867,1</b>
<b>Dettes financières à long terme</b>		
Dettes bancaires	2 758,3	2 966,5
Dépôts en espèces liés aux dérivés de taux d'intérêt (passif)	0,0	58,1
Dettes résultant de contrats de leasing	28,2	33,8
Caisse du personnel	708,8	804,7
Prêts de tiers	100,0	100,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	5 930,0	5 930,0
Prêts d'institutions de prévoyance	728,7	824,5
<b>Total Dettes financières à long terme</b>	<b>10 254,0</b>	<b>10 717,6</b>
<b>Dettes financières</b>	<b>11 415,3</b>	<b>11 584,8</b>

En raison de l'échéance, un montant de 728,7 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2022: 423,0 millions).

Les conditions des prêts commerciaux de la Confédération sont conformes aux prescriptions de l'Administration fédérale des finances.

Les dépôts en espèces liés aux dérivés de taux d'intérêt sont désormais comptabilisés dans les dettes financières. Les valeurs de l'année précédente ont été adaptées en conséquence. Au jour d'établissement du bilan, il n'y a pas de dépôts en espèces liés aux dérivés de taux d'intérêt.

Les dettes financières ont baissé de 169,5 millions de francs, à 11 415,3 millions. Cette baisse s'explique par le flux de trésorerie disponible positif.

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
<b>Prêts à court terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,4	0,4
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,4	0,4
<b>Total Prêts à court terme</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
<b>Prêts à long terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	24 499,7	23 682,0
Prêts des cantons (sans intérêts)	2 117,6	2 102,1
<b>Total Prêts à long terme</b>	<b>26 617,4</b>	<b>25 784,1</b>
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>26 618,1</b>	<b>25 784,8</b>

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) et de l'étape d'aménagement 2035 (EA35).

## Détails des prêts envers la Confédération.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	4 487,0	4 480,5
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	18 936,6	18 131,2
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	914,3	908,0
Prêts issus d'autres conventions	162,2	162,6
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 480,0	6 295,0
<b>Prêts envers la Confédération</b>	<b>30 980,1</b>	<b>29 977,4</b>

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	31.12.2023	31.12.2022
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	664,7	623,6
envers l'actionnaire (Confédération)	41,2	34,4
envers les sociétés associées	6,8	1,5
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>712,8</b>	<b>659,6</b>

## 25 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
<b>Autres dettes à court terme</b>		
Dettes envers les institutions publiques	97,5	93,3
Autres dettes	173,0	134,3
<b>Total Autres dettes à court terme</b>	<b>270,5</b>	<b>227,5</b>
<b>Autres dettes à long terme</b>		
Régularisation des recettes	42,9	47,5
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs	623,0	624,0
<b>Total Autres dettes à long terme</b>	<b>665,9</b>	<b>671,5</b>
<b>Autres dettes</b>	<b>936,5</b>	<b>899,0</b>

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 173,0 millions de francs (2022: 174,0 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	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	2023	31.12.2022	2023	2022
Fonds patronaux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Institutions de prévoyance	1,4	0,0	1,4	0,3	1,3	-0,2	-0,2
<b>Total</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>	<b>0,3</b>	<b>1,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,7</b>

97

Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise	Part économique de l'entreprise	Variation par rapport à l'exercice précédent avec effet sur le résultat	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans charges de personnel	Charges de prévoyance dans charges de personnel
En millions de francs	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022			2023	2022
Fonds patronaux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-367,2	-367,2	-340,4
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>-450,0</b>	<b>-450,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-367,2</b>	<b>-367,2</b>	<b>-341,0</b>

Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 824,5 millions de francs (2022: 916,6 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 adopté diverses mesures, telles que la baisse du taux d'intérêt technique, l'introduction d'une table de génération, puis la réduction échelonnée du taux de conversion.

Compte tenu de l'évolution de la situation sur les marchés financiers, des réserves de fluctuation de valeurs insuffisantes, de la structure d'âge défavorable et de l'évolution démographique, le financement durable de la Caisse de pensions reste un défi.

Le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a augmenté, passant à 107,9% au 31 décembre 2023 (2022: 100,6%).

## 26 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Régularisation des titres de transport	805,0	775,0
Régularisation des charges financières	50,0	39,0
Régularisation des charges fiscales courantes	2,9	3,7
Autres régularisations	1 136,5	792,4
<b>Comptes de régularisation passif</b>	<b>1 994,4</b>	<b>1 610,2</b>

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

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. Cette augmentation s'explique essentiellement par des achats de véhicules qui n'ont pas encore été facturés et par les contributions d'exploitation à rembourser à la Confédération.

## 27 Provisions.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Provisions à court terme	429,9	326,9
Provisions à long terme	466,9	501,2
<b>Provisions</b>	<b>896,8</b>	<b>828,1</b>

### Tableau de variation des provisions.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Secteur de l'énergie	Vacances/avoids en temps	Restructurations	Impôts différés	Autres	Total
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
<b>Valeur comptable au 31.12.2022</b>	<b>0,6</b>	<b>33,2</b>	<b>327,3</b>	<b>214,2</b>	<b>29,8</b>	<b>13,0</b>	<b>210,1</b>	<b>828,1</b>
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
Valeur comptable au 1.1.2023	0,6	33,2	327,3	214,2	29,8	13,0	210,1	828,1
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Constitution	0,0	0,0	0,0	25,5	0,0	0,7	159,0	185,2
Utilisation	0,0	-1,5	-20,0	-19,8	-0,7	-0,1	-50,3	-92,4
Dissolution	-0,2	0,0	0,0	-0,1	-2,9	0,0	-20,5	-23,6
<b>Valeur comptable au 31.12.2023</b>	<b>0,4</b>	<b>31,7</b>	<b>307,3</b>	<b>219,6</b>	<b>26,3</b>	<b>13,6</b>	<b>297,9</b>	<b>896,8</b>
dont provisions à court terme	0,0	4,6	27,1	138,4	0,7	0,0	259,0	429,9
dont provisions à long terme	0,4	27,1	280,2	81,2	25,6	13,6	38,9	466,9

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 1,5 million de francs (2022: 1,2 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 307,3 millions de francs.

La provision vacances/avoids en temps a augmenté de 5,4 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'avoids 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, notamment en lien avec l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, ont été constituées à hauteur de 142,0 millions de francs. Un montant de 19,2 millions de francs a dû être prélevé pour le règlement de sinistres et un montant de 16,0 millions de francs a pu être dissous. Par ailleurs, d'autres provisions ont été utilisées pour moderniser les systèmes de commande des portes d'anciennes voitures et pour soutenir les fondations qui permettent à certaines catégories professionnelles de partir en retraite anticipée.

## 28 Variation de l'actif circulant net.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	-31,2	-39,9
Augmentation des stocks et travaux en cours	-47,2	-39,2
Augmentation/Diminution des autres créances	-170,3	89,8
Augmentation/Diminution des dettes résultant de livraisons et de prestations	53,7	-14,3
Augmentation des autres dettes à court terme	147,3	74,7
<b>Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités</b>	<b>-47,8</b>	<b>71,1</b>

## Endettement net porteur d'intérêts.

En millions de francs	Remarque	31.12.2023	31.12.2022
Dettes financières à court terme	22	1 161,2	867,1
Dettes financières à long terme	22	10 254,0	10 717,6
<b>Total Engagements financiers</b>		<b>11 415,3</b>	<b>11 584,8</b>
./. Liquidités	14	-152,5	-146,7
<b>Endettement net</b>		<b>11 262,8</b>	<b>11 438,1</b>

L'endettement net porteur d'intérêts a baissé de 175,3 millions de francs au cours de l'exercice 2023.

## Autres données.

### Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs		31.12.2023	31.12.2022
Cautionnements, obligations de garantie		23,1	26,6
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima		3 097,8	3 367,2
Autres engagements à caractère conditionnel		388,5	482,6
<b>Engagements conditionnels et actifs mis en gage</b>		<b>3 509,3</b>	<b>3 876,3</b>

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.

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

En millions de francs		31.12.2023	31.12.2022
Engagements d'investissement		9 021,5	8 713,9
Obligations dans le secteur de l'énergie		1 714,0	1 527,2
Autres conventions à long terme		2 717,7	2 776,7
<b>Autres engagements ne devant pas être portés au bilan</b>		<b>13 453,2</b>	<b>13 017,8</b>

D'autres engagements partiels subsistent du fait des participations détenues dans les centrales électriques en participation à des fins de prise en charge des coûts annuels de celles-ci. Ces engagements ne peuvent pas être évalués de manière fiable en raison de la longue durée d'exploitation.

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Payables dans un délai de 12 mois	12,2	9,5
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	54,0	58,9
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	97,2	106,5
<b>Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan</b>	<b>163,4</b>	<b>175,0</b>

100

## 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 paiements compensatoires à hauteur de 3575,4 millions de francs (2022: 4611,7 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	2023	2022
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	362,7	371,7
Prestations de la Confédération, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Amortissements	1 480,7	1 509,1
Prestations de la Confédération, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Parts non activables	362,5	332,9
Prestations de la Confédération, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	350,4	337,9
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	175,2	132,7
Indemnités compensatoires de la Confédération versées à Cargo pour le trafic marchandises transalpin	1,8	1,5
<b>Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat</b>	<b>2 733,3</b>	<b>2 685,7</b>
Augmentation des prêts de la Confédération pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	817,7	1 406,9
Contributions à fonds perdu pour les investissements (année précédente: percée du tunnel de base du Ceneri)	24,4	519,1
<b>Total Prestations de la Confédération</b>	<b>3 575,4</b>	<b>4 611,7</b>
En outre, les cantons ont versé aux CFF les indemnités et prestations suivantes:		
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	405,0	416,2
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	9,1	25,2
<b>Total Prestations des cantons influant sur le résultat</b>	<b>414,1</b>	<b>441,4</b>
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	15,5	34,5
Contributions à fonds perdu pour les investissements	35,2	38,5
<b>Total Prestations des cantons</b>	<b>464,7</b>	<b>514,5</b>
<b>Total Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>4 040,2</b>	<b>5 126,3</b>

Concernant la compensation des avantages 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	31.12.2023	31.12.2022
Produits d'exploitation	201,1	186,5
Charges d'exploitation	-79,1	-72,9
<b>Transactions avec des sociétés associées</b>	<b>122,0</b>	<b>113,6</b>

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».

101

## Transactions avec les institutions de prévoyance professionnelle.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Prêts et comptes courants à court terme	98,3	94,4
Prêts à long terme	728,7	824,5
<b>Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle</b>	<b>827,1</b>	<b>919,0</b>

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 ces prêts.

Un amortissement de 92,1 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2022: 88,5 millions). Les charges d'intérêts pour les prêts se sont élevées à 36,7 millions de francs (2022: 40,2 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	31.12.2023			31.12.2022		
		Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs							
Monnaies	Couverture	441,4	0,0	9,7	414,4	3,3	4,6
Intérêts	Couverture	732,1	8,8	19,9	1 057,1	85,8	24,0
Prix de l'énergie	Couverture	531,3	113,7	92,3	712,9	656,1	552,5
<b>Instruments financiers</b>		<b>1 704,8</b>	<b>122,5</b>	<b>121,9</b>	<b>2 184,4</b>	<b>745,2</b>	<b>581,1</b>

En 2022, les CFF avaient effectué des achats à terme visant à constituer des réserves d'eau supplémentaires dans les lacs de retenue, en raison de la pénurie d'électricité.

## 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 29 juin 2023.

#### 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 contrepartie. La responsabilité de la gestion de ces risques est 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 établissant un équilibre entre les tranches de financement à long terme et à taux fixe et les financements à taux variable combinés avec d'autres instruments de couverture («swaps»). Le risque de taux d'intérêt est restreint en établissant un seuil dans l'horizon de planification et des marges de fluctuation stratégiques.

#### 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 en définissant un seuil dans l'horizon de planification. Le respect de la limite 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.

#### Risques de trésorerie.

Dans le cadre de l'identification 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 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 contrepartie.

Le risque de contrepartie correspond aux pertes pouvant être subies si des contreparties ne parviennent plus à honorer leurs engagements. Pour limiter les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés avec des établissements financiers disposant au moins de la note BBB (Investment Grade) auprès d'une agence de notation reconnue (ou d'une notation similaire). Des directives sur les limites par contrepartie permettent de réduire 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 22 février 2024, 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 2019-2023, 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 (90,7 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (59,3 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

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

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, la contribution de 1493,0 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par Immobilier. En 2023, Immobilier a versé une indemnité compensatoire d'un montant de 77,5 millions de francs (2022: 99,8 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. L'activité commerciale étant 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 106 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		
1.1-31.12.2023									
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 899,3</b>	<b>1 973,3</b>	<b>3 038,4</b>	<b>1 045,3</b>	<b>889,1</b>	<b>4 604,7</b>	<b>890,1</b>	<b>-3 915,9</b>	<b>11 424,3</b>
dont									
Produits du trafic	2 724,3	1 026,6	0,0	0,0	760,1	1 225,4	0,0	-1 158,9	4 577,5
Prestations des pouvoirs publics	0,0	809,5	0,0	0,0	2,2	2 270,7	65,0	0,0	3 147,4
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,5	1,2	841,6	0,5	1,4	0,0	-161,7	685,7
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	795,2	-332,8	463,6
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-2 782,8</b>	<b>-1 915,3</b>	<b>-3 059,5</b>	<b>-725,6</b>	<b>-926,5</b>	<b>-4 784,8</b>	<b>-804,2</b>	<b>3 948,8</b>	<b>-11 049,8</b>
dont									
Charges de personnel	-51,1	-137,4	-1 524,9	-159,5	-409,9	-1 477,0	-57,5	-867,9	-4 685,3
Amortissements	-263,9	-318,0	-66,6	-234,6	-21,7	-1 455,2	-80,6	-105,2	-2 545,9
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>116,5</b>	<b>58,0</b>	<b>-21,1</b>	<b>319,7</b>	<b>-37,3</b>	<b>-180,1</b>	<b>86,0</b>	<b>32,9</b>	<b>374,4</b>
Autres résultats	0,1	-34,9	0,9	-97,6	-2,2	7,2	-8,2	26,8	-107,9
Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	0,0	-168,2 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0
<b>Résultat du segment/du groupe</b>	<b>116,6</b>	<b>23,0</b>	<b>-20,2</b>	<b>53,9</b>	<b>-39,5</b>	<b>-22,9</b>	<b>77,8</b>	<b>77,8</b>	<b>266,5</b>

<sup>1</sup> Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (59,3 millions de francs), s'élèvent à 227,5 millions de francs.

