



Rapport de gestion  
des CFF.

2024



# Sommaire.

Prologue	5	Pour la société	41
<b>Rapport du groupe</b>	<b>5</b>	Principaux chiffres-clés et résultats financiers	45
L'année 2024 en chiffres	8	<b>Gouvernance d'entreprise</b>	<b>51</b>
Les dates qui ont marqué l'année 2024	10	<b>Rapport financier</b>	<b>75</b>
Pour nos clientes et clients	13	<b>Rapport de développement durable</b>	<b>127</b>
Pour un chemin de fer robuste	21		
Pour nos collaboratrices et collaborateurs	29		
Pour l'environnement	35		



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

# Sur la bonne voie, aujourd'hui et demain.

Madame, Monsieur,

## **En 2024, les CFF ont enregistré un nouveau record:**

1,39 million de voyageuses et voyageurs quotidiens. Notre personnel a fait preuve d'un engagement sans faille envers la clientèle et a relevé de nombreux défis, à l'instar des quelque 20 000 chantiers ou de la remise en service ponctuelle du tunnel de base du Saint-Gothard en septembre.

## **Nous sommes globalement satisfaits du résultat financier de 2024.**

Les CFF ont réalisé un bénéfice de 275,0 millions de francs, grâce notamment à la hausse de la demande en trafic voyageurs, aux conditions météorologiques favorables pour le secteur de l'énergie et au solide bénéfice de CFF Immobilier. En revanche, le segment Trafic marchandises accuse une lourde perte en raison de la conjoncture morose dans les secteurs liés au fret tels que la construction.

L'augmentation de la dette a pu être contenue grâce à des mesures d'économie et d'efficacité. Avec l'apport unique en capital de 850 millions de francs qu'elle versera en 2025, la Confédération compensera dans une large mesure les pertes engendrées en trafic grandes lignes pendant la pandémie. Nous en sommes reconnaissants. Pour autant, notre dette reste très élevée. Nous devons donc poursuivre nos efforts pour étendre notre marge de manœuvre entrepreneuriale.

## **Sur le plan opérationnel, nous avons réalisé une bonne performance en 2024 avec une ponctualité record.**

Malgré l'augmentation du trafic, la ponctualité en trafic voyageurs n'a jamais été aussi élevée. En Suisse romande, nous avons mis en œuvre le plus grand changement d'horaire depuis Rail 2000 et garanti très tôt la stabilité de l'exploitation. Nous étudions encore diverses optimisations. La ponctualité des trains venant de l'étranger reste insatisfaisante. CFF Cargo Suisse enregistre une ponctualité bien inférieure à celle de 2023 en raison de la fermeture partielle du tunnel de base du Saint-Gothard et du vieillissement de la flotte.

Des mesures concrètes ont permis de renforcer la sécurité. Le nombre d'accidents professionnels et de manœuvre a diminué. Nous sommes bouleversés par le décès acci-

dentel de deux collaborateurs en 2024. Cela nous engage à améliorer encore notre culture de la sécurité. Pour garantir la sécurité de la clientèle, nous avons renforcé la présence de la Police des transports et de Transsicura, introduit des bodycams, ouvert un centre d'entraînement à la sécurité et lancé une campagne contre les agressions dans les transports publics avec les partenaires sociaux.

## **Une clientèle et un personnel satisfaits.**

Si les trains CFF sont toujours davantage occupés, notre clientèle est plus satisfaite qu'en 2023, en particulier du fait de la ponctualité des trains et de l'élargissement de l'assortiment d'abonnements. Le demi-tarif PLUS et l'AG Night sont particulièrement appréciés. Des améliorations sont encore nécessaires dans l'information à la clientèle et la levée des dérangements. La satisfaction de la clientèle de CFF Cargo Suisse a baissé en raison d'une moins bonne ponctualité et d'adaptations de prix.

La satisfaction et la motivation du personnel ont atteint des valeurs inégalées depuis la création de l'enquête il y a plus de 20 ans. L'engagement et le professionnalisme de notre personnel sont la clé de notre réussite.

## **Progrès en matière de numérisation.**

Depuis 2024, il est possible d'acheter des billets internationaux dans Mobile CFF. Les premières locomotives de manœuvre télécommandées ont été mises en service. Les trois grands programmes de numérisation (planification intégrée de la production en trafic voyageurs IPP, planification et gestion continues chez Infrastructure TMS et introduction de la nouvelle génération SAP) permettent de développer la régulation ferroviaire et d'analyser plus rapidement l'horaire, d'où une meilleure ponctualité. La numérisation contribue à améliorer l'efficacité et la productivité du trafic. En raison des grandes quantités de données, l'exploitation ferroviaire se prête parfaitement à l'utilisation de l'intelligence artificielle, par exemple pour la levée des dérangements grâce à une analyse rapide de l'horaire ou pour l'entretien préventif du matériel roulant. Dans ce domaine, des possibilités prometteuses s'ouvrent pour l'avenir.

### **Nos défis en 2025: trafic marchandises, chantiers, voyages internationaux et personnel qualifié.**

Les CFF misent sur un fret ferroviaire fort et porteur d'avenir, ce qui nécessite le repositionnement de ce domaine. Nous réduirons les coûts en investissant dans une flotte moderne, l'automatisation et un nouveau modèle de production. Nous nous appuyons aussi sur des partenariats solides et comptons sur l'adoption de la loi sur le transport de marchandises par le Parlement fédéral pour l'assainissement du trafic par wagons isolés.

Le nombre de chantiers est voué à augmenter. Ainsi, de nombreuses interruptions totales du trafic seront indispensables en 2025. Avec les grands projets en cours, les CFF atteignent leurs limites pour gérer les travaux sans interrompre l'exploitation. En trafic voyageurs international, nous entendons développer l'offre, y compris de trains de nuit, notamment à la demande des acteurs politiques. Le manque de personnel qualifié demeure un défi de taille. Il est essentiel d'attirer et de fidéliser les meilleurs talents.