1.1-31.12.2022									
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>2 631,1</b>	<b>1 888,4</b>	<b>2 925,1</b>	<b>1 013,2</b>	<b>852,4</b>	<b>4 488,7</b>	<b>784,1</b>	<b>-3 856,1</b>	<b>10 726,8</b>
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
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-2 669,0</b>	<b>-1 831,6</b>	<b>-2 947,0</b>	<b>-701,9</b>	<b>-1 051,0</b>	<b>-4 642,0</b>	<b>-946,2</b>	<b>3 902,0</b>	<b>-10 886,7</b>
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
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>-37,9</b>	<b>56,8</b>	<b>-21,9</b>	<b>311,3</b>	<b>-198,6</b>	<b>-153,3</b>	<b>-162,1</b>	<b>45,8</b>	<b>-159,8</b>
Autres résultats	-9,3	-46,3	-1,0	-74,3	78,5	-20,8	-2,8	-9,5	-85,5
Paiements compensatoires à Infrastructure/prêt Caisse de pensions	0,0	0,0	0,0	-217,4 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	67,4	0,0
<b>Résultat du segment/du groupe</b>	<b>-47,2</b>	<b>10,6</b>	<b>-23,0</b>	<b>19,6</b>	<b>-120,1</b>	<b>-24,2</b>	<b>-164,9</b>	<b>103,7</b>	<b>-245,4</b>

<sup>1</sup> Paiements compensatoires hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (32,4 millions de francs), s'élèvent à 249,8 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		
1.1-31.12.2023									
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	422,8	370,8	-30,5	266,9	-75,1	26,0	75,0	239,2	1 295,1
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement	-222,1	-107,8	-94,8	-546,5	23,9	-2 201,1	-158,6	-115,4	-3 422,5
Variation de liquidités résultant du financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics	0,0	75,0	0,0	0,0	-0,1	2 181,9	57,1	0,0	2 313,9
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>200,7</b>	<b>338,0</b>	<b>-125,3</b>	<b>-279,6</b>	<b>-51,3</b>	<b>6,8</b>	<b>-26,5</b>	<b>123,8</b>	<b>186,5</b>
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
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-51,5</b>	<b>283,4</b>	<b>-161,9</b>	<b>-264,2</b>	<b>-47,2</b>	<b>-64,3</b>	<b>-241,9</b>	<b>85,6</b>	<b>-461,9</b>

105

Rapport de gestion 2023

## 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		
31.12.2023									
<b>Actif</b>	<b>4 826,3</b>	<b>4 727,0</b>	<b>1 361,1</b>	<b>7 313,8</b>	<b>541,1</b>	<b>34 313,6</b>	<b>2 243,2</b>	<b>-304,5</b>	<b>55 021,7</b>
Actif circulant	320,3	602,8	781,1	63,6	245,6	452,2	112,2	-849,0	1 728,8
Actif immobilisé	4 506,0	4 124,2	580,0	7 250,1	295,5	33 861,4	2 131,0	544,6	53 292,9
<b>Passif</b>	<b>4 826,3</b>	<b>4 727,0</b>	<b>1 361,1</b>	<b>7 313,8</b>	<b>541,1</b>	<b>34 313,6</b>	<b>2 243,2</b>	<b>-304,5</b>	<b>55 021,7</b>
Capitaux étrangers	1 580,1	3 758,4	903,2	6 392,8	542,6	26 923,6	1 637,4	835,6	42 573,8
dont									
Dettes financières	500,0	2 859,7	361,1	6 205,0	359,8	668,0	683,7	-222,0	11 415,3
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	613,6	0,0	0,0	0,5	25 493,5	510,5	0,0	26 618,1
Fonds propres	3 246,1	968,6	457,9	920,9	-1,5	7 390,0	605,9	-1 140,1	12 448,0
31.12.2022									
<b>Actif</b>	<b>4 609,4</b>	<b>4 962,6</b>	<b>905,1</b>	<b>6 980,6</b>	<b>535,6</b>	<b>33 508,6</b>	<b>2 227,9</b>	<b>-167,5</b>	<b>53 562,2</b>
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
<b>Passif</b>	<b>4 609,4</b>	<b>4 962,6</b>	<b>905,1</b>	<b>6 980,6</b>	<b>535,6</b>	<b>33 508,6</b>	<b>2 227,9</b>	<b>-167,5</b>	<b>53 562,2</b>
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	75,8	11 584,8
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

# Liste des participations du groupe CFF.

## Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale	Capital social en millions	Participation CFF en millions	Participation	Participation	Sai	Seg
			CFF en % 31.12.2023	CFF en % 31.12.2022		
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	99,47	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
EuroBasilea SA, Muttentz	CHF 0,10	0,06	60,00	0,00	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
Lyrria 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
Transsicura AG, Berne	CHF 2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., 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
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF 1,00	1,00	100,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,03	100,00	65,00	V	G
SBB Intermodal AG, Olten	CHF 0,10	0,10	100,00	0,00	V	G
SBB Cargo International AG, 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, Duisburg	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, Duisburg	EUR 0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF 0,10	0,03	33,33	21,67	E	G
RAIpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,28	27,04	17,58	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
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
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne (fusionnée)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, 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  
Pfungstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00  
Fax: +41 (0)58 279 66 00  
www.deloitte.ch

## Rapport de l'organe de révision

À l'assemblée générale de  
**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 de la Chemins de fer fédéraux suisses CFF et de ses filiales (le groupe), comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2023, 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 76-106).

Selon notre appréciation, les comptes consolidés ci-joints donnent, une image fidèle du patrimoine et de la situation financière consolidés du groupe au 31 décembre 2023 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 d'audit.

### *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 d'audit sur les comptes consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés, 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.

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 2023

#### *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 son exploitation. 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 les comptes consolidés sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider le groupe 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 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 d'audit. 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.

#### **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**

Fabien Lussu  
Expert-réviseur agréé  
Réviseur responsable

Sarah Sutter  
Expert-réviseur agréé

Zurich, 22 février 2024



# Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2023	2022
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	3 792,6	3 482,0
Prestations des pouvoirs publics	2	2 935,2	2 908,0
Produits résultant de la location d'immeubles		691,1	662,9
Produits accessoires	3	1 541,0	1 454,0
Prestations propres		1 409,5	1 339,6
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>10 369,4</b>	9 846,5
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables		-871,3	-801,8
Charges de personnel	4	-4 080,3	-3 955,9
Autres charges d'exploitation	5	-2 563,0	-2 605,5
Corrections de valeur sur immobilisations financières	8	-40,0	-65,6
Corrections de valeur sur participations		-16,5	-88,4
Amortissements des immobilisations corporelles		-2 196,2	-2 256,3
Amortissements des immobilisations incorporelles		-236,5	-202,8
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-10 003,8</b>	-9 976,2
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>365,6</b>	-129,7
Produits financiers		20,9	17,5
Charges financières		-133,8	-158,4
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>252,6</b>	-270,5
Résultat issu de la vente de biens immobiliers		27,5	8,1
<b>Bénéfice/Perte avant impôts</b>		<b>280,1</b>	-262,4
Impôts sur les bénéfices		-15,0	-16,6
<b>Bénéfice/Perte de l'exercice</b>	6	<b>265,1</b>	-279,0

# Bilan de CFF SA.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2023	31.12.2022
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités		146,1	142,6
Créances financières à court terme		159,8	114,8
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	267,4	220,0
Autres créances		112,9	106,8
Stocks et travaux en cours		455,1	408,6
Compte de régularisation actif		493,5	345,1
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 634,9</b>	1 338,0
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	8	878,4	1 008,5
Participations		550,8	555,6
Immobilisations corporelles		42 961,5	42 529,3
Immobilisations corporelles en cours de construction		6 895,4	6 290,7
Immobilisations incorporelles		1 202,6	1 134,1
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>52 488,6</b>	51 518,2
<b>Total Actif</b>		<b>54 123,5</b>	52 856,2

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2023	31.12.2022
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	658,7	610,8
Dettes financières à court terme	10	1 670,5	1 379,7
Autres dettes à court terme	12	244,3	203,5
Comptes de régularisation passif		1 869,4	1 495,8
Provisions à court terme	13	343,9	342,0
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>4 786,8</b>	4 031,9
Dettes financières à long terme	10	10 254,0	10 717,6
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	26 003,9	25 218,7
Autres dettes à long terme	12	665,8	671,3
Provisions à long terme	13	435,6	504,3
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>37 359,3</b>	37 112,0
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>42 146,1</b>	41 143,9
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserve légale provenant du capital			
Réserves issues d'apports de capital		2 000,0	2 000,0
Réserves provenant de bénéfices, constituées en vertu de lois spéciales			
Réserves LCdF 67 Infrastructure Réseau		-37,3	-16,3
Réserves LCdF 67 Infrastructure Énergie		4,3	2,7
Réserve LTV 36 Trafic régional voyageurs		-81,4	-215,5
Réserves facultatives issues du bénéfice		700,0	1 000,0
Bénéfice/Perte résultant du bilan			
Bénéfice reporté		126,7	220,4
Bénéfice/Perte de l'exercice	6	265,1	-279,0
<b>Total Fonds propres</b>		<b>11 977,4</b>	11 712,3
<b>Total Passif</b>		<b>54 123,5</b>	52 856,2

# Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

112

## 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 2023, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 107,9% (2022: 100,6%). Les engagements de prévoyance se sont montés à 450,0 millions de francs au 31 décembre 2023 (2022: 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 (2022: 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 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<sup>er</sup> 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 2023 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,5 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 31,7 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, 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	2023	2022
Trafic voyageurs	3 550,3	3 241,0
Infrastructure (produit des sillons)	242,3	241,0
<b>Produits du trafic</b>	<b>3 792,6</b>	<b>3 482,0</b>

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2023	2022
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	279,7	284,0
Cantons	319,8	327,3
Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	<b>599,5</b>	<b>611,3</b>
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la Convention sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 453,8	1 484,3
Parts d'investissement non activables	358,3	329,3
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	339,7	326,4
Total Prestations de la Confédération résultant de la Convention sur les prestations	<b>2 151,9</b>	<b>2 140,0</b>
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	174,7	131,4
Cantons	9,1	25,2
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	<b>183,9</b>	<b>156,7</b>
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 335,7</b>	<b>2 296,6</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>2 935,2</b>	<b>2 908,0</b>

### 3 Produits accessoires.

En millions de francs	2023	2022
Prestations d'exploitation ferroviaire	58,7	56,9
Prestations de service	232,5	234,0
Travaux de maintenance et d'entretien	129,7	121,6
Produits résultant de la location	104,8	100,2
Produits résultant des ventes d'énergie	469,7	430,3
Opérations de change	26,8	28,2
Commissions	33,8	32,7
Matériel et imprimés	78,1	77,4
Participations financières	303,4	255,4
Autres produits accessoires	103,4	117,2
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 541,0</b>	<b>1 454,0</b>

### 4 Charges de personnel.

En millions de francs	2023	2022
Charges salariales	2 803,8	2 717,4
Location de personnel	542,4	536,7
Charges sociales	537,9	515,0
Autres charges de personnel	196,1	186,8
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 080,3</b>	<b>3 955,9</b>

### 5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2023	2022
Prestations d'exploitation ferroviaire	475,7	425,0
Location d'immobilisations corporelles	75,5	70,9
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	589,1	535,3
Charges de véhicules	110,0	149,1
Charges d'énergie	570,4	701,9
Charges d'administration	102,8	104,0
Charges d'informatique	226,4	203,4
Dépenses publicitaires	44,3	41,6
Concessions, droits et taxes	106,2	118,0
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur prestations des pouvoirs publics	96,5	96,7
Charges d'exploitation diverses	166,1	159,6
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 563,0</b>	<b>2 605,5</b>

### 6 Bénéfice/Perte de l'exercice.

En millions de francs	2023	2022
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	22,0	134,1
Infrastructure selon l'art. 67 LCdF	-21,0	-20,6
Tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction selon l'art. 67 LCdF	1,6	0,8
Bénéfice résultant des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	262,5	-393,3
<b>Bénéfice/Perte de l'exercice</b>	<b>265,1</b>	<b>-279,0</b>

L'Office fédéral des transports 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	31.12.2023	31.12.2022
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	246,1	204,4
envers les détenteurs de participations	14,8	13,8
envers les participations	12,1	7,8
Corrections de valeur	-5,5	-6,0
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>267,4</b>	<b>220,0</b>

115

## 8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Autres participations	45,1	44,6
Correction de valeur sur autres participations	-10,9	-10,4
Prêts aux sociétés du groupe	768,3	844,8
Correction de valeur sur les prêts envers des sociétés du groupe	-105,0	-65,0
Prêts aux sociétés associées	1,0	1,1
Autres immobilisations financières	179,9	193,3
<b>Immobilisations financières</b>	<b>878,4</b>	<b>1 008,5</b>

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 (40,0 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. CFF SA a en outre remis à CFF Cargo SA une promesse de garantie de liquidités pour des prêts supplémentaires à hauteur de 90,0 millions de francs.

## 9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	608,8	570,1
envers les détenteurs de participations	42,6	37,7
envers les participations	7,3	3,1
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>658,7</b>	<b>610,8</b>

## 10 Dettes financières à court terme et à long terme.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Dettes bancaires	3 373,3	3 476,0
Dépôts en espèces liés aux dérivés de taux d'intérêt (passif)	0,0	58,1
Dettes résultant de contrats de leasing	28,2	33,8
Caisse du personnel	708,8	804,7
Dettes financières envers les sociétés du groupe	509,7	513,2
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 480,0	6 295,0
Prêts de l'institution de prévoyance	824,5	916,6
<b>Dettes financières à court terme et à long terme</b>	<b>11 924,5</b>	<b>12 097,4</b>

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention sur les prestations)	4 038,1	4 079,6
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (Convention de mise en œuvre)	18 880,6	18 076,1
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	837,3	830,9
Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération	158,7	158,7
Prêts des cantons	2 089,3	2 073,5
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>26 003,9</b>	<b>25 218,7</b>

Les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Ils comprennent les avoirs en comptes courants envers la Confédération en relation avec des projets en phase de construction, pour un montant de 31,3 millions de francs (2022: 24,8 millions).

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Dettes à court terme envers les institutions publiques	81,6	75,0
Autres dettes à court terme	162,6	128,5
Régularisation des recettes à long terme	42,8	47,3
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaborateurs	623,0	624,0
<b>Autres dettes à court terme et à long terme</b>	<b>910,1</b>	<b>874,8</b>

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Sites contaminés	31,7	33,2
Contrats énergétiques déficitaires	307,3	327,3
Vacances/avoirs en temps	184,4	179,2
Restructurations	12,3	15,7
Maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs	130,2	169,7
Autres provisions	113,6	121,2
<b>Provisions à court terme et à long terme</b>	<b>779,5</b>	<b>846,3</b>

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 115,5 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs afin de financer les travaux effectués (2022: 92,7 millions). Parallèlement, 76,4 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules n'ayant pas nécessité de travaux de maintenance considérables durant l'exercice sous revue (2022: 69,2 millions). De plus, suite à la vente de véhicules, des provisions d'un montant de 0,5 million de francs ont été transférées à l'acquéreur.