### **Développement du réseau ferroviaire et hiérarchisation selon l'utilité pour la clientèle.**

Déjà très fréquenté, le réseau ferroviaire va encore se densifier dans les années à venir et la demande continuer d'augmenter. Nos besoins sont identifiés pour la prochaine grande étape d'aménagement à partir de 2035: 20% de places en plus dans toute la Suisse, la cadence semi-horaire sur tout le trafic grandes lignes, voire au quart d'heure sur de nombreuses lignes, un réseau express dans tout le pays en trafic marchandises et la cadence semi-horaire sur l'axe ouest-est. La mise en œuvre de la planification a montré que des adaptations s'imposent et induisent des coûts supplémentaires élevés. Or, c'est le seul moyen de garantir une exploitation stable et ponctuelle. Aujourd'hui, grâce à de meilleures méthodes de simulation des temps de parcours et de changement, nous connaissons bien mieux qu'en 2014 le nombre requis d'installations de garage, de points de croisement, de tronçons à double voie ou de prolongements de quai. Nous avons aussi décidé de renoncer au franchissement rapide des courbes avec le duplex TGL. Quelque 80 nouveaux projets sont nécessaires dans toute la Suisse, sans oublier les coûts supplémentaires pour des projets déjà approuvés. Les gares les plus fréquentées doivent répondre à des exigences plus strictes ou des normes et spécifications adaptées.

Compte tenu des coûts supplémentaires élevés, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a décidé de

donner la priorité au rail et à la route. L'examen externe effectué par l'EPF, auquel nous contribuerons volontiers, fournira des bases utiles à la prise de décisions. Nous estimons que les contraintes de capacité doivent être éliminées. En outre, il faut rechercher la plus grande utilité possible pour la clientèle dans le cadre du développement du réseau, et ce, dans toute la Suisse. Il convient de tenir compte des besoins des agglomérations jusque dans les régions périphériques, sans oublier la rentabilité: toute nouvelle installation ferroviaire doit être entretenue, d'où des coûts annuels d'environ 3% des coûts de construction au titre du maintien de la substance, ce qui explique l'augmentation globale des coûts de maintien de la substance.

### **Repenser la mobilité avec courage et créativité.**

La vision de la mobilité à partir de 2050, présentée il y a un an, nous aide à nous orienter. La devise «Plus flexible, fréquent et rapide» doit nous inciter à concevoir des solutions de porte à porte, à exploiter tous les moyens de transport selon leurs atouts et à avoir le courage de remettre en question le principe des nœuds ou la politique d'arrêts. Le voyage sera encore plus rapide si nous réduisons le nombre d'arrêts. Les bus sur appel ou les véhicules automatisés, comme ceux que nous testons en 2025 dans le Furttal, permettent de rejoindre une gare en 15 minutes maximum, où une correspondance est proposée toutes les 15 minutes.

Vu les questions en suspens concernant le développement du réseau, il est essentiel d'anticiper et de planifier la mobilité en tenant compte des besoins futurs des voyageuses et voyageurs, de la clientèle du fret ferroviaire et de la Suisse. Les CFF sont convaincus que le train jouera un rôle-clé dans une future mobilité globale respectueuse du climat.

### **Un grand merci pour votre confiance et votre soutien:**

à notre clientèle, qui nous fait confiance pour ses voyages, ses achats et ses transports de marchandises, à notre personnel pour son engagement, au Conseil fédéral et au Parlement, aux cantons, villes et communes, ainsi qu'à tous nos partenaires.

Meilleures salutations



Monika Ribar  
Présidente du Conseil  
d'administration de CFF SA



Vincent Ducret  
CEO de CFF SA

Cette année, nous avons illustré le rapport de gestion à l'aide de portraits d'apprenties et apprentis qui effectuent leur formation aux CFF. Ces personnes représentent la prochaine génération de spécialistes qui, par leur engagement et leurs idées nouvelles, contribueront à façonner l'avenir des CFF. Un grand merci!

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

Nous voulons être une entreprise ferroviaire financièrement saine et contribuer à la protection du climat, à la qualité de vie et à la situation économique qui caractérisent la Suisse.

**CFF. Parce que la Suisse est faite de liens.**

**Pour plus d'informations:**



Possibilités de  
carrière aux CFF



Développement  
durable aux CFF



Stratégie  
CFF 2030

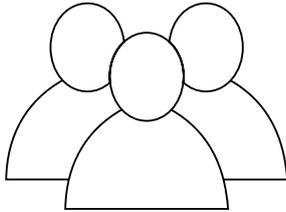


Les CFF:  
faits et chiffres



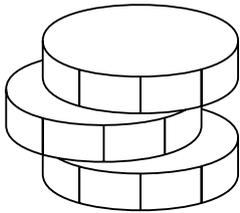
CFF News

# L'année 2024 en chiffres.



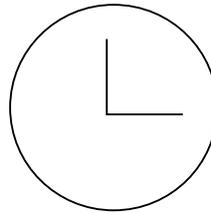
## 1,39 million de voyageurs et voyageuses par jour

En 2024, le nombre de personnes ayant voyagé avec les CFF a battu un nouveau record (2023: 1,32 million).



### 275 millions de francs de résultat annuel

Le retour de la clientèle s'est traduit par une augmentation des recettes. L'amélioration du résultat d'Infrastructure Énergie et le solide bénéfice d'Immobilier ont également contribué au bon résultat global (2023: 267 millions de francs).



### 93,2% de ponctualité des trains

Malgré la hausse du trafic, les CFF sont parvenus à améliorer la ponctualité des trains de voyageurs (2023: 92,5%).

## 12,1 milliards de francs de dettes

Une nouvelle augmentation de la dette a pu être contenue par l'application systématique des mesures d'économie et d'efficacité au sein du groupe. Malgré tout, les CFF doivent poursuivre et intensifier leurs efforts dans ces deux domaines.

## 8,2: 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 faire passer le taux de couverture de la dette à 6,5 d'ici à 2030.

## 170 000 tonnes

de marchandises sont transportées en moyenne chaque jour en Suisse par les CFF.

# 400 000 heures de travail

ont été consacrées aux travaux de remise en état du tunnel de base du Saint-Gothard dans des conditions particulièrement difficiles.



**35 569 collaborateurs et collaboratrices (postes à temps plein)**

ont travaillé aux CFF en 2024 pour assurer la sécurité, la propreté et la ponctualité des trains.



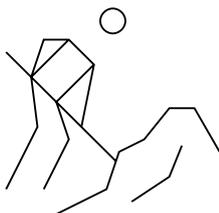
**18,5% de femmes cadres, 19,9% de femmes en tout**

La part de femmes a crû dans le personnel (+0,5%) et aux postes de cadres (+0,9%). L'entreprise entend poursuivre sur cette voie.



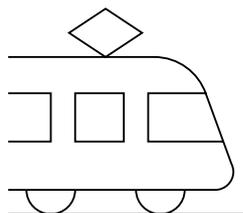
**80 points sur 100 pour la motivation du personnel**

La motivation et la satisfaction des collaboratrices et collaborateurs sont en hausse constante ces dernières années (2023: 79 points).



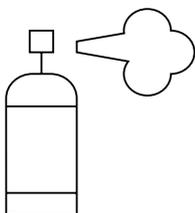
**20 000 chantiers**

sont gérés chaque année par les CFF. Ce chiffre est voué à augmenter. Concilier travaux et exploitation constitue un véritable défi.



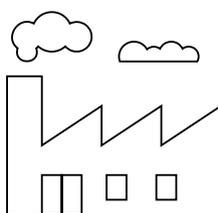
**11 569 trains**

ont circulé chaque jour sur le réseau des CFF.



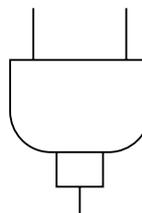
**-45,9% d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité**

par rapport à 2018. L'objectif est d'atteindre -50% d'ici à 2030.



**76 chauffages fossiles dans les bâtiments CFF**

ont été remplacés par des systèmes alimentés par des sources renouvelables en 2024.



**600 GWh d'énergie**

ont été économisés par les CFF en 2024 grâce aux mesures d'économie. L'objectif, d'ici à 2030, est une réduction globale de 850 GWh.

# Les dates qui ont marqué l'année 2024.

10

## Janvier

**1.1** Le délai de transition relatif à la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) prend fin. Les CFF proposent des mesures transitoires ou de remplacement dans toutes les gares qui n'ont pas encore été transformées.

## Février

**8.2** Les CFF inaugurent le nouveau Centre voyageurs de la gare centrale de Zurich. Les locaux modernisés se trouvent dans l'aile Sud de la gare entièrement rénovée et classée monument historique.

## Mars

**11.3** Après un an d'interdiction au trafic lourd, la passerelle Margarethenbrücke, à Bâle, est de nouveau ouverte à la circulation des trams.

**11.3** Les CFF publient, lors de leur conférence de presse annuelle, leur bilan «Le train est notre avenir», qui rencontre un large écho.

**19.3** Les CFF sont l'une des premières entreprises ferroviaires d'Europe à tester une locomotive télécommandée sans interruption de l'exploitation. Cette technologie pourrait par exemple servir pour de courts mouvements sur les chantiers.

## Avril

**8.4** Les travaux de la nouvelle gare d'Avry-Matran commencent. Cette gare remplace les deux anciennes haltes de Rosé et Matran et permet à la région de bénéficier d'une cadence au quart d'heure.

**18.4** L'horloge iconique des CFF conçue par Hans Hilfiker fête ses 80 ans. En passant symboliquement la trotteuse de leur horloge au vert, parmi de nombreuses autres mesures, les CFF montrent leur engagement vis-à-vis de l'environnement, incarné par leur devise «Plus vert. À chaque seconde.».

## Mai

**19.5** Un glissement de terrain se produit près de Mörschwil le dimanche de Pentecôte. Après d'importants travaux d'assainissement, le tronçon entre Saint-Gall St. Fiden et Goldach est de nouveau accessible sur deux voies depuis fin septembre, comme prévu.

**24.5** Dès la fin 2030, une liaison RER directe permettra de voyager entre la Suisse du Nord-Ouest et l'Alsace. Pour pouvoir exploiter cette nouvelle offre, les CFF commandent 33 trains Evo Flirt supplémentaires à Stadler Rail.



**30.5** CFF Cargo Suisse confirme la faisabilité technique du train de marchandises numérique avec le train d'essai DAC+ et soumet son rapport à l'Office fédéral des transports.

## Juin

**7.6** Dans le cadre des travaux de modernisation des lignes de la Broye, les premières gares sur un total de douze, à savoir Châtillens et Palézieux-Village, sont inaugurées. Elles seront suivies par les gares de Granges-Marnand et d'Henniez au cours de l'été.

**9.6** Les CFF développent leur offre internationale en mettant en service le premier Giruno entre les gares centrales de Zurich et de Francfort-sur-le-Main.

**29.6** Le projet «Gare verte de Delémont» est inauguré. Les travaux consistent notamment à végétaliser le site de la gare, à renouveler le système de chauffage, à installer des panneaux solaires, à désimperméabiliser les sols et à ajouter des sièges.

## Juillet

**7.7** Dans le Weinland zurichois, les CFF remplacent les rails sur plus de quatre kilomètres lors d'une interdiction totale de cinq semaines.