## Autres données.

### Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'est inscrit à 27 440 (2022: 26 827).

### 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	31.12.2023	31.12.2022
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	8 344,8	8 280,8
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	3 482,2	3 403,9
<b>Total</b>	<b>11 827,0</b>	<b>11 684,8</b>

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. D'autres engagements partiels subsistent du fait des participations détenues dans les centrales électriques en participation à des fins de prise en charge des coûts annuels de celles-ci. Ces engagements ne peuvent pas être évalués de manière fiable en raison de la longue durée d'exploitation.

### Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Cautionnements et garanties	39,3	41,2
<b>Total</b>	<b>39,3</b>	<b>41,2</b>

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

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Leasings	50,5	56,6
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente Eurofima	3 055,7	3 315,4
<b>Total</b>	<b>3 106,2</b>	<b>3 372,0</b>

### Engagements conditionnels.

En millions de francs	31.12.2023	31.12.2022
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Clauses de responsabilité statutaires	302,0	325,0
Autres	154,5	248,6
<b>Total</b>	<b>560,5</b>	<b>677,6</b>

## 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.

## 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 22 février 2024, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2023.

# Informations selon l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires.

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 2022) et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture de 400,0 millions de francs (inchangé par rapport à 2022).

119

## Immobilisations du secteur Infrastructure (art. 7 OCEC).

En millions de francs	Valeur comptable nette	Entrées	Reclassifications liées aux immobilisations en cours de construction	Amortissements	Sorties	Valeur comptable nette
	1.1.2023					31.12.2023
Bâtiments et biens-fonds	1 625,3	1,8	30,9	-30,2	-0,7	1 627,1
Ouvrages d'art	9 340,4	0,0	302,5	-186,5	-2,4	9 454,0
Ponts	1 943,9	0,0	114,9	-44,3	-0,6	2 013,8
Tunnels	6 484,5	0,0	43,5	-117,9	0,0	6 410,2
Autres ouvrages d'art	912,0	0,0	144,1	-24,2	-1,7	1 030,0
Installations de la voie ferrée	8 239,1	0,0	580,5	-338,9	-21,7	8 459,1
Voies	3 825,5	0,0	306,8	-177,3	-11,6	3 943,4
Branchements	1 919,4	0,0	151,0	-98,9	-8,4	1 963,1
Autres installations de la voie ferrée	2 494,3	0,0	122,7	-62,7	-1,8	2 552,5
Installations de courant de traction	2 679,4	0,6	162,8	-105,5	-5,4	2 732,0
Installations de la ligne de contact	1 490,3	0,0	87,3	-52,4	-2,8	1 522,5
Autres installations de courant de traction	1 189,1	0,6	75,5	-53,1	-2,6	1 209,5
Installations de sécurité	2 694,6	0,0	153,1	-245,0	-9,3	2 593,5
Postes d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	2 152,2	0,0	112,8	-191,6	-5,9	2 067,5
Autres installations de sécurité	542,5	0,0	40,3	-53,3	-3,4	526,0
Installations à basse tension et installations de télécommunication	1 923,7	0,0	36,3	-259,6	-12,8	1 687,7
Récepteurs électriques à basse tension	1 419,9	0,0	-42,9	-148,5	-1,7	1 226,8
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	503,9	0,0	79,3	-111,1	-11,2	460,9
Installations d'accueil	1 073,6	0,0	127,4	-32,2	-2,9	1 166,0
Quais et accès	1 017,9	0,0	128,7	-30,5	-2,9	1 113,2
Autres installations d'accueil	55,7	0,0	-1,2	-1,6	0,0	52,8
Véhicules Infrastructure	748,3	0,1	23,3	-55,5	-1,4	714,8
Véhicules ferroviaires	719,6	0,0	6,9	-47,2	-0,3	679,0
Autres véhicules Infrastructure	28,7	0,1	16,4	-8,3	-1,1	35,8
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	430,0	0,0	267,0	-136,2	-10,6	550,3
Installations en cours de construction	4 350,1	2 210,3	-1 683,9	0,0	0,0	4 876,5
<b>Total</b>	<b>33 104,7</b>	<b>2 212,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 389,5</b>	<b>-67,2</b>	<b>33 860,9</b>
Total Valeurs d'acquisition	51 092,7					52 759,9
Total Corrections de valeur cumulées	-17 988,0					-18 898,9
<b>Total Valeur comptable nette</b>	<b>33 104,7</b>					<b>33 860,9</b>

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

En millions de francs	2023	2022
Amortissements des immobilisations corporelles	1 282,5	1 260,3
Amortissements des immobilisations incorporelles	107,0	91,8
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	65,7	128,3
<b>Total</b>	<b>1 455,2</b>	<b>1 480,4</b>

120

## 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	2023	2023	2023
Bâtiments et biens-fonds	60,0	13,6	46,5
Ouvrages d'art	404,7	63,8	340,9
Ponts	195,5	21,8	173,7
Tunnels	103,1	23,2	79,9
Autres ouvrages d'art	106,1	18,7	87,4
Installations de la voie ferrée	890,1	147,3	742,8
Voies	620,7	95,3	525,4
Branchements	248,4	47,9	200,5
Autres installations de la voie ferrée	21,1	4,1	16,9
Installations de courant de traction	206,1	27,9	178,2
Installations de la ligne de contact	135,3	17,4	117,9
Autres installations de courant de traction	70,8	10,4	60,3
Installations de sécurité	335,3	60,1	275,3
Postes d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	245,1	53,2	191,9
Autres installations de sécurité	90,2	6,9	83,3
Installations à basse tension et installations de télécommunication	219,7	27,6	192,2
Récepteurs électriques à basse tension	117,7	11,5	106,2
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	102,0	16,1	85,9
Installations d'accueil	300,6	43,6	257,0
Quais et accès	294,4	42,7	251,7
Autres installations d'accueil	6,2	0,9	5,3
Véhicules Infrastructure	31,5	0,8	30,8
Véhicules ferroviaires	12,9	0,0	12,9
Autres véhicules Infrastructure	18,6	0,7	17,8
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	220,8	71,6	149,2
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les contributions d'investissement	60,3	60,3	0,0
<b>Total</b>	<b>2 729,2</b>	<b>516,4</b>	<b>2 212,8</b>

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1737,4 millions de francs contre 1683,2 millions en 2022) et les aménagements (981 millions de francs contre 814,0 millions en 2022), ainsi qu'à partir de fonds propres (10,7 millions de francs contre 41,2 millions en 2022).

## 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 % <b>31.12.2023</b>	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31.12.2022
<b>Transport et tourisme</b>				
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	99,47
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
EuroBasilea SA, Muttenz	CHF 0,10	0,06	60,00	0,00
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
<b>Transporteurs et transitaires</b>				
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	65,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF 0,10	0,10	100,00	0,00
SBB Cargo International SA, Olten	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
RAIpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85
<b>Centrales électriques</b>				
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
<b>Immeubles et parkings</b>				
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., 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
<b>Divers</b>				
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
Transsicura AG, Bern	CHF 2,00	2,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42
AlpTransit Gotthard AG, Lucerne (fusionnée)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00

## 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'Office fédéral des transports 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 d'utiliser comme suit le bénéfice résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2023:

122

En millions de francs	<b>31.12.2023</b>
Bénéfice reporté de l'exercice précédent	107,3
Prélèvement sur la réserve art. 67 LCdF Infrastructure et tâche systémique alimentation en courant de traction	19,4
Bénéfice reporté	126,7
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	<b>265,1</b>
<b>Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale</b>	<b>391,8</b>
<b>Utilisation du bénéfice résiduel résultant du bilan</b>	
Affectation à la réserve Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	-22,0
Affectation à la réserve légale selon l'art. 672 CO	-13,1
Affectation à la réserve facultative issue du bénéfice	-200,0
<b>Report à compte nouveau</b>	<b>156,7</b>

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

**Deloitte.**

Deloitte SA  
Pfungstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00  
Fax: +41 (0)58 279 66 00  
www.deloitte.ch

## **Rapport de l'organe de révision**

À l'assemblée générale de  
**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 de la Chemins de fer fédéraux suisses CFF (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2023, le compte de résultat pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables (pages 110-121).

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 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 d'audit.

### *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 d'audit sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des comptes annuels, 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  
Sur l'audit des comptes annuels au  
31 décembre 2023

#### *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 son exploitation. 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 les comptes annuels 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 d'audit. 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 annuels 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 22 février 2024

# Rapport de développement durable.

125

Rapport de gestion 2023

Le développement durable aux CFF	126	Nous sommes les pionniers du développement durable des transports	149
Contribution des CFF à la réalisation des ODD	130	Nous sommes un employeur responsable	157
Objectif climat	132	Index GRI	165
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement	139		

# Le développement durable aux CFF.

126

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.

La stratégie 2030 des CFF indique les orientations stratégiques de l'entreprise, notamment les clientes et clients, ainsi que la mission-clé du chemin de fer, à savoir la ponctualité, la fiabilité et la sécurité. Les CFF ont en outre inscrit dans leur stratégie l'ambition d'être exemplaires dans tous les aspects du développement durable et de placer les femmes et les hommes au cœur de leur activité: pour les voyageuses et les voyageurs, pour le personnel et pour la société. Autrement dit, pour toute la Suisse. Il en résulte trois axes d'engagement des CFF en faveur du développement durable.

## Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

Les CFF améliorent leur empreinte écologique de manière exemplaire et réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, ils misent sur les énergies renouvelables, renforcent l'efficacité énergétique et encouragent le passage à une économie circulaire. Ils favorisent en outre des espaces de vie durables et connectés pour l'humain et la nature en élaborant leurs projets et chantiers de manière responsable ainsi qu'en promouvant 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

Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

**Climat et énergie**



**Économie circulaire**



**Habitats durables**



### Société

Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

**Mobilité durable**



**Sécurité et résilience**



**Achats durables**



### Personnel

Nous sommes un employeur responsable.

**Employeur attractif**



**Santé et sécurité au travail**



**Égalité des chances**



→ Respect de la gouvernance et de la compliance → Reporting transparent → Dialogue avec les parties prenantes

Pour leurs thèmes prioritaires en matière de développement durable, les CFF ont défini les principaux objectifs suivants:

Axe prioritaire	Thème principal	Objectif
Environnement	Climat et énergie	D'ici à 2030, les CFF diviseront par deux les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité par rapport à l'année de référence 2018. D'ici à 2030, ils économiseront 850 gigawattheures (GWh) d'énergie par an par rapport à 2010 et augmenteront l'efficacité énergétique de 30%.
	Économie circulaire	Les CFF ancrent l'économie circulaire dans leurs processus et leur culture d'entreprise, et en font une norme à l'échelle du groupe. Ils évitent les déchets d'exploitation, recyclent les matériaux valorisables et éliminent les déchets spéciaux conformément à la loi.
	Habitats durables	Les CFF entendent, d'ici à 2030, entretenir 20% de leurs talus en les maintenant proches de leur état naturel. Ils appliquent les normes de développement durable aux constructions nouvelles et remplaceront les chauffages à combustibles fossiles par des alternatives renouvelables d'ici à 2030.
Société	Mobilité durable	Les CFF permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en train en toute autonomie. Pour les gares et arrêts qui ne sont pas encore accessibles sans restrictions, ils proposent des solutions transitoires ou de remplacement. D'ici à 2050, les CFF augmenteront la part du rail dans la répartition modale dans les trafics voyageurs et marchandises.
	Sécurité et résilience	Les CFF traitent les données de leur clientèle conformément aux directives sur la protection des données et augmenteront d'ici à 2026 le degré de maturité de la sécurité de l'information dans toute l'entreprise. Ils réduisent les risques de conséquences des conditions météorologiques sur les personnes ainsi que les dommages causés à l'environnement, aux infrastructures, aux bâtiments, aux biens et aux installations.
	Achats durables	D'ici à 2027, les CFF entendent améliorer leur score EcoVadis relatif aux achats responsables en lui faisant atteindre 80 points, et demanderont à leurs fournisseurs, lorsque c'est pertinent, de se soumettre à une évaluation EcoVadis.
Personnel	Employeur attractif	Les CFF comptent parmi les meilleurs employeurs de Suisse. Les CFF identifient les changements potentiels dans les secteurs professionnels et développent les compétences de leur personnel.
	Santé et sécurité au travail	Les CFF entendent maintenir les accidents professionnels à un faible niveau et stabiliser le nombre de jours d'absence.
	Égalité des chances	D'ici à 2025, les CFF auront deux femmes ou plus dans chaque équipe de direction. En outre, davantage d'équipes de direction devraient parler plusieurs langues.

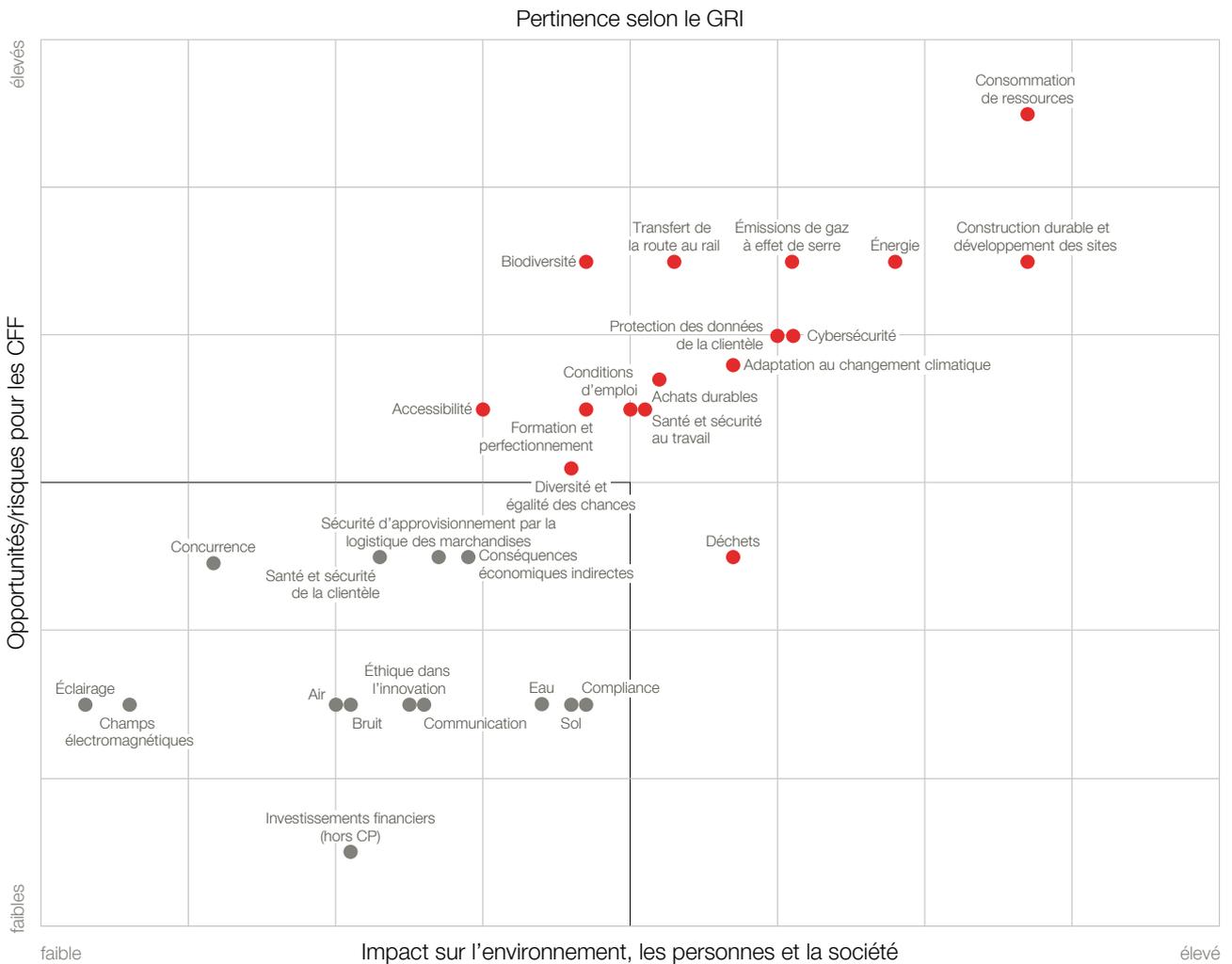
D'autres objectifs et indicateurs relatifs aux thèmes prioritaires sont présentés dans les différents chapitres, à partir de la page 139. Un aperçu des principaux indicateurs est disponible dans le tableau de la page 49 «Indicateurs ESG (Environnement, Social, Governance)».

## 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 aux 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 secondaires 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.

128

## 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 30 thèmes, 16 répondent à cet objectif et s'avèrent ainsi pertinents pour le rapport. Pour une meilleure vue d'ensemble, les 16 thèmes ont été associés à neuf thèmes principaux.

Axe prioritaire	Thème principal	Thèmes du rapport sur le développement durable
Environnement	Climat et énergie	Émissions de gaz à effet de serre Énergie
	Économie circulaire	Consommation de ressources Déchets
	Habitats durables	Biodiversité Construction durable et développement des sites
Société	Mobilité durable	Accessibilité Transfert de la route au rail
	Sécurité et résilience	Protection des données de la clientèle Cybersécurité Adaptation au changement climatique
	Achats durables	Achats durables
Personnel	Employeur attractif	Conditions d'emploi Formation et perfectionnement
	Santé et sécurité au travail	Santé et sécurité au travail
	Égalité des chances	Diversité et égalité des chances

129

## Au sujet du rapport.

Les CFF publient leurs prestations dans les domaines de l'écologie, de la société et de la gouvernance (ESG) conformément aux GRI Sustainability Reporting Standards et de la Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). La partie «Rapport du groupe» porte sur les thématiques relatives à l'écologie et à la société sur lesquelles le groupe a travaillé tout particulièrement en 2023. Les objectifs stratégiques, les indicateurs relatifs aux principaux thèmes du développement durable et les risques et opportunités liés au climat sont présentés dans la partie «Rapport de développement durable». Les informations sur la gouvernance se trouvent dans la partie Corporate Governance. Les indications sont valables pour CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse) à l'exclusion des autres filiales 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 figurent directement à l'endroit correspondant. Les indicateurs présentés sont complétés par le portail statistique CFF sur [reporting.sbb.ch](https://reporting.sbb.ch). Aucune confirmation externe («external assurance») n'a été demandée 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](mailto:christina.meier@sbb.ch).

# Contribution des CFF à la réalisation des ODD.

130

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 35 000 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 renouvelables.

→ 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 à travers l'action qu'ils mènent dans le cadre de leur engagement en faveur du développement durable. En premier lieu, ils contribuent de manière significative, via la réduction systématique des émissions de gaz à effet de serre, leur stratégie énergétique et leur offre, à la transition énergétique (ODD 7) et à la protection du climat (ODD 13).

Les CFF ont, en tant que prestataire de mobilité, gestionnaire d'infrastructure, employeur, propriétaire foncier et acheteur majeur, largement participé 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.

 <p><b>9</b> INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE</p>	 <p><b>10</b> INÉGALITÉS RÉDUITES</p>	 <p><b>11</b> VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES</p>	 <p><b>12</b> CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES</p>	 <p><b>13</b> MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES</p>	 <p><b>15</b> VIE TERRESTRE</p>
					
<p>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.</p> <p>→ Pour davantage d'informations, voir les sections Transfert de la route au rail, et Protection des données sur la clientèle et cybersécurité</p>	<p>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.</p> <p>→ Pour davantage d'informations, voir les sections Égalité des chances et Accessibilité</p>	<p>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 travail, de logement et 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.</p> <p>→ Pour davantage d'informations, voir les sections Construction durable et développement de sites et Économie circulaire</p>	<p>Les CFF font partie des plus grands adjudicateurs de Suisse. Tout au long de la chaîne de création de valeur, ils tiennent compte davantage 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.</p> <p>→ Pour davantage d'informations, voir les sections Économie circulaire et Approvisionnement durable</p>	<p>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 CO<sub>2</sub> en vertu de critères scientifiques 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 aux répercussions des changements climatiques.</p> <p>→ 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</p>	<p>En tant que gestionnaire d'infrastructure majeur, 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.</p> <p>→ Pour davantage d'informations, voir la section Biodiversité</p>

# Objectif climat.

En tant qu'entreprise liée à la Confédération, les CFF entendent assumer leur responsabilité en matière de protection du climat et vis-à-vis de la société. Dans ce rapport de gestion, ils présentent pour la première fois leurs risques et opportunités relatifs au climat conformément aux directives de la [Task Force on Climate-related Financial Disclosures \(TCFD\)](#). Leur objectif est de montrer à la Confédération et à la population les répercussions du changement climatique sur l'exploitation et les finances des CFF.

Dans ce rapport, les CFF indiquent les risques et opportunités liés au climat et résultant des mesures de protection et d'adaptation qu'ils ont mis en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et renforcer la résilience face au changement climatique. Le rapport précise, d'une part, comment les CFF gèrent ces risques et opportunités et énonce, d'autre part, les mesures et les objectifs que le groupe s'est fixés à ce titre. Il reprend les chapitres de l'index TCFD. Le rapport décrit surtout les conséquences financières sous un angle qualitatif, à quelques exceptions près.

## Gouvernance.

Présentation de la gouvernance des risques et opportunités liés au climat.

### **a. Surveillance des risques et opportunités liés au climat par le Conseil d'administration et la Direction du groupe.**

Les CFF accordent une grande importance au développement durable (protection de l'environnement et du climat) ainsi qu'à la gestion des risques sociaux et économiques. La protection du climat est ancrée dans la stratégie CFF, qui a été approuvée par le Conseil d'administration. La réduction des émissions de gaz à effet de serre compte parmi les objectifs du groupe CFF.

En plus de la stratégie et des objectifs, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des risques et des opportunités. Il répond par exemple de la gestion des risques liés au climat, qui découlent des problèmes d'atténuation (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et d'adaptation au changement climatique. Les CFF considèrent ces risques comme des risques pour le groupe. Ils rendent compte des répercussions sur l'activité et les finances, et répondent également de la définition et de la surveillance des mesures dans le cadre du processus de gestion des risques à l'échelle du groupe.

### **b. Rôle du management dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités liés au climat.**

La Direction du groupe est tenue d'identifier les risques, de les évaluer et de formuler des recommandations de gestion des risques au Conseil d'administration. Sont notamment concernés les risques et opportunités liés au climat.

La Direction du groupe est en outre chargée de surveiller le niveau de réalisation des objectifs climatiques fixés par le groupe. Sur la base des prévisions trimestrielles, la Direction du groupe pilote la mise en œuvre continue des mesures de protection du climat. La mise en œuvre opérationnelle des mesures est assurée par un comité représentant toutes les divisions et directions spécialisées. Comme pour tous les autres objectifs du groupe, l'atteinte de l'objectif de protection du climat entre en compte dans la part variable de la rémunération des membres de la Direction du groupe.

Vous trouverez plus d'informations sur la gouvernance dans le rapport de gouvernance d'entreprise, page 51.

## Stratégie.

Présentation des répercussions effectives et potentielles des risques et des opportunités liés au climat sur l'activité commerciale, la stratégie et la planification financière.

- a. **Risques et opportunités liés au climat pour l'organisation à court, moyen et long terme.**
- b. **Répercussions des risques et opportunités liés au climat sur l'activité commerciale, la stratégie et la planification financière.**
- c. **Résilience de la stratégie face à différents scénarios climatiques, notamment celui d'un réchauffement de 2 °C ou moins.**

Les CFF sont concernés par le changement climatique en qualité de prestataire de mobilité et de gestionnaire d'infrastructure, mais aussi en tant que producteur d'énergie, propriétaire immobilier et employeur.

### **Les dangers naturels augmentent avec le changement climatique.**

Les CFF sont habitués à devoir anticiper les dangers naturels pour mieux les prévenir. Ils exploitent depuis longtemps des forêts protectrices et des équipements de protection, et misent sur une évaluation de la situation par des collaboratrices et collaborateurs compétents. Mais les risques physiques liés au changement climatique ne cessent d'augmenter. Du fait de l'accentuation de la tendance aux fortes pluies, les inondations, glissements de terrain, coulées de boue et laves torrentielles seront non seulement plus fréquents et plus intenses, mais pourront également se produire à des endroits jusqu'ici épargnés. En outre, il y aura plus d'avalanches de neige mouillée et de pentes instables en hiver puisque la limite pluie-neige est très variable et tend à se situer à une altitude plus élevée. Par ailleurs, avec l'augmentation des températures, le permafrost fond davantage, ce qui rend les pentes instables.

Les CFF fondent leur gestion préventive des installations et des dangers naturels sur la recherche, l'innovation et le management de processus. Ils réalisent des analyses d'exposition et de vulnérabilité selon différents scénarios climatiques pour anticiper les changements et en déduire les mesures d'adaptation à mettre en œuvre pour chaque installation.

Par ailleurs, les températures toujours plus élevées et les vagues de chaleur plus fréquentes et plus fortes, qui s'accompagnent de périodes de sécheresse, présentent d'autres risques pour les CFF. L'usure prématurée, les baisses de productivité et la multiplication des dommages à l'infrastructure, au matériel roulant et aux bâtiments sont plus probables. Le risque d'incendie de forêt et de talus augmente également. Comme tout danger naturel, ces risques peuvent entraîner des accidents, interruptions, suppressions ou retards dans l'exploitation ferroviaire, et compromettre la sécurité, la disponibilité et la ponctualité de l'offre, ainsi que la satisfaction de la clientèle. Sur le long terme, les installations doivent être remplacées plus tôt que prévu et réparées plus souvent. Les coûts d'entretien, mais aussi de prévention et de gestion des épisodes météorologiques extrêmes augmentent. L'exposition à des risques physiques accroît en outre le risque de baisse de la valeur comptable des actifs, notamment immobiliers. Les besoins de financement sont donc plus importants compte tenu de l'augmentation des coûts et de la diminution des recettes.

Les CFF consacrent actuellement 10 à 15 millions de francs par an en moyenne à la protection contre les dangers naturels tels que les avalanches, glissements de terrain, chutes de pierres, coulées de boue et inondations. Pour lutter contre les îlots de chaleur et les fortes précipitations, ils ont déjà commencé à rétablir la perméabilité de certaines surfaces afin d'augmenter la capacité de rétention d'eau, selon le principe de la ville-éponge. Sur les sites les plus exposés, ils posent les voies de façon à ralentir leur distension sous l'effet de la chaleur.

### **La chaleur, un risque pour la santé.**

Le changement climatique nuit à la santé de la clientèle et du personnel. La chaleur accablante, dans les trains non climatisés ou dont la climatisation est défectueuse et dans les gares exposées au soleil, constitue un facteur de risque de plus en plus marqué pour les personnes souffrant des fortes températures. La productivité au travail peut être freinée en période de canicule. Le risque de devoir interrompre les travaux, notamment sur des chantiers, ou de déplorer davantage d'accidents au travail ou pendant les loisirs est également accru pendant les vagues de chaleur. Même sous nos latitudes, les maladies tropicales seront plus fréquentes à l'avenir et entraîneront plus d'absences parmi le personnel si nous n'avons pas les médicaments et les vaccins adaptés.

Les CFF mettent en œuvre différentes mesures pour veiller au bon fonctionnement de la climatisation dans les trains et, ainsi, assurer une certaine qualité de confort pour la clientèle. Dans le cadre d'activités particulièrement exposées, ils réalisent des tests de résistance aux fortes chaleurs et proposent des accessoires complémentaires, comme des protections anti-UV et des casquettes réfrigérantes afin de protéger leur personnel.

### **Les conséquences du changement climatique sur l'approvisionnement énergétique.**

Les trains CFF sont d'ores et déjà alimentés à 90% par du courant issu d'une énergie renouvelable. L'électricité des gares, des bureaux et de l'infrastructure ferroviaire provient exclusivement de sources renouvelables. Les températures élevées et la sécheresse ont une incidence sur la production d'énergie hydraulique et l'alimentation électrique associée. Et c'est justement en été que les besoins énergétiques pour climatiser et rafraîchir les trains, les bâtiments, les ateliers, les entrepôts et les infrastructures informatiques sont plus élevés. En outre, des conflits pour l'utilisation de l'eau pourront se produire, par exemple si l'eau des lacs de retenue est nécessaire à l'agriculture. En cas de pénurie d'énergie, les CFF devront augmenter leur part d'achat pour la production ferroviaire et l'immobilier, ce qui se traduirait par des coûts plus importants étant donné la hausse des prix. Si l'électricité issue des sources d'énergie renouvelables n'est pas disponible au moment opportun, les CFF ne pourront pas réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> assez rapidement. Avec leur stratégie énergétique et le programme d'économie d'énergie qu'ils ont débuté en 2012, les CFF améliorent leur efficacité énergétique d'année en année et contribuent à limiter les effets du changement climatique liés à l'énergie. Les CFF entendent continuer d'accroître leur capacité de production et de stockage de l'énergie hydraulique et investir dans le développement des énergies renouvelables, comme le photovoltaïque. Le financement de ces projets n'est toutefois pas encore garanti.

### **La hausse des températures a-t-elle aussi des avantages?**

Le changement climatique ne présente pas que des risques pour les CFF, mais aussi des avantages. L'élévation de la limite pluie-neige en hiver engendre une baisse des coûts d'entretien des installations par temps de gel ou de neige. De plus, le chauffage des bâtiments et des aiguilles consomme de moins en moins d'énergie. Les températures plus douces permettent de travailler davantage sur les chantiers durant l'hiver. À mesure que la neige fera place à la pluie, il devrait y avoir plus d'eau pour la production d'énergie, à court voire à moyen terme. Des études approfondies seront nécessaires pour déterminer si l'impact global du changement climatique sur l'entretien, la production d'énergie et les temps de travail est finalement négatif ou positif, et quelles en seront les conséquences financières.