## Août

**21.8** Le Conseil fédéral approuve la nomination d'André Wyss au Conseil d'administration des CFF. Ce dernier remplacera Monika Ribar à la présidence en 2026.

**30.8** Le quartier vivant de Pont Rouge à Genève, qui comprend 600 appartements, des bureaux, commerces, restaurants et cafés, ou encore des lieux de divertissement et des établissements publics, est inauguré.



## Septembre

**1.9** Les 400 personnes qui gèrent le trafic ferroviaire en Suisse romande intègrent les nouveaux locaux du centre d'exploitation «Parc du Simplon», à Renens.

**2.9** À peine 13 mois après le déraillement d'un train de marchandises, l'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard reprend intégralement et dans les temps.



**26.9** CFF Cargo Suisse passe une commande portant sur un maximum de 129 locomotives de ligne modernes à Stadler Rail.

**27.9** Dans l'ancienne zone industrielle de Lysbüchel, à Bâle, la première pierre du nouveau quartier Volta est posée. Le site compte jusqu'à 2500 postes de travail et des logements pour 2000 personnes, dont au moins trois quarts à prix modéré.

## Octobre

**24.10** Le premier InterCity pendulaire rénové quitte les ateliers d'Yverdon. Les 44 trains seront modernisés d'ici 2031. De nombreuses améliorations sont apportées sur le plan technique et pour le confort de la clientèle.

**24.10** Les voyageuses et voyageurs peuvent réserver des billets internationaux sur Mobile CFF.

## Novembre

**7.11** Suite à la décision du Tribunal administratif fédéral, les travaux de construction du bâtiment principal du nouveau centre d'entretien des CFF à Arbedo-Castione reprennent, après le démarrage des travaux d'infrastructure.



**24.11** Le nouveau poste d'enclenchement de Genève est mis en service après des tests approfondis et une interdiction totale de 20 heures. Les CFF ont travaillé pendant cinq ans sur ce projet, pour un budget de 116 millions de francs.

## Décembre

**15.12** Remanié en profondeur, le nouvel horaire CFF représente le plus grand changement en Suisse romande depuis Rail 2000. À la clé: davantage de trains et de relations directes et un trafic régional amélioré. Les temps de parcours sont prolongés afin d'améliorer la ponctualité et de stabiliser l'horaire.



**Aryas Baban, 19 ans, gestionnaire du commerce de détail CFC transports publics, assistant clientèle en 2<sup>e</sup> année d'apprentissage, dépôt de Lausanne**

«Enfant, j'admirais les assistantes et assistants clientèle des CFF et leur uniforme. Rien d'étonnant donc à ce que je travaille ici aujourd'hui. Et j'en suis très fier. J'apprécie le fait que, grâce à l'engagement de mes collègues, tout fonctionne parfaitement. Bien sûr, il y a aussi des moments difficiles, lorsque des voyageuses ou voyageurs ne se montrent pas compréhensifs. La modernisation est inévitable et, bien que je la croie nécessaire, je crains que certains aspects de l'activité quotidienne de mon métier ne disparaissent.»

# Pour nos clientes et clients.

En 2024, 1,39 million de personnes ont voyagé chaque jour avec les CFF – un nouveau record. Malgré la hausse du trafic, la satisfaction de la clientèle est dans l'ensemble meilleure que l'année précédente. Les ventes d'abonnements demi-tarif ont atteint un niveau historiquement élevé, tandis que celles de demi-tarif PLUS ont dépassé les attentes des CFF.

Dans le segment du fret ferroviaire, la situation reste tendue. Les prestations de transport ainsi que la satisfaction de la clientèle s'inscrivent en baisse.

## Faits et chiffres

+2,5%

voyageurs-kilomètres  
(par rapport à 2023)

77,4

points sur 100 pour la  
satisfaction globale de la  
clientèle (2023: 77,9)

## Contribution aux objectifs de développement durable

9 INDUSTRIE,  
INNOVATION ET  
INFRASTRUCTURE



10 INÉGALITÉS  
RÉDUITES



11 VILLES ET  
COMMUNAUTÉS  
DURABLES



## Nombre record de voyageuses et voyageurs.

En trafic grandes lignes, la demande connaît une évolution globalement réjouissante, en particulier sur l'axe ouest-est et du fait de la hausse générale de la demande. Il en résulte une augmentation des prestations de transport de 2%, qui ont dépassé pour la première fois le niveau de 2019, avant la crise du coronavirus. Cette évolution positive a toutefois été en partie atténuée par les chantiers et la fermeture du tunnel de base du Saint-Gothard. En trafic voyageurs internationaux grandes lignes, les chantiers et les grèves ont engendré une baisse des prestations de transport: -6,9% par rapport à l'année précédente. Le trafic régional, quant à lui, a enregistré une hausse de l'ordre de 3,8%. Toutes les régions, et plus particulièrement Zurich, la Suisse romande et le Tessin, ont en effet connu une croissance élevée et constante. La fréquentation des gares affiche une légère augmentation par rapport à 2023 (+0,9%). Les prestations de transport du domaine d'activité CFF Cargo Suisse ont diminué de 8,4% par rapport à l'année précédente, principalement en raison de la morosité conjoncturelle en Europe et des fermetures temporaires d'usines en Valais. Dans le domaine d'activité SBB Cargo International, les prestations de transport ont diminué de 5,7% par rapport à l'année précédente. La conjoncture défavorable en Allemagne et en Italie a entraîné une réduction du nombre de circulations de trains

par relation. Les nombreux travaux réalisés sur l'axe de transit nord-sud ont aussi contribué à la dégradation des chiffres.

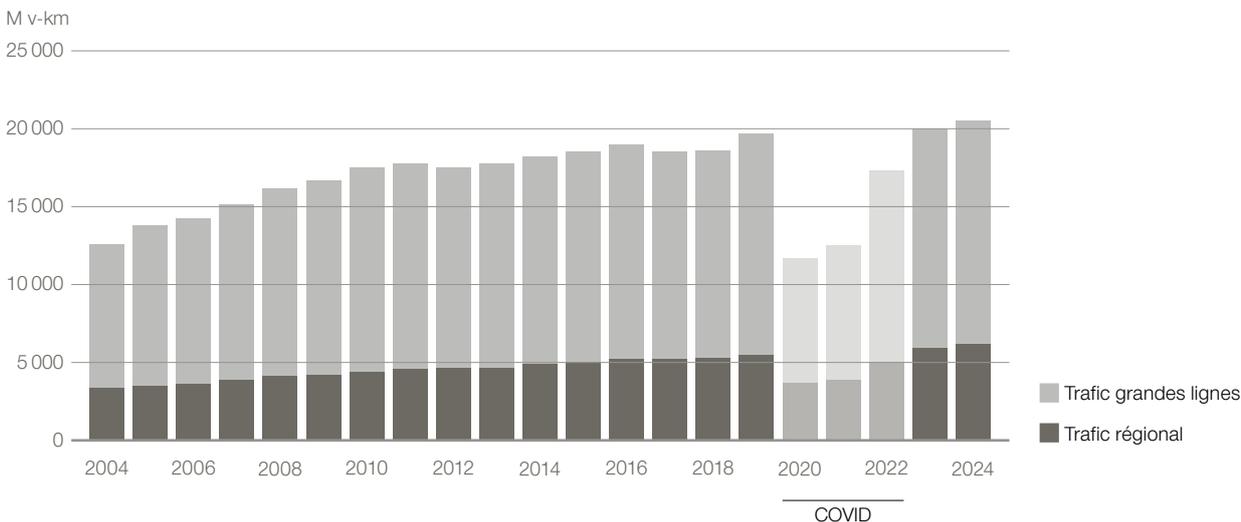
## Bons résultats en matière de satisfaction de la clientèle, malgré la hausse de l'occupation des trains.

La satisfaction (globale) de la clientèle a baissé d'un demi-point en 2024 pour s'établir à 77,4 points. Tandis que la satisfaction de la clientèle de CFF Cargo Suisse a chuté de 6,1 points par rapport à l'année précédente (67,6 points), les résultats relatifs à la clientèle privée ont progressé de 0,5 point (79,2 points).

Malgré une fréquentation en hausse, la satisfaction s'est améliorée en ce qui concerne l'offre de places dans le train (+2,0 points) et l'équipement du matériel roulant (+1,1 point). Cela s'explique par des extensions ciblées de l'offre et une meilleure disponibilité du matériel roulant. De même, la satisfaction concernant la ponctualité (+1,5 point) et l'offre horaire (+1,3 point) est restée à un niveau supérieur à celui de 2023. Les conditions climatiques clémentes ont permis de maintenir une qualité de l'exploitation élevée au premier semestre, en dépit des nombreux travaux effectués pendant cette période. Le second semestre, marqué par un nombre important d'événements isolés (par exemple de fortes précipitations en Suisse et à l'étranger), a été plus

### Demande aux CFF.

Ces dernières années, la hausse de la demande, initiée en 2004 avec le projet Rail 2000, a repris



## La réussite du fret ferroviaire repose sur une flotte moderne et efficace.

difficile, entraînant des baisses ponctuelles de la satisfaction de la clientèle. S'agissant du rapport prix-prestation, la satisfaction de la clientèle a gagné 1,4 point, notamment grâce au nouvel assortiment (principalement le demi-tarif PLUS), bien que les prix aient augmenté au changement d'horaire de décembre 2023. Cette mesure tarifaire a engendré une baisse de la satisfaction concernant le prix des billets (-3,3 points) et des abonnements (-1,0 point). Les clientes et clients se déclarent toujours très satisfaits de l'information à la clientèle en exploitation normale (91,0 points, +0,8 point), du personnel de service Elvetino (89,8 points, +0,6 point), de la sécurité à bord des trains (89,3 points, +0,1 point) et de l'accompagnement de la clientèle (89,2 points, +0,4 point). La faible satisfaction liée au trafic en provenance d'Italie et d'Allemagne s'est fortement répercutée sur les valeurs concernant la levée des perturbations (-1,2 point) et l'information en cas de perturbation (-0,4 point).

Tous thèmes confondus, la satisfaction de la clientèle dans les gares s'est légèrement améliorée, à l'exception du sentiment de sécurité (-0,1 point), qui se maintient toutefois à un niveau élevé. La satisfaction à l'égard des offres commerciales a augmenté (+0,1 point). On constate une hausse globale de la satisfaction dans les petites gares. Grâce à une offre diversifiée, la gare de Zurich a de nouveau contribué pour une grande part au bon résultat de cette évaluation. Malgré une légère amélioration, l'offre de places (+0,1 point) reste mal notée en raison des chantiers et de l'augmentation du nombre de voyageuses et voyageurs (en particulier dans les gares de Berne et de Lausanne). La signalétique (+0,1 point) et les correspondances (+0,3 point) ont aussi connu une hausse de la satisfaction, mais restent compliquées en raison des chantiers. La propreté (+0,4 point) est le thème qui a connu la plus forte hausse.

La satisfaction de la clientèle de CFF Cargo Suisse accuse un net recul. En effet, la satisfaction globale spontanée s'établit à 67,6 points sur 100, ce qui correspond à une chute de 6,1 points. Un manque de ponctualité (dû à l'introduction d'un nouveau système informatique, aux nombreux chantiers, à la pénurie de personnel à la gare de triage de Limmattal et à une disponibilité en baisse des locomotives de manœuvre et de ligne), des tensions liées aux augmentations de prix à court et moyen termes, une disponibilité limitée des wagons ainsi qu'une information qui ne fonctionne pas encore de manière optimale en cas d'écarts expliquent amplement cette évolution négative. Un large éventail de mesures d'amélioration est mainte-

nant mis en œuvre, notamment pour stabiliser la ponctualité alors que le système est dans un état de vieillissement avancé.