### **L'abandon des énergies fossiles présente de nouvelles opportunités.**

Le train restera le moyen de transport le plus écologique après la mobilité douce. C'est l'un des principaux avantages de la transition vers une société sans énergies fossiles pour les CFF. Le transfert du trafic vers le rail permet d'éviter près de 10% des émissions totales de la Suisse. Les CFF contribuent ainsi considérablement à la protection du climat dans le pays. Le train occupe beaucoup moins de surface par personne que le trafic individuel, sans compter que les CFF entendent continuer à améliorer la conception de l'offre en limitant les aménagements de l'infrastructure et en respectant le principe de l'efficacité énergétique. Cela contribue à préserver des espaces verts et des surfaces perméables essentiels à la protection du climat et à l'adaptation au climat.

La prise de conscience du changement climatique dans la population et ses objectifs climatiques renforcent l'image du train comme un moyen de transport respectueux de l'environnement. Grâce à une planification proactive à long terme, les CFF projettent de développer leur offre durable, d'exploiter ce potentiel sur le marché et de générer plus de trafic et de recettes. De nouvelles prescriptions pour la protection du climat visant par exemple à limiter le trafic individuel dans les grandes et moyennes villes constituent de nouvelles opportunités de marché pour les CFF. La restriction de navigation sur le Rhin lorsque le niveau de l'eau est bas contribue en outre au transfert du transport de marchandises vers le rail. Le transport du CO<sub>2</sub> en vue de son stockage dans le sous-sol constitue un nouveau débouché pour les CFF. En développant leur production d'énergie hydraulique et photovoltaïque, les CFF deviendront moins tributaires des importations d'électricité. Par ailleurs, en privilégiant l'électricité plutôt que le diesel, ils réduiront les coûts d'entretien de leur matériel roulant ainsi que des engins de construction et de manœuvre. Sur le marché du travail, les dernières tendances montrent que les entreprises durables ayant des objectifs climatiques précis plaisent beaucoup au personnel et aux candidates et candidats, ce qui permet de remédier à la pénurie de personnel qualifié.

### **Les efforts réalisés sont-ils suffisants pour réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre?**

La contribution à l'accord de Paris sur le climat fait partie des objectifs du groupe CFF, qui s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre conformément aux directives scientifiques. Les CFF ont d'ailleurs adopté une stratégie climatique en 2020. Ils doivent trouver et financer des alternatives non fossiles pour leurs véhicules de chantier

et leurs engins de manœuvre sur rail afin d'atteindre leurs objectifs climatiques. À l'avenir, les bâtiments, aiguilles et véhicules routiers seront alimentés par du courant issu de sources renouvelables. Cela dit, les pénuries d'énergie et le manque de matières premières, de produits et de main d'œuvre représentent des risques de marché qui retardent le passage aux énergies renouvelables. De plus, les prix volatils de l'énergie et les restrictions liées au taux de couverture de la dette ne laissent pas les CFF totalement libres d'augmenter leur production d'énergie hydraulique et solaire comme ils le souhaiteraient, ni d'investir dans d'autres énergies renouvelables comme l'éolien.

Les CFF se sont fixé des objectifs climatiques ambitieux et veulent réduire considérablement leurs émissions de CO<sub>2</sub>. En tant qu'entreprise liée à la Confédération, les CFF sont tenus de viser l'objet de zéro émission nette d'ici à 2040, conformément à la loi sur le climat adoptée en juin 2023. Leur image sera ternie s'ils n'honorent pas leurs engagements. Par rapport à d'autres moyens de transport électriques, le train ne serait plus perçu comme respectueux du climat. La part du chemin de fer dans la répartition modale pourrait diminuer, ce qui pèserait sur le chiffre d'affaires. Par ailleurs, le recul du tourisme hivernal constitue pour les CFF un risque de perte de parts de marché, et donc de recettes. Le départ de collaboratrices et collaborateurs soucieux du climat accentuerait aussi la pénurie de personnel qualifié.

Le cas échéant, l'adoption de nouvelles normes et prescriptions pourrait en outre contraindre les CFF à verser des pénalités pour leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette, les CFF devront par ailleurs capter leurs émissions inévitables dans l'atmosphère, ce qui sera onéreux.

### **Des solutions innovantes pour préserver le climat.**

La promotion des énergies renouvelables, indissociable de la protection du climat, et la nécessité de mesures d'adaptation de l'activité au changement climatique poussent les entreprises à innover. Pour les CFF, cela se traduit par des opportunités technologiques. Le développement de solutions innovantes, l'exploitation du potentiel des technologies et la progression dans la transformation numérique sont autant de facteurs de succès centraux de la stratégie CFF. Les CFF souhaitent mettre au point, avec des partenaires de recherche et des acteurs de l'industrie, des solutions nouvelles aux problèmes climatiques pour les mettre à la disposition de leur clientèle et de leurs partenaires.

### **Les chaînes d'approvisionnement ne sont pas épargnées.**

Les CFF achètent de nombreux biens et services dans le monde entier. Quand des événements naturels perturbent leurs chaînes d'approvisionnement, ils subissent des retards et des fluctuations des prix d'achat qui peuvent à leur tour causer des retards, des reports et des coûts plus élevés pour leurs projets d'entretien et d'aménagement. Les CFF comptent notamment sur l'économie circulaire pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs fournisseurs et limiter le mieux possible les risques climatiques qui pèsent sur la chaîne d'approvisionnement. Les CFF utilisent les ressources à bon escient pour économiser l'énergie et limiter les coûts. À l'avenir, ils souhaitent mieux connaître leurs chaînes d'approvisionnement, une condition indispensable pour gérer efficacement les risques climatiques qui peuvent compromettre l'approvisionnement en raison de dangers naturels. Le passage à une chaîne d'approvisionnement sans énergies fossiles est particulièrement ambitieux. Les revendications climatiques adressées aux fournisseurs, qui peuvent nuire à l'image de marque, constituent un risque supplémentaire dans la transition des CFF.

### **Pour résumer, le changement climatique accentue les risques suivants pour les CFF:**

- mise en danger des personnes et des biens matériels;
- suppressions de trains, pénuries d'énergie et de personnel, pertes de recettes;
- retards de trains, ajournement des projets et des achats;
- coûts liés à la maintenance, à la réparation de dommages, aux mesures d'adaptation, à l'énergie et à l'approvisionnement, aux taxes sur le CO<sub>2</sub> et aux émissions négatives de CO<sub>2</sub>;
- absences liées à de nouvelles maladies, défaillances et accidents liés à la chaleur excessive;
- baisse de la satisfaction de la clientèle (confort dans les trains, atteinte des objectifs climatiques).

### **Financement de l'adaptation au changement climatique.**

Les CFF ne peuvent pas encore estimer avec certitude l'ampleur des conséquences financières du changement climatique, ni l'investissement nécessaire pour l'atténuer et s'y adapter. Nul ne sait encore si des incitations financières externes seront mises en place pour aider à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse. Des études approfondies sont nécessaires pour définir les répercussions financières du changement climatique sur l'infrastructure, le matériel roulant et l'immobilier, et pour fixer les mesures d'adaptation requises, y compris les conséquences en termes de coûts.

Un système ferroviaire fonctionnel doté d'une infrastructure résiliente garantit le transport des personnes et des marchandises par le rail dans tout le pays, ce qui est essentiel à la survie d'une économie nationale.

La stratégie climatique et énergétique des CFF contribue à la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques de la Suisse d'ici à 2050. La distinction entre les risques que les CFF sont finalement prêts à courir et ceux qu'il leur faut éviter, et le choix des moyens financiers, propres et publics, doivent encore être précisés avec le propriétaire et les commanditaires.

## Gestion des risques.

Présentation des processus d'identification, d'évaluation et de gestion des risques climatiques.

- a. Processus d'identification et d'évaluation des risques climatiques.**
- b. Processus de gestion des risques climatiques et planification financière de l'organisation.**
- c. Intégration des processus d'identification, d'évaluation et de gestion des risques climatiques dans le management du risque général.**

Les CFF mettent en œuvre une démarche intégrée d'identification et d'évaluation de leurs risques climatiques dans le cadre du processus «Corporate Risk Management». Pour ce faire, les services de gestion des risques des divisions Infrastructure, Marché Voyageurs, Production Voyageurs et Immobilier, du segment Trafic marchandises, ainsi que les unités centrales évaluent et gèrent les risques et les mesures à prendre dans leur domaine. Le Corporate Risk Management se charge de consolider les risques des différentes entités.

Vous trouverez plus d'informations sur la gestion des risques dans le rapport de gouvernance d'entreprise, page 62, et dans le rapport financier, page 102.

## Indicateurs et objectifs.

Publication des indicateurs et des objectifs d'évaluation et de gestion des risques et opportunités climatiques significatifs.

- a. Indicateurs retenus pour évaluer les risques et opportunités climatiques, conformes à la stratégie et au processus de management du risque.**
- b. Émissions de gaz à effet de serre scope 1, 2 et, le cas échéant, 3, ainsi que risques correspondants.**
- c. Objectifs de gestion des risques et opportunités climatiques, y compris résultat attendu.**

Dans le cadre de la gestion de leurs risques et opportunités climatiques, les CFF ont défini les objectifs et unités de mesure suivants pour les catégories TCFD énumérées.

### **Émissions de gaz à effet de serre.**

Les CFF aident la Suisse à atteindre ses objectifs climatiques. Ils ont en effet défini les objectifs suivants dans leur stratégie climatique. D'ici à 2030, les CFF vont diminuer de 50% leurs émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation par rapport à l'année de référence 2018. D'ici à 2040, ils vont réduire leurs émissions (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 atteindre en décembre 2021. Pour l'initiative «Exemplarité Énergie et Climat» de la Confédération, les CFF se sont par ailleurs engagés à économiser l'énergie et à réduire leurs émissions de gaz à effet de

serre. Cependant, c'est surtout l'empreinte CO<sub>2</sub> très importante des achats des CFF qu'il conviendrait d'améliorer, bien plus que les émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation. C'est pourquoi les CFF entendent aussi réduire leurs émissions de scope 3 de 30% d'ici 2030.

#### Indicateurs

- Bilan des gaz à effet de serre Chapitre «Émissions de gaz à effet de serre», p. 139-140
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre Chapitre «Émissions de gaz à effet de serre», p. 140

#### Risques de la transition.

Les CFF réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre en économisant l'énergie, en l'utilisant plus efficacement, en misant sur les sources d'énergie renouvelables, en remplaçant les gaz techniques nocifs pour le climat et en instaurant le standard de l'économie circulaire. Ils chaufferont ainsi leurs bâtiments (d'ici à 2030) et leurs aiguilles (d'ici à 2040) entièrement à l'aide de sources d'énergie ou d'électricité renouvelables. Ils équipent les véhicules ferroviaires et routiers ainsi que les générateurs de chantier de moteurs électriques ou hybrides. Les CFF souhaitent également réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leur chaîne d'approvisionnement en imposant des critères d'adjudication relatifs aux émissions dans leurs appels d'offres. Enfin, ils remplacent les gaz techniques et les fluides frigorigènes par des alternatives plus respectueuses du climat.

#### Indicateurs

- Installations de chauffage alimentées par des sources renouvelables Chapitre «Construction durable», p. 148
- Part des chauffages des aiguilles renouvelables Chapitre «Énergie», p. 143
- Part des véhicules routiers à moteur alternatif Chapitre «Énergie», p. 143
- Énergie thermique pour les bâtiments et les installations Chapitre «Énergie», p. 142
- Diesel pour la traction ferroviaire Chapitre «Énergie», p. 142
- Combustible pour les véhicules routiers, les machines et les engins Chapitre «Énergie», p. 142
- Pertes de fluides frigorigènes Chapitre «Émissions de gaz à effet de serre», p. 139

Le flux résultant des activités des CFF a un impact considérable sur l'environnement et le climat. Depuis 2021, les CFF ont un centre de compétences dédié à l'économie circulaire. Ce centre initie et développe des modèles d'affaires circulaires en vue de réduire la demande de matières premières, d'en prolonger l'utilisation et d'entretenir activement le matériel.

#### Indicateurs

- Matériaux de construction pour les voies ferrées Chapitre «Consommation de ressources», p. 144
- Ballast traité Chapitre «Consommation de ressources», p. 145

#### Risques physiques.

Les ouvrages de protection, les forêts protectrices ainsi que la surveillance et la procédure d'alarme professionnelles constituent depuis longtemps déjà la base de la protection contre les dangers naturels aux CFF. Pour leurs installations d'infrastructure, les CFF mènent des analyses d'exposition et de vulnérabilité selon différents scénarios climatiques. Ils établiront ensuite des stratégies d'adaptation spécifiques. Les CFF entendent diminuer d'ici à 2030 la part des installations exposées à des risques climatiques aigus ou chroniques en adoptant des mesures appropriées. Les analyses et mesures relatives au matériel roulant et au parc immobilier suivront.

#### Indicateurs

- Nombre d'ouvrages de protection/superficie des forêts protectrices Chapitre «Adaptation au changement climatique», p. 154
- Disponibilité des climatisations dans les trains Chapitre «Adaptation au changement climatique», p. 154
- État des voies Chapitre «Adaptation au changement climatique», p. 154
- Retards dus à des conditions climatiques extrêmes Chapitre «Adaptation au changement climatique», p. 154

### Opportunités liées au climat.

Le train doit renforcer sa réputation de moyen de transport le plus respectueux du climat en Suisse. À cet effet, la Perspective RAIL 2050 de l'Office fédéral des transports vise à doubler la part du train dans la répartition modale (part du train dans le trafic total).

#### Indicateurs

- Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises      Chapitre «Transfert de la route au rail», p. 151

Grâce à un programme complet, les CFF vont augmenter leur efficacité énergétique de 30% par rapport à 2010 d'ici à 2030. Ils économiseront ainsi 850 gigawattheures (GWh) par rapport à l'évolution sans intervention. Ils souhaitent produire 100 gigawattheures d'ici à 2030, puis 160 gigawattheures d'électricité par an d'ici à 2040, à partir des installations photovoltaïques posées sur leurs bâtiments et surfaces.

#### Indicateurs

- Efficacité énergétique/Économies d'énergie      Chapitre «Énergie», p. 143
- Production de courant à l'aide du photovoltaïque      Chapitre «Énergie», p. 143

Les CFF misent sur l'économie circulaire afin d'améliorer l'efficacité de leurs ressources. Ils réduisent leurs déchets par le biais du recyclage et du recours à des matériaux réutilisables. D'autres indicateurs spécifiques de pilotage de l'économie circulaire sont en train d'être définis.