### Amélioration de l'information à la clientèle toujours en cours.

Les CFF souhaitent pouvoir fournir à tout moment aux voyageuses et voyageurs des informations à jour, des suggestions d'itinéraires alternatifs et des informations sur les bus de remplacement. C'est pourquoi, depuis août 2024, les CFF informent activement leur clientèle des modifications de l'horaire prévues, notamment en cas de chantiers, via des notifications push dans l'application Mobile CFF. Les personnes peuvent ainsi mieux planifier leur voyage et, le cas échéant, choisir un autre parcours. Pour améliorer l'orientation et le confort dans les gares, les téléafficheurs de quai indiquent les changements de voie depuis octobre 2024. Le 1<sup>er</sup> mai 2024, le Center of Competence Information clientèle (CoC KI) a été créé dans le but d'optimiser l'information à la clientèle selon le point de vue des clientes et clients. L'accent est mis sur la cohérence de l'information, notamment en cas de perturbations.

### Investissements dans l'avenir du trafic marchandises chez CFF Cargo Suisse.

Pour transporter les marchandises de manière sûre, efficace et rentable, CFF Cargo Suisse mise sur un nouveau modèle de production et des partenariats à long terme. En 2024, l'entreprise a prolongé de manière anticipée son contrat avec La Poste Suisse jusqu'à fin 2028, et optimisé les concepts de transport déjà en place avec le détaillant Migros. La clientèle du fret ferroviaire souhaite des trains ponctuels, une information rapide en cas de perturbation et des prix compétitifs. CFF Cargo Suisse entend s'améliorer dans tous ces domaines.

La réussite du fret ferroviaire repose sur une flotte moderne et efficace. C'est pourquoi CFF Cargo Suisse va entièrement renouveler ses wagons et ses locomotives d'ici à 2040. En 2024, une commande portant sur un maximum de 129 locomotives de ligne modernes et efficaces sur le plan énergétique a été passée à Stadler Rail. Livrées à partir de 2027, les 36 premières locomotives aideront à renforcer la robustesse, l'efficacité et la ponctualité de l'exploitation. Par ailleurs, disposer d'un seul type de loco-

motive simplifie la maintenance et réduit d'environ 60% les coûts d'exploitation de la flotte. Depuis fin 2024, 35 locomotives de ligne Vectron louées à Siemens renforcent le trafic marchandises en Suisse.

Le transport ferroviaire de marchandises est appelé à s'automatiser et à se numériser dans les années à venir. De nouvelles solutions techniques permettent d'augmenter la sécurité et de réduire la pénibilité des tâches manuelles physiques et des activités chronophages. En trafic combiné, CFF Cargo Suisse utilise d'ores et déjà avec succès l'essai de frein automatique. Ainsi, le personnel de manœuvre n'a plus besoin de parcourir les 500 mètres de longueur du train pour vérifier manuellement tous les freins. L'opération s'effectue dorénavant directement sur la tablette.

### Plus de flexibilité dans l'exploitation chez SBB Cargo International.

Les interdictions prolongées sur l'infrastructure allemande ont à nouveau représenté un réel défi en 2024 pour SBB Cargo International. Afin de maintenir un maximum de liaisons sur l'axe nord-sud pendant les trois semaines d'interdiction de la ligne de la vallée du Rhin en août, l'entreprise a mis en place, en collaboration avec Captrain France, DB InfraGO et SNCF Réseau, une navette passant par l'Alsace. Fondée en janvier 2024,

SBB Cargo France a obtenu le certificat de sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) au mois de novembre. Depuis décembre 2024, les trains peuvent donc également circuler sur la ligne de la rive gauche du Rhin, un avantage significatif au vu des importants travaux d'infrastructure qui seront réalisés en Allemagne jusque dans les années 2040. Malgré le contexte économique difficile, il a été possible de gagner quelques nouveaux clients en trafic marchandises, ce qui s'est traduit par un résultat annuel positif.

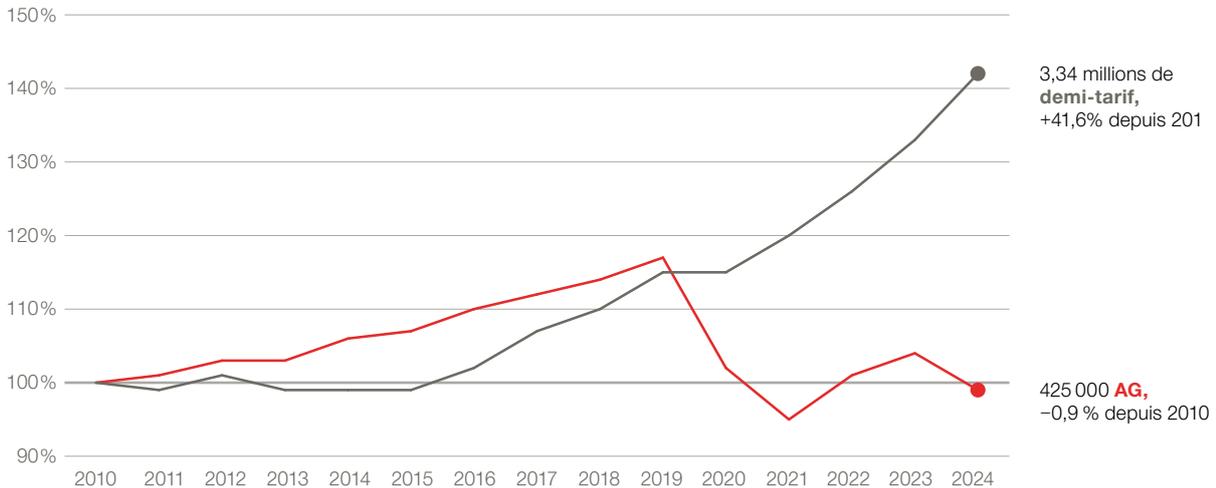
### Stabilité des prix des transports publics.

Les recettes supplémentaires générées par l'augmentation des prix des transports publics mise en œuvre en 2023 ont aidé les CFF à supporter la hausse des coûts liés aux salaires, à l'entretien et à l'énergie. Par ailleurs, la fréquentation des transports publics a encore augmenté en 2024. L'organisation de la branche Alliance SwissPass a donc décidé en mars 2024 de ne pas augmenter les prix des transports publics pour l'année 2025. Une offre attractive doit encourager le transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics.

### Moins d'abonnements généraux, mais nettement plus d'abonnements demi-tarif.

Après le coronavirus (en 2020), le succès du demi-tarif PLUS engendre une baisse du nombre d'AG

Données indexées; année de référence 2010



## Depuis octobre 2024, il est possible d'acheter des réservations et des billets internationaux via Mobile CFF.

### Nouvelles offres en trafic voyageurs international.

Le trafic voyageurs international (IPV) présente un grand potentiel. Par conséquent, les CFF développent leur offre de manière ciblée, augmentent les fréquences et améliorent la billetterie ainsi que le Service clientèle. De pair avec Trenitalia, les CFF prévoient de compléter l'offre actuelle entre la Suisse et l'Italie par de nouvelles liaisons. Les deux entreprises préparent l'introduction, en 2026, d'une ligne supplémentaire entre Zurich, Milan et Venise et de nouveaux trains directs de Zurich vers Florence et Livourne. Depuis octobre 2024, il est possible d'acheter des réservations et des billets internationaux via Mobile CFF. Les CFF répondent ainsi à un souhait souvent exprimé par la clientèle. Les personnes peuvent désormais enregistrer leurs itinéraires et obtenir des informations en cours de route sur le statut de leur voyage et sur d'éventuelles correspondances. Les billets pour les trains de nuit n'étant actuellement pas encore disponibles via Mobile CFF, il convient de les acheter sur le site CFF.ch ou auprès d'un Centre voyageurs.

En 2024, la qualité n'a pas été au rendez-vous sur toutes les lignes. Ainsi, il est arrivé que certains trains de nuit soient supprimés ou que des personnes ne puissent pas voyager dans la catégorie réservée en raison d'un manque de voitures. Si, pour notre clientèle, la ponctualité des trains TGV Lyria est bonne avec environ 81%, voire près

de 90% pour l'EC Milan-Zurich, les trains en provenance d'Allemagne ont souvent enregistré des retards beaucoup trop importants, notamment à Bâle et St. Margrethen. Pour les EC Milan-Genève-Berne-Bâle, avancer l'heure de départ de six trains sur huit a permis d'améliorer nettement la ponctualité à la frontière à partir du mois d'avril (de < 20% à > 60%). Une nouvelle amélioration est attendue en 2025, puisque les huit trains au départ de Milan disposent désormais d'un temps de parcours plus long. Conjointement avec les réseaux partenaires, les CFF mettent tout en œuvre pour améliorer la qualité et la ponctualité.

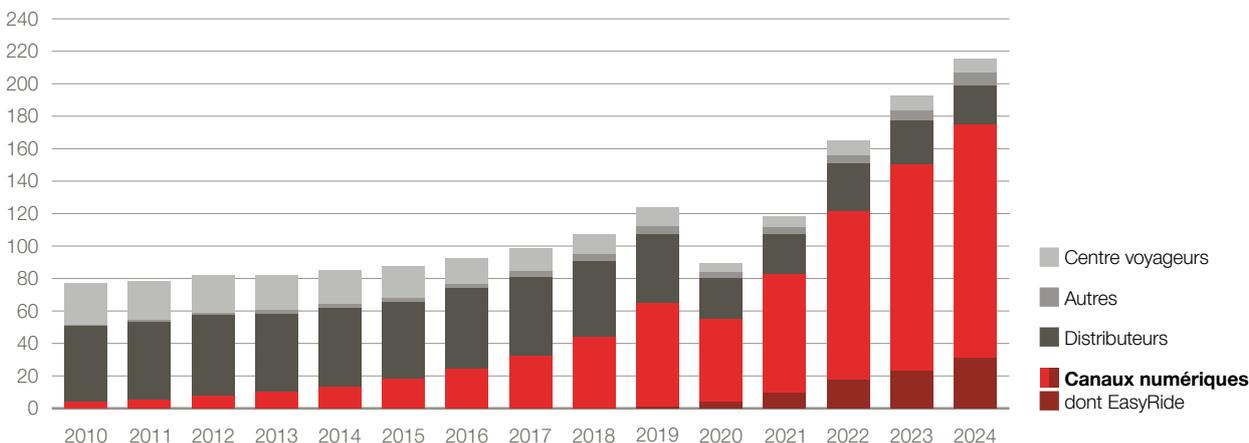
### Baisse du nombre d'abonnements généraux, nouveau record d'abonnements demi-tarif.