#### Indicateurs

- Déchets produits      Chapitre «Déchets», p. 145

Les CFF respectent les standards de la société allemande pour une construction durable (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen, DGNB), le Standard Construction Durable Suisse SNBS Gold et la norme Minergie-P-ECO pour la planification et la construction de leurs immeubles neufs. Ce faisant, ils investissent dans des bâtiments tournés vers l'avenir, en harmonie avec le climat.

#### Indicateurs

- Constructions nouvelles certifiées durables      Chapitre «Construction durable», p. 148

### Utilisation du capital.

En 2023, les CFF ont investi dans différentes mesures pour continuer de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Ils ont notamment remplacé 65 chauffages de bâtiments par des systèmes alimentés à l'aide de sources d'énergie renouvelables, fait l'acquisition de 150 véhicules routiers électriques et de l'infrastructure de recharge nécessaire, et préparé les conditions de l'utilisation de fluides frigorigènes respectueux du climat. Les CFF consacrent en moyenne 10 à 15 millions de francs par an aux mesures de protection contre les dangers naturels (hors vagues de chaleur). En 2023, plus de huit millions de francs ont de nouveau été attribués aux investissements et sept millions de francs à la surveillance et à l'entretien des mesures de protection.

### Prix interne du carbone.

Les CFF n'utilisent pas de prix interne du carbone. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette, ils prévoient pour le moment de payer jusqu'à 1000 francs par tonne de CO<sub>2</sub> à partir de 2040 pour l'élimination du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère.

### Rémunération.

La rémunération des membres de la Direction du groupe se compose d'un salaire de base fixe et d'une part de salaire variable. La part variable dépend du degré de réalisation des objectifs du groupe. La viabilité écologique des CFF liée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre étant l'un des neuf objectifs du groupe, elle entre en ligne de compte dans la rémunération.

#### Indicateurs

- Part du salaire liée à la performance      Chapitre «Gouvernance d'entreprise», p. 72

# Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

## Climat et énergie.

139

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 à 2030, ils entendent diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité par rapport à l'année de référence 2018, et, d'ici à 2040, réduire les émissions de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2 de 92% par rapport à 2018. À partir de 2040, ils compenseront les émissions restantes au moyen de mesures permettant d'extraire de l'atmosphère une quantité de CO<sub>2</sub> équivalente à celle émise. Ainsi, en plus de remplir l'objectif de zéro émission nette prescrit par la loi, ils suivent aussi les prescriptions scientifiques de la Science Based Targets Initiative (SBTi), qu'ils se sont engagés à respecter en décembre 2021. Comparée aux émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes liées à l'énergie, aux CFF, l'empreinte CO<sub>2</sub> des achats est très élevée. Les CFF entendent par conséquent réduire leurs émissions du scope 3 de 30% d'ici à 2030, toujours en se référant aux prescriptions scientifiques.

### Bilan des gaz à effet de serre.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Scope 1: émissions directes de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Consommation de combustibles dans les installations fixes	31 700	26 900	27 500	27 300	22 000	↓
Consommation de carburant pour les véhicules ferroviaires et routiers	39 000	36 400	37 100	37 800	34 400	↓
Pertes de fluides frigorigènes	9 600	7 000	9 400	8 900	8 500	↓
Émissions générées par les installations à haute tension et les lacs de retenue	2 100	2 400	1 500	1 000	1 100	↑
<b>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 CO<sub>2</sub>e</b>						
Électricité	500	500	500	800	500	↓
Chauffage à distance	3 300	3 900	3 900	3 400	3 800	↑

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Scope 3: autres émissions indirectes de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Marchandises et services	141 000	142 000	143 000	163 000	154 000	↘
Immobilisations et moyens de production	745 000	915 000	712 000	639 000	636 000	→
Activités relatives à la mise à disposition de carburant, de combustible et d'énergie	23 000	23 000	24 000	26 000	22 000	↘
Transport et répartition (upstream)	14 000	13 000	16 000	11 000	12 000	↗
Recyclage de déchets et de matériaux valorisables	27 000	20 000	21 000	25 000	21 000	↘
Voyages d'affaires	8 000	3 000	2 000	3 000	4 000	↗
Trafic pendulaire du personnel	30 000	20 000	19 000	29 000	30 000	↗
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	46 000	23 000	28 000	50 000	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	15 000	16 000	12 000	12 000	→

Pour le calcul des équivalents CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>e), les CFF prennent en compte les émissions des gaz nocifs pour le climat inscrits au protocole de Kyoto et les convertissent en CO<sub>2</sub>e 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 2023 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 CO<sub>2</sub>e 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 CO<sub>2</sub>e 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 CO<sub>2</sub>e 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	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Réduction des émissions de gaz à effet de serre selon les Science Based Targets en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Scope 1 + scope 2	Année de référence	-17 100	-14 300	-15 000	-23 800	↗
Scope 3		190 000	-3 000	-24 000	-43 000	↗

Les émissions de scope 1 et 2 ont largement baissé entre 2022 et 2023. L'évolution des émissions de scope 3 est principalement liée à l'achat de marchandises et de prestations. Ces émissions sont bien plus élevées les années où les CFF effectuent des achats importants, notamment de trains, comme ce fut le cas en 2020.

Pour plus d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre, voir le chapitre «Pour l'environnement», page 36.

### Intensité des émissions de gaz à effet de serre.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> des trafics voyageurs et marchandises en g de CO<sub>2</sub>e/100 v-km</b>						
Trafic voyageurs CFF (TGL et TR) y c. filiales du trafic régional à voie normale et TGV Lyria en Suisse	14,5	22,2	21,7	16,5	14,2	↓
Trafic régional CFF SA y c. filiales du trafic régional à voie normale	23,1	31,4	32,2	26,0	22,0	↓
Trafic grandes lignes CFF SA y c. TGV Lyria en Suisse	11,3	18,1	17,2	12,7	11,1	↓
Trafic marchandises en Suisse (CFF Cargo SA et SBB Cargo International) en g de CO <sub>2</sub> e/100 t-km nettes	188,0	189,6	186,5	185,4	191,4	↑

Les émissions de CO<sub>2</sub> 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).

### Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO).

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Substances appauvrissant la couche d'ozone en kg CFC-11eq</b>						
Fluides frigorigènes	0,21	0,01	0,01	0,01	0,02	↑

En 2023, 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 (NO<sub>x</sub>), oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et autres émissions atmosphériques significatives.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Émissions atmosphériques significatives issues de la combustion de carburants et de combustibles en kg</b>						
NO <sub>x</sub>	460 500	431 100	447 500	446 000	405 500	↓
SO <sub>x</sub>	14 900	14 100	13 600	15 700	12 500	↓
PM 2,5	2 900	3 200	3 300	3 400	3 500	↑
PM 2,5-10	1 100	1 000	1 100	1 100	1 000	↓
PM 10	4 000	4 200	4 400	4 500	4 500	→

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). Les poussières fines provenant de l'abrasion ne sont actuellement pas prises en compte.

ODD

Informations complémentaires



Protection du climat | 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 à 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, ce qui représente les besoins énergétiques annuels de quelque 200 000 foyers suisses. En outre, les CFF veulent produire 100 gigawattheures par an d'ici à 2030 et 160 gigawattheures par an d'ici à 2040 sur leurs bâtiments et surfaces au moyen du photovoltaïque. Ils s'approvisionneront en chaleur issue exclusivement de sources d'énergie renouvelables pour les bâtiments d'ici à 2030 et pour les chauffages d'aiguilles d'ici à 2040. D'ici à 2030, au moins 50% des véhicules routiers seront électriques.

### Consommation d'énergie.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Consommation d'électricité et de courant ferroviaire en Suisse en GWh</b>						
Courant ferroviaire	1 734	1 578	1 635	1 692	1 660	▼
Consommation propre pour la mise à disposition du courant ferroviaire	140	190	189	145	139	▼
Diesel pour la traction ferroviaire	110	102	107	106	96	▼
Combustible pour les véhicules routiers, les machines et les engins	31	29	28	31	28	▼
Électricité pour les bâtiments et installations	280	285	298	290	281	▼
<b>Énergie thermique pour les bâtiments et installations en GWh</b>						
Mazout	53,1	50,7	46,0	58,9	43,3	▼
Gaz naturel	78,8	59,9	60,9	47,8	44,5	▼
Propane	6,3	4,4	11,1	7,6	5,8	▼
Biogaz	2,0	5,0	6,3	3,5	2,3	▼
Bois	13,8	17,1	18,9	20,8	22,6	↗
Chauffage à distance	53,1	61,5	61,0	53,3	60,3	↗

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.

La consommation d'énergie pour l'électricité et le chauffage a globalement diminué en 2023. 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). Les poussières fines provenant de l'abrasion ne sont actuellement pas prises en compte.

### Intensité énergétique.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Consommation d'énergie spécifique</b>						
du trafic ferroviaire voyageurs en kWh/100 v-km	7,90	12,13	11,86	9,01	7,77	▼
du fret ferroviaire en kWh/100 t-km nette	4,35	4,05	4,09	4,11	4,07	→
pour tous les trains de voyageurs et de marchandises en kWh/100 train-km	1 110,93	1 055,09	1 057,17	1 074,39	1 053,15	▼
pour tous les trains de voyageurs en kWh/100 train-km	1 040,44	992,94	986,86	1 011,15	994,10	▼
pour tous les trains de marchandises en kWh/100 train-km	1 541,40	1 440,26	1 523,18	1 509,90	1 474,12	▼

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).

L'efficacité énergétique du trafic voyageurs s'est nettement améliorée par rapport à l'année précédente, dépassant le niveau qui prévalait avant la pandémie de coronavirus. Ce bon résultat s'explique par un taux d'occupation des trains plus élevé.

### Énergies renouvelables.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Part des sources d'énergie renouvelables dans le courant ferroviaire en %	95,5	91,1	90,2	90,3	90,0	→
Part des sources d'énergie renouvelables pour l'énergie thermique en %	20,4	26,5	27,2	26,5	30,7	↗
dont part des sources d'énergie renouvelables dans le chauffage des aiguilles en %	-	-	-	-	66,2	-
Part des véhicules routiers à moteur alternatif en %	0,2	0,4	0,6	1,9	8,4	↗
Production de courant à l'aide du photovoltaïque en GWh	4,6	5,5	6,1	6,3	7,4	↗

La part des sources d'énergie renouvelables 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 renouvelables 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.

La part de véhicules routiers à moteur alternatif est en forte hausse par rapport à l'année précédente. En 2023, les CFF ont poursuivi la conversion de leur flotte et utilisent aujourd'hui 171 véhicules routiers électriques et 47 véhicules hybrides.

### Efficacité énergétique.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Économies d'énergie en GWh	394	440	504	539	569	↗

L'impact annuel des mesures d'économie d'énergie recensées dans le programme «Économies d'énergie et protection du climat» 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.

Pour plus d'informations sur l'énergie, voir le chapitre «Pour l'environnement», pages 38-39.

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.

### Consommation de ressources.

#### Objectif stratégique.

Conscients des enjeux économiques, écologiques et des risques, les CFF font de la préservation des ressources une priorité absolue et développent leurs efforts dans ce sens à plusieurs niveaux. L'économie circulaire ne doit pas être une simple initiative ponctuelle, mais une philosophie profondément ancrée dans la culture et les processus du groupe. Guidés par cette ambition, les CFF poursuivent trois orientations stratégiques: premièrement, l'adaptation des processus internes, deuxièmement, le développement d'offres circulaires destinées à la clientèle et, troisièmement, l'ancrage de l'économie circulaire dans la culture d'entreprise des CFF. Les CFF instaurent actuellement des valeurs cibles spécifiques pour la gestion de l'économie circulaire, qui commenceront à être utilisées en 2024.

#### Matériaux utilisés en fonction du poids et du volume.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Matériaux de construction pour la construction des voies en tonnes</b>	674 051	617 496	643 583	642 251	625 166	↓
Gravier	41 574	49 612	63 996	59 349	64 215	↗
Ballast	510 261	460 729	466 495	465 499	449 960	↓
Traverses en béton	59 329	56 129	64 765	67 460	65 875	↓
Traverses en bois	6 480	4 355	4 815	4 997	4 463	↓
Traverses en acier	2 434	2 006	1 680	1 821	2 285	↗
Rails	53 973	44 665	41 832	43 125	38 368	↓
<b>Autres matériaux en tonnes</b>						
Lubrifiants	612	589	568	472	461	↓
Herbicides	1,9	1,4	1,9	1,4	0,8	↓

## Matières premières recyclées utilisées.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Ballast traité en tonnes	190 000	100 000	140 000	120 000	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.

Pour plus d'informations sur les approches de l'économie circulaire, voir le chapitre «Pour l'environnement», pages 36-37.

### ODD



### 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 renforcer la mutualisation de 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Déchets produits en tonnes</b>						
Déchets industriels	339 402	254 124	243 275	266 171	250 255	↓
dont déblais de voies (ballast, gravier)	242 669	165 459	149 496	181 835	175 903	↓
Déchets spéciaux	45 939	30 625	49 746	65 979	57 612	↓
Déchets des voyageurs	12 866	9 617	10 088	10 641	10 834	↗

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. Dans le même temps, 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, les CFF participent en outre à la préservation du patrimoine architectural et au développement des quartiers.

146

## Biodiversité.

### Objectif stratégique.

D'ici à 2030, les CFF entretiendront 20% de leurs talus en les maintenant proches de l'état naturel. Ils entendent 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 promeuvent 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Part des surfaces maintenues proches de l'état naturel en %</b>						
Surface totale des CFF en ha	9 540	9 514	9 520	9 537	9 624	↗
Surface totale des talus non boisés en ha	-	-	2 500	2 500	2 500	→
dont surfaces de biodiversité (surfaces maintenues proches de l'état naturel) en %	-	-	3,1	4,1	5,2	↗
dont surfaces de biodiversité potentielles en %	-	-	6,8	8,3	9,9	↗
dont surfaces de remplacement issues des projets en %	-	-	4,5	4,3	4,6	↗
dont surfaces en entretien standard en %	-	-	84,9	83,3	80,4	↘

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 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. 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.

### 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.

147

### Passage des animaux sauvages et des petits animaux.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre de sites présentant des conflits avec les amphibiens</b>						
dont zones de conflit potentielles	-	-	>700	>700	>700	→
dont zones de conflit connues	-	-	35	35	35	→
dont zones de conflit résolu au cours de l'année de reporting	-	-	5	2	4	↗

Actuellement, le chemin de fer ne présente aucun effet barrière pour la faune sauvage et ce, dans aucun des corridors suprarégionaux. Une analyse SIG a été réalisée par le Centre de coordination pour la protection des amphibiens et des reptiles de Suisse (karch) pour le compte de l'OFEV afin 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 dressent la 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 plus d'informations sur la biodiversité, voir le chapitre «Pour l'environnement», page 39.

ODD

Informations complémentaires



Biodiversité | CFF

## Construction durable et développement des sites.

### Objectif stratégique.

Lors de la planification et de la construction de nouveaux biens immobiliers, les CFF appliquent les normes les plus récentes de la Société allemande pour une construction durable (DGNB). Depuis août 2022, les projets sont construits selon le «Standard Construction Durable Suisse» (SNBS). Les CFF ont renoncé en 2016 aux chauffages à l'huile et au gaz (chauffages fossiles) pour les constructions nouvelles et les rénovations de bâtiments. D'ici à 2030, ils entendent remplacer tous les chauffages fossiles de leur parc immobilier par des alternatives renouvelables.

148

### Constructions nouvelles certifiées durables.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombre de constructions nouvelles certifiées durables par année	1	3	2	4	4	→

### Installations de chauffage alimentées par des sources renouvelables.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombre d'installations de chauffage utilisant des énergies fossiles remplacées par du matériel alimenté par des sources renouvelables	26	30	24	30	65	↗

Pour plus d'informations sur les projets de construction durable, voir les chapitres «Pour l'environnement», pages 36-37, et «Pour la société», page 42.

ODD

Informations complémentaires



Développement durable  
au quotidien | CFF Immo-  
bilier (cff-immobilier.ch)

# Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

## 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. Ils mettront en œuvre la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) dans son intégralité dans les meilleurs délais. À partir de 2024, le groupe proposera des solutions transitoires ou de remplacement dans l'ensemble des gares et arrêts qui n'ont pas encore été transformés conformément à la LHand. Les points de contact numériques pertinents pour la clientèle le long de la chaîne de service devront être intégralement accessibles à partir de 2025.

### Gares permettant un accès au chemin de fer sans obstacles.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombres de gares de CFF SA accessibles de plain-pied	[394]	[414]	[441]	394	463	↗

Les gares ou arrêts sont considérés comme accessibles dès lors que les personnes en situation de handicap peuvent les utiliser de manière autonome. On entend par handicap toute déficience physique, cognitive ou psychique présumée durable, y compris les limitations liées à l'âge. Les mesures visant à rendre les gares accessibles profitent à une grande partie de la clientèle. Les personnes dont la mobilité est temporairement réduite ainsi que celles qui transportent des poussettes, des bagages lourds ou des vélos en bénéficient également. Depuis fin 2023, les voyageuses et voyageurs sont également informés de la conformité partielle des gares. Est considéré comme partiellement conforme une gare qu'une grande partie du public peut utiliser de manière autonome, mais qui présente des limitations mineures (exemples: marches ou sol irrégulier aux abords de la gare, accès secondaires inadaptés aux personnes à mobilité réduite ou ascenseurs trop petits). Fin 2023, 70 gares sur les 463 accessibles de plain-pied étaient partiellement conformes.

### Utilisation de matériel roulant accessible.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Utilisation de matériel roulant accessible en %	-	-	-	-	91,8	-
dont trafic régional	-	-	-	-	98,4	-
dont trafic grandes lignes	-	-	-	-	75,0	-
dont trafic voyageurs international	-	-	-	-	30,0	-

Depuis 2023, les CFF informent leur clientèle du niveau d'accessibilité du matériel roulant en lui indiquant le pourcentage de véhicules accessibles sur l'ensemble des liaisons quotidiennes assurées par les CFF [y compris TILO et Lemanis (Flirt CH)]. Une liaison correspond à un numéro de train en circulation. Le premier mardi qui suit le changement d'horaire (CH) sert de référence et de base de calcul.

### Niveau d'accessibilité des points de contact numériques.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques en %	[64,0]	[71,0]	86,3	88,3	92,3	↗

Depuis 2021, les CFF mesurent la valeur des points de contact numériques accessibles à l'aide d'une chaîne de voyage concrète. 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, application mobile, affichage numérique, écran tactile, informations sonores et supports numériques), ce sont les critères ou directives juridiques en vigueur qui servent de référence. L'évaluation de la chaîne de voyage tient également compte des différents besoins des personnes souffrant d'un handicap visuel, auditif ou moteur. Les valeurs des années 2019 et 2020 sont notées entre [...] en raison de cette nouvelle méthode de calcul.

Pour plus d'informations sur la mise en œuvre de l'accès au train pour les personnes à mobilité réduite, voir le chapitre «Pour nos clientes et clients», pages 17-18.

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.

151

### Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2021/2022
Part du rail dans le trafic voyageurs motorisé en %	16,7	13,7	13,8	16,8	-	↗
Part du rail dans l'ensemble du trafic marchandises en %	37,1	36,6	37,3	37,5	-	→

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 2023.

### Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence, en %	4,2	-40,3	0,4	35,3	15,5	↘
Hausse de la demande pendant les heures creuses, en %	6,2	-39,9	8,5	36,2	17,1	↘

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.

152

### 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.**

Le nombre de demandes de renseignements et de suppression de données relevant du droit de la protection des données ayant fortement augmenté en 2023, les CFF ont été contraints d'allonger leur délai de traitement. Depuis le 15 février 2023, différents médias ont fait état d'un nouveau système de mesure de l'affluence pour lequel les CFF auraient lancé un appel d'offres. Or, cette couverture médiatique s'est révélée parfois inexacte. Les CFF utilisent depuis des années un système de mesure de l'affluence pour connaître le nombre de personnes fréquentant les grandes gares. Les données collectées servent à améliorer les intervalles de nettoyage, l'affichage des informations, le nombre de places disponibles et l'offre commerciale, ainsi qu'à les adapter à l'évolution de la fréquentation et des besoins. Les CFF exploitent également ces données pour déterminer les dimensions des passages lors de projets de transformation. Ce système de mesure de l'affluence leur permet de mieux appréhender les flux de personnes pour sécuriser les gares et en faire des lieux aussi agréables que possible, tout en évitant les obstacles et les goulets d'étranglement. Les CFF ne collectent à cet effet aucune donnée personnelle relative à la clientèle des gares. Le nouveau système de mesure prévu ne modifie en rien ce principe: il ne permet pas d'identifier les personnes. Les données collectées sont anonymisées et traitées dans le respect de la vie privée. La reconnaissance faciale n'est pas non plus employée. Face aux nombreuses questions et inquiétudes soulevées par ce projet dans l'opinion publique, les CFF ont renoncé à enregistrer des informations permettant de segmenter la clientèle, telles que la classe d'âge, le genre ou encore la taille. Grâce à de nouvelles possibilités techniques, le nouveau système de mesure offrira les mêmes fonctionnalités qu'auparavant, mais avec une meilleure qualité et un niveau de détail plus élevé.

L'apparition de la nouvelle bannière d'information sur les cookies, dans l'application Mobile CFF, en août 2023 a suscité certaines interrogations. Des clientes et clients ont en effet déploré que l'entreprise russe Yandex y soit mentionnée comme entreprise partenaire. Il s'agissait en réalité d'une erreur de mise à jour de la liste des fournisseurs de cette bannière. Cette erreur concernait l'ensemble de la clientèle du prestataire technique de la bannière, et pas seulement les CFF. Ces derniers n'ont toutefois, à aucun moment, partagé de données clientèle avec Yandex, et ont mis à jour la liste des fournisseurs de la bannière d'information sur les cookies à l'issue des alertes.

Pour plus d'informations sur la protection des données sur la clientèle, voir le chapitre «Pour la société», page 43.

ODD

Informations complémentaires



Protection des données | CFF

## Cybersécurité.

### Objectif stratégique.

Les CFF protègent leurs données et applications dans les systèmes, installations et véhicules en adéquation avec les risques et les rendent résistantes aux menaces tout en tenant compte des contraintes économiques. D'ici à 2026, les CFF entendent améliorer sans relâche le degré de maturité de la sécurité informatique.

### Nombre d'incidents de cybersécurité.

Pour des raisons de confidentialité, les CFF ne publient aucun chiffre sur les incidents affectant la cybersécurité.

Pour plus d'informations sur les mesures relatives à la cybersécurité, voir le chapitre «Pour un chemin de fer robuste», page 23.

ODD

Informations complémentaires



Cybersécurité | CFF

## Adaptation au changement climatique.

### Objectif stratégique.

Les CFF connaissent les risques et les opportunités liés aux effets du changement climatique. Ils augmentent leur capacité de résistance par des mesures d'adaptation et réduisent en permanence les effets négatifs 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. Ainsi, les CFF réduisent le risque de dommages significatifs causés par les intempéries sur les personnes, l'environnement, l'infrastructure, les bâtiments, les biens et les 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 2023 pour l'entretien et le maintien des mesures de protection.

### Température à bord des trains.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Disponibilité des climatisations à bord des trains en %	-	92,5	95,2	96,0	98,6	↗

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.

### État des voies.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre pour 100 km de voie principale</b>						
Ruptures de rails	0,43	0,22	0,30	0,14	0,16	↗
Déformations de la voie	0,46	0,11	0,13	0,30	0,28	↘

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).

### Retards dus à des conditions climatiques extrêmes.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Minutes de retard des voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure de CFF dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales, en millions de minutes	0,9	0,9	3,7	0,3	0,7	↗

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.

Les conditions climatiques exceptionnelles ont eu un impact majeur sur la ponctualité du trafic en 2023, avec une augmentation des retards des voyageuses et voyageurs d'environ 376 000 minutes (+ 113%), soit 709 374 minutes au total. Le mauvais temps (chutes de neige plus fréquentes que la normale, périodes de fortes précipitations, tempêtes) et l'été caniculaire ont été les principaux facteurs de la dégradation du service par rapport à 2022 et ont mis à mal le système ferroviaire.

Pour plus d'informations sur l'adaptation au changement climatique, voir le chapitre «Pour l'environnement», page 39.

ODD



Informations complémentaires



Risques naturels et changement climatique | CFF

## Achats durables.

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 de l'homme.

155

### 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 à 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, les 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 de l'homme par les fournisseurs sélectionnés en exigeant des certificats des fournisseurs à risque et en menant des audits.

### Maturité des achats durables.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Évaluation EcoVadis des achats durables des CFF en points (1-100)	50	60	70	70	60	↓

Les CFF font l'objet d'une réévaluation tous les deux ans. La prochaine aura lieu en 2025.

Le score EcoVadis des CFF a perdu 10 points en 2023. La plate-forme d'évaluation salue, une fois de plus, l'engagement exemplaire des CFF en faveur du développement durable et leurs progrès accomplis sur le plan de l'éthique. Les CFF ont toutefois subi une baisse de leur score dans les domaines du droit du travail, des droits de l'homme et de l'approvisionnement durable. Deux facteurs en sont responsables: d'une part, la situation difficile en matière de sécurité au travail et, d'autre part, l'absence de gestion globale du devoir de diligence en matière de droits de l'homme. Des efforts ont été déployés en 2023 pour améliorer la situation dans ces deux domaines (voir le paragraphe sur la sécurité au travail, page 23, et celui consacré au devoir de diligence en matière de droits de l'homme, pages 42-43).

**Fournisseurs devant être soumis à un contrôle sur la base de critères écologiques et sociaux.**

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Évaluation de la durabilité des fournisseurs</b>						
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de durabilité	96	129	173	249	289	↗
Valeur moyenne de tous les fournisseurs évalués en points (1-100)	60,0	60,6	59,6	58,8	59,8	↗
<b>Nombre d'audits sociaux menés</b>						
Audit initial	4	1	0	1	1	→
Recertification	7	5	6	3	5	↗

Pour plus d'informations sur les audits sociaux effectués, voir le chapitre «Pour la société», page 43.

**ODD**



**Informations complémentaires**



Approvisionnement durable | CFF

# Nous sommes un employeur responsable.

## Employeur attrayant.

157

Les CFF, qui comptent parmi les principaux employeurs de Suisse, sont responsables des conditions de travail de 35 000 collaboratrices et collaborateurs. Grâce aux multiples profils métier 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.

Les CFF font partie des meilleurs employeurs en Suisse. Ils offrent d'excellentes conditions-cadres à des femmes et des hommes engagés, à toutes les étapes de la vie. Les CFF assurent des conditions d'engagement modernes et des solutions adaptées aux environnements de travail spécifiques, notamment pour ce qui est du temps et du lieu de travail, des formes de collaboration, des modèles de vie et de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Ils offrent une rémunération conforme au marché, aux exigences et à la performance. Ils augmentent la part des emplois à temps partiel afin de rester un employeur attractif et d'attirer de nouveaux talents. Des collaboratrices et collaborateurs motivés et engagés sont indispensables pour fournir des prestations et services de qualité. C'est pourquoi les CFF visaient pour 2023 une motivation du personnel de 78 points.

### Effectif.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombre de collaborateurs en ETP	32 535	33 498	33 943	34 227	34 987	↗
dont CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)	26 983	27 788	28 172	29 005	29 697	↗
dont filiales	5 553	5 711	5 770	5 222	5 290	↗
Fluctuation en ETP	1 956	1 716	1 932	2 033	2 211	↗
Part du personnel à temps partiel en %	21,6	22,3	22,9	23,4	24,4	↗
dont femmes	55,3	55,2	56,2	55,6	56,2	↗
dont hommes	14,3	14,8	15,3	15,9	16,7	↗

Pour plus d'informations sur l'effectif, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», page 30.

### 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 vie 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 collaboratrices et collaborateurs ayant pris un congé parental en 2023, 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.

158

### Attrait en tant qu'employeur.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Rang selon le classement Universum</b>						
Étudiantes et étudiants						
Commerce	18	24	23	15	21	↗
Ingénierie	4	4	5	5	3	↘
Informatique	7	5	8	9	8	↘
Sciences naturelles	10	8	16	12	10	↘
Professionnelles et professionnels						
Commerce	7	12	9	8	2	↘
Ingénierie	1	2	1	3	1	↘
Informatique	6	4	4	7	3	↘
Sciences naturelles	-	9	9	-	8	-

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.

### Satisfaction du personnel.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre de points</b>						
Satisfaction du personnel	66	70	71	71	72	↗
Motivation du personnel	73	77	78	78	79	↗

L'enquête auprès du personnel s'est déroulée du 19 septembre au 12 octobre 2023. 22 598 collaboratrices et collaborateurs y ont participé (soit 74% des effectifs contre 71% l'année précédente; remarque: par rapport à 2022, 1593 personnes de plus ont participé à l'enquête). Variable de pilotage stratégique, la motivation du personnel revêt un caractère déterminant pour les CFF. Elle se compose des éléments «Satisfaction au travail» (72 points, +1), «Engagement envers les CFF» (83 points, +/-0) et «Contribution personnelle à la réalisation des objectifs du groupe» (83 points, +/-0).

Pour plus d'informations sur la satisfaction du personnel, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», page 30.

ODD

Informations complémentaires



Avantages sociaux | CFF

## Formation et perfectionnement.

### Objectif stratégique.

Les CFF identifient les changements potentiels dans les secteurs professionnels et développent les compétences-clés nécessaires de leurs collaboratrices et collaborateurs. La planification stratégique régulière des ressources et des secteurs professionnels leur permet de conserver durablement une main-d'œuvre qualifiée dans un souci d'anticipation.

159

### Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre de places de formation occupées aux CFF par «login formation professionnelle SA»</b>						
dont apprenties et apprentis	1 367	1 358	1 392	1 410	1 448	↗
dont stagiaires	155	162	162	155	156	↗
Nombre de formations terminées avec succès	618	578	564	578	579	↗
Nombre de formations terminées avec succès en %	97,5	98,3	97,2	96,8	97,9	↗
Part des apprenties et apprentis embauchés par les CFF en %	56,5	64,4	66,3	68,7	66,8	↘

### Formation du personnel des locomotives, des trains et de vente.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre de personnes en formation pour devenir</b>						
mécanicienne ou mécanicien de locomotive	-	-	258	232	219	↘
cheffe ou chef circulation des trains	-	-	81	90	126	↗
assistante ou assistant clientèle	-	-	256	112	176	↗
conseillère ou conseiller à la clientèle	-	-	29	52	77	↗

Les chiffres concernant les assistants clientèle et les conseillers à la clientèle ne tiennent compte que des secondes formations.

### Jours-participants aux événements de formation et de perfectionnement en présentiel.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Jours-participants aux cours de perfectionnement et formations	94 044	99 282	112 210	112 755	123 067	↗

Le nombre de jours de cours est multiplié par le nombre de personnes participantes. Une manifestation sur deux jours comptant 20 personnes donne 40 jours-participants.

### Un programme visant à garantir la pérennité du personnel.

En 2023, le programme «fit4future» a permis de poursuivre la réflexion sur les mutations du monde du travail et les perspectives d'évolution dans les différents secteurs professionnels des CFF, tout en mettant de plus en plus en lien ce travail avec des projets issus d'autres domaines. Cette même année, le programme a ainsi étendu son champ d'action au savoir-faire ferroviaire, afin de permettre à tout le personnel d'acquérir de précieuses connaissances spécifiques aux CFF par le biais de parcours d'apprentissage. Toute personne nouvellement recrutée ou changeant de poste en interne peut ainsi acquérir plus rapidement les compétences nécessaires à son travail.

La transformation numérique, en particulier l'intelligence artificielle générative, demeure toutefois au cœur des préoccupations du programme «fit4future». En 2023, les CFF ont mis en place un large éventail de formations pour renforcer les compétences numériques de leurs collaboratrices et collaborateurs. L'analyse des compétences a été simplifiée et adaptée aux besoins des différents secteurs. Par ailleurs, le coaching d'apprentissage est désormais accessible à un public plus large puisqu'il est proposé en français également.

Pour plus d'informations sur le développement de la formation initiale et continue, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», page 32.

160

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.

161

### 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Valeurs de l'enquête réalisée auprès du personnel en points (0-100)</b>						
Épuisement	40	37	37	37	37	→
Santé au travail	82	84	83	82	83	↗
Résilience organisationnelle	70	73	74	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.

### Absences pour maladie ou accident.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	13,1	13,2	13,2	15,3	14,4	↓

Meilleure prise en compte des taux d'occupation dans le calcul des absences. Ajustement avec effet rétroactif des valeurs déjà publiées.

Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein (ETP) est en net recul par rapport à l'année précédente. Ce résultat reste par conséquent supérieur aux valeurs qui prévalaient avant la pandémie. À ce jour, il est clair que le COVID-19 (SARS-CoV-2) a joué un rôle déterminant dans la hausse du nombre d'infections depuis 2020, en particulier en 2023: soit de manière isolée en tant que virus pathogène, soit en combinaison avec d'autres virus respiratoires ou agents pathogènes bactériens. Il est très probable que la pandémie ait aussi modifié le comportement du personnel face à la maladie. Les membres du personnel ont en effet tendance à se mettre en arrêt pour cause de maladie plutôt que de venir travailler en étant malades. Ce comportement n'est toutefois pas universel. Il est important de prendre en compte la diversité des groupes de population pour comprendre les facteurs influençant cette attitude. Une analyse approfondie est actuellement menée.

### Blessures professionnelles.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	1	0	0	3	1	↓

En 2023, aucun décès n'a été à déplorer parmi le personnel d'entreprises tierces du fait d'accidents professionnels survenus lors de travaux réalisés pour le compte des CFF.

Un collaborateur de CFF Cargo a été victime d'un accident professionnel mortel peu avant la fin de l'année 2023. Le nombre d'accidents professionnels mortels enregistre une diminution par rapport à 2022, mais les accidents professionnels graves sont en augmentation. Les programmes de sécurité en place seront reconduits en 2024. Afin d'optimiser l'impact et d'atteindre plus facilement les objectifs, les mesures se concentreront notamment sur le champ d'action opérationnel de la sécurité au travail.

Pour plus d'informations sur la sécurité au travail, voir le chapitre «Pour un chemin de fer robuste», page 23.

#### ODD



#### 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 107 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 vie privée.

163

### Objectif stratégique.

Les CFF se sont fixé pour ambition de doter chaque équipe de direction composée de plus de six membres de deux femmes ou plus d'ici 2025. En outre, chaque équipe de direction à la tête d'une unité d'affaires CFF devrait parler plusieurs langues.

### Diversité au sein des organes de contrôle et du personnel.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Part de femmes en %</b>						
aux CFF	17,7	18,4	18,8	19,0	19,4	↗
parmi les cadres dirigeants	13,1	14,3	15,0	16,1	17,6	↗
parmi les nouvelles personnes recrutées	27,1	24,6	26,3	22,0	24,6	↗
<b>Cadres dirigeants en fonction de la langue de communication en %</b>						
allemand	78,4	78,0	77,0	76,6	76,5	→
français	15,9	16,0	16,6	16,9	16,9	→
italien	5,6	6,0	6,4	6,5	6,7	↗

Pour plus d'informations sur la promotion de la diversité, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», pages 31-32.

### Non-discrimination.

	2019	2020	2021	2022	2023	Évolution 2022/2023
<b>Nombre de cas ouverts</b>						
Discrimination	-	-	-	9	19	↗
Mobbing	-	-	-	21	27	↗
Harcèlement sexuel	-	-	-	14	36	↗

Sont indiqués les signalements reçus par la Consultation sociale en 2023 et pour lesquels un cas a été ouvert. La personne à l'origine de l'annonce détermine s'il s'agit selon elle de mobbing, de harcèlement sexuel ou de discrimination. Les données fournies ici ne tiennent pas compte d'une éventuelle classification différente après l'enquête. L'indicateur a été ajusté en 2023. L'année 2022 a été réévaluée à l'aune du nouvel indicateur pour établir une base de comparaison homogène.

La prise en charge des signalements de cas de discrimination, mobbing et harcèlement sexuel a fait l'objet d'une adaptation en 2023. Tous les signalements, y compris ceux émanant du service d'alerte de compliance, sont transmis à la Consultation sociale afin que les incidents puissent être traités conformément aux directives internes. En 2023, la Consultation sociale a ouvert 82 nouveaux cas à la suite de signalements, ce qui multiplie environ par deux le nombre de cas par rapport à l'année précédente. Les CFF ont mené, à la fin de cette même année, une enquête sur les thèmes de la discrimination, du mobbing et du harcèlement sexuel. Les résultats sont attendus pour le premier trimestre 2024 et donneront lieu à la mise en œuvre de mesures et d'actions de sensibilisation supplémentaires.

164

**ODD**



**Informations complémentaires**



Diversité et inclusion |  
CFF

---

# Index GRI.



CONTENT INDEX  
ADVANCED SERVICE

2024

Dans le cadre du service «Content Index - Advanced», GRI Services a examiné l'index GRI pour s'assurer que sa présentation était claire, conforme aux exigences en matière d'établissement de rapports des normes GRI, et accessible aux parties prenantes. Cet examen a été réalisé pour la version allemande du rapport.

Déclaration d'application: les CFF ont communiqué les informations dans le respect des normes GRI pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2023.  
GRI 1 appliquée: GRI 1: bases 2021

Norme(s) sectorielle(s) GRI applicable(s): aucune

165

## Informations générales

Source	Élément d'information	Localisation/Motif d'omission
<b>L'organisation et ses pratiques de reporting</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-1 Détails sur l'organisation	p. 52
	2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité de l'organisation	p. 129
	2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	p. 7, 129
	2-4 Reformulations d'informations	p. 129
	2-5 Assurance externe	p. 129
<b>Activités et travailleurs</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	p. 5-6, 127
	2-7 Employés	<a href="#">Personnel   cff.ch</a>
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	<a href="#">Location de personnel   cff.ch</a>
<b>Gouvernance</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-9 Structure et composition de la gouvernance	p. 52-53
	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 59, 65
	2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 55-56
	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	p. 7, 59-60
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	p. 61, 69
	2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité	p. 7, 61-62
	2-15 Conflits d'intérêts	p. 55-56, p.66
	2-16 Communication des préoccupations majeures	p. 61-62
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 55-58, 66-69
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 61
	2-19 Politiques de rémunération	p. 70
	2-20 Processus de détermination de la rémunération	p. 70-71
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	p. 70
<b>Stratégie, politiques et pratiques</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	<a href="#">Engagement en faveur du développement durable   cff.ch</a>
	2-23 Engagements politiques	p. 62-63, 74
	2-24 Intégration des engagements politiques	p. 61-62
	2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs	p. 62-63, 152
	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations	p. 62-63
	2-27 Conformité aux législations et aux réglementations	p. 62-63
	2-28 Adhésions à des associations	p. 52
	<b>Engagement des parties prenantes</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes
2-30 Négociations collectives		<a href="#">CCT   cff.ch</a>

## Thèmes pertinents

Source	Éléments d'information	Localisation/Motif d'omission
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	p. 128
	3-2 Liste des thèmes pertinents	p. 129
<b>Émissions de gaz à effet de serre</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 GRI 305: Émissions 2016	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Protection du climat   cff.ch</a>
	305-1 Émissions directes de GES (scope 1)	p. 139
	305-2 Émissions indirectes de GES (scope 2)	p. 139
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (scope 3)	p. 140
	305-4 Intensité des émissions de GES	p. 141
	305-5 Réduction des émissions de GES	p. 36, 140
	305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)	p. 141
	305-7 Émissions d'oxydes d'azote (NO <sub>x</sub> ), d'oxydes de soufre (SO <sub>x</sub> ) et autres émissions atmosphériques significatives	p. 141
<b>Énergie</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 GRI 302: Énergie 2016	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Énergie durable   cff.ch</a>
	302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation	p. 142
	302-3 Intensité énergétique	p. 37-38, 142
	302-4 Réduction de la consommation énergétique	p. 38, 143
Indicateur CFF	Énergies renouvelables	p. 38-39, 143
<b>Consommation de ressources</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 GRI 301: Matières 2016	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Économie circulaire   cff.ch</a>
	301-1 Matières utilisées par poids ou par volume	p. 144
	301-2 Matières recyclées utilisées	p. 37, 145
<b>Déchets</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 GRI 306: Déchets 2020	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Gestion des déchets   cff.ch</a>
	306-1 Génération de déchets et impacts significatifs liés aux déchets	<a href="#">Approche managériale sur le thème des déchets selon le GRI   cff.ch</a>
	306-2 Gestion des impacts significatifs liés aux déchets	<a href="#">Approche managériale sur le thème des déchets selon le GRI   cff.ch</a>
	306-3 Déchets générés	p. 145
<b>Biodiversité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 GRI 304: Biodiversité 2016	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Biodiversité   cff.ch</a>
	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	p. 147
	Des talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité	p. 146
Indicateurs CFF	Passage des animaux sauvages et des petits animaux	p. 147
<b>Construction durable et développement des sites</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021 Indicateurs CFF	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Développement durable   cff-immobilier.ch</a>
	Constructions nouvelles certifiées durables	p. 148
	Installations de chauffage alimentées par des sources renouvelables	p. 148

Source	Éléments d'information	Localisation/Motif d'omission
<b>Accessibilité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Mobilité accessible   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Gares permettant un accès au chemin de fer sans obstacles	p. 17-18, 149
	Utilisation de matériel roulant accessible	p. 17-18, 150
	Degré d'accessibilité des points de contact numériques	p. 17-18, 150
<b>Transfert de la route au rail</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Mobilité durable   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises	p. 151
	Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses	p. 151
<b>Protection des données des clients</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Protection des données   cff.ch</a>
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	p. 152-153
<b>Cybersécurité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Cybersécurité   cff.ch</a> p. 23, 153
Indicateur CFF	Incidents de cybersécurité	Motif d'omission: restriction de confidentialité. Explication: les CFF ne veulent donner aucune information sur la nature ni sur l'ampleur des incidents de cybersécurité à des hackers potentiels.
<b>Adaptation au changement climatique</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Risques naturels et changement climatique   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Protection contre les risques naturels	p. 154
	Température à bord des trains	p. 154
	État des voies	p. 154
	Retards dus à des conditions climatiques extrêmes	p. 154
<b>Achats durables</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Approvisionnement durable   cff.ch</a>
GRI 204: Pratiques d'achats 2016	204-1 Part de dépenses auprès de fournisseurs locaux	<a href="#">Finances   cff.ch</a>
GRI 308: Évaluation environnementale des fournisseurs 2016	308-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères environnementaux	p. 156
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères sociaux	p. 43, 156
Indicateur CFF	Maturité des achats durables	p. 155
<b>Conditions d'emploi</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Avantages sociaux   cff.ch</a>
GRI 401: Emploi 2016	401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel	p. 30, 157
	401-3 Congé parental	p. 157-158
Indicateurs CFF	Attrait en tant qu'employeur	p. 158
	Satisfaction du personnel	p. 158

Source	Éléments d'information	Localisation/Motif d'omission
<b>Formation et perfectionnement</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Carrière et développement   cff.ch</a>
GRI 404: Formation et éducation 2016	404-1 Nombre moyen d'heures de formation par an par employé	p. 159
	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	p. 159-160
Indicateurs CFF	Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis	p. 159
	Formation du personnel des locomotives, des trains et de vente	p. 159
<b>Santé et sécurité au travail</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Promotion de la santé et prévention   cff.ch</a>
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-3 Services de santé au travail	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-7 Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires	<a href="#">Santé et sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-9 Accidents du travail	p. 23, 162
Indicateurs CFF	Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail	p. 31, 161
	Absences pour maladie ou accident	p. 31, 162
<b>Diversité et égalité des chances</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Diversité et inclusion   cff.ch</a>
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés	p. 31-32, 59, 65, 163
	405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes	p. 32
GRI 406: Lutte contre la discrimination 2016	406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises	p. 163-164

# Mention légale.

Le rapport de gestion 2023 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse [cff.ch/rapport-de-gestion](https://www.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](http://cff.ch/rapport-de-gestion)



[myclimate.org/01-24-383221](http://myclimate.org/01-24-383221)