En 2024, le demi-tarif PLUS a fait l'objet d'une vaste commercialisation ciblée. Comblant un manque entre l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général, ce nouveau produit répond au besoin de flexibilité exprimé par la clientèle. L'objectif de vente de 52 000 paquets fin 2024 fixé par la branche a été presque quadruplé, avec 204 800 unités vendues. L'introduction du demi-tarif PLUS et la mesure tarifaire mise en œuvre au changement d'horaire 2023/2024 ont entraîné un déplacement attendu de l'abonnement général vers les titres de transport indivi-

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

De plus en plus de billets sont émis via des canaux de distribution numériques

M de billets/abonnements



Autres: renouvellements automatiques d'abonnements, vente non desservie des partenaires et Contact Center CFF

## Les CFF veillent à ce que l'accès aux trains soit sûr, propre et pratique.

18

duels. Le nombre d'abonnements généraux en circulation a baissé en conséquence (-5,0%; état fin 2024: 424 865 unités). En revanche, le nombre d'abonnements demi-tarif a atteint le nouveau record de 3 338 282 unités (+6,1%).

### Tendance confirmée pour les canaux de vente numériques.

Les CFF ont vendu 215,3 millions de billets (+11,6% par rapport à l'année précédente; billets individuels, abonnements, cartes multiconces, etc.) par le biais de leurs canaux, dont 96,0% (+0,7 point de pourcentage) via le libre-service (en ligne, dans l'application Mobile CFF, aux distributeurs et autres). Pas moins de 81,1% de la totalité des billets (+3,3 points de pourcentage; part du libre-service: 84,5%) ont été vendus sur les canaux de vente numériques (site Internet, application Mobile CFF, y c. EasyRide), et 14,5% (+2,4 points de pourcentage) via la billetterie automatique EasyRide. Les ventes de billets aux distributeurs se sont élevées à 11,2% (-2,8 points de pourcentage; part en libre-service: 11,7%). La vente desservie accuse une légère baisse (Centres voyageurs et Contact Center de Brigue) à 4,0%, soit -0,8 point de pourcentage. La transition numérique se poursuit donc dans la distribution. Pour les ventes de billets internationaux, la part du numérique est passée à 64,5% (+11,0 points de pourcentage) en moyenne annuelle. À la fin de l'année, elle était de 73,0%. Cette augmentation s'explique notamment par le fait que les assortiments pertinents, y compris les billets dégriffés pour les pays limitrophes, sont disponibles sur CFF.ch ainsi que dans Mobile CFF depuis octobre 2024.

### Voyages accessibles à toutes et tous: les CFF toujours mobilisés.

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. Pourtant, il reste encore du chemin à parcourir. Fin 2024, près de 80% des clientes et clients pouvaient voyager sans obstacles. Dans les gares où cela n'est pas encore le cas, les CFF proposent depuis début 2024 des mesures de transition et de remplacement telles que des services de navettes ou une assistance fournie par le personnel. La demande pour ces services s'est révélée plus faible que

prévu. En effet, les CFF ont organisé environ 1600 services de navettes pour l'ensemble des transports publics en Suisse, dont environ 40% pour les gares CFF. Leur personnel a en outre fourni 67 000 prestations d'assistance, soit 6,9% de moins qu'en 2023, une baisse qui s'explique par le nombre plus important de trains à plancher surbaissé – et donc accessibles de manière autonome – en circulation, ainsi que par les travaux de transformation en cours dans les gares. Les CFF restent mobilisés. Dans les prochaines années, ils transformeront les 250 gares restantes en vue de les rendre accessibles. Le financement de ces travaux dépend du montant des moyens octroyés dans le cadre des conventions sur les prestations entre les CFF et la Confédération. Des transports publics accessibles ne profitent pas seulement aux personnes en situation de handicap, mais aussi aux personnes âgées ainsi qu'aux clientes et clients voyageant avec des bagages, des poussettes ou des vélos. Les fonctions de l'application «Inclusive CFF» ont permis aux CFF d'établir un standard en matière d'accessibilité numérique, comme l'atteste la médaille d'or obtenue lors des Best of Swiss App Awards 2024 dans la catégorie Accessibility, décernée pour la première fois. L'application Inclusive CFF est le compagnon idéal des personnes en situation de handicap qui veulent voyager sans barrière.

### Revalorisation des gares dans toute la Suisse.

Les CFF veillent à ce que l'accès aux trains soit sûr, propre et pratique. Ils revalorisent aussi bien les grandes que les petites et moyennes gares. À Horgen, par exemple, les différents distributeurs et services ont été regroupés dans une zone de service très bien placée. La gare de Chiasso a bénéficié d'une rénovation et, à Saint-Imier, une nouvelle zone de détente a été créée. L'offre commerciale est adaptée aux besoins de la clientèle et doit correspondre au site concerné. La gare d'Aarau s'est dotée de nouvelles offres de restauration et d'achat revêtant un caractère régional. Aménagée avec du mobilier moderne et fonctionnel et agrémentée de nombreuses plantes, la nouvelle zone de détente offre quant à elle une meilleure qualité de séjour. Par ailleurs, des toilettes ont été rénovées ou construites dans une centaine de gares en Suisse, ce qui a permis d'améliorer considérablement la qualité, la propreté, la disponibilité et le confort pour les clientes et clients. Les travaux de rénovation finis, les toilettes très fréquentées

de la gare de Zurich et de Berne ont rouvert et offrent désormais de tout nouveaux espaces hygiène. En 2025, les CFF continueront d'investir dans la transformation et la construction de plus de 100 toilettes supplémentaires dans les gares.

## Évolution des gares en interfaces de transport.

En faisant de leurs gares des interfaces multimodales, efficaces et tournées vers l'avenir, les CFF allient aménagement du territoire et planification du trafic. C'est le cas par exemple à la gare de Rotkreuz, qui abrite un Centre voyageurs, des logements et des bureaux, ainsi que des surfaces destinées à des usages variés au rez-de-chaussée, et combine différents moyens de transport accessibles à toutes et tous. À cet effet, un concours de projets a eu lieu en 2024. Un jury désignera au printemps 2025

le projet qui sera ensuite mis en œuvre. À Liestal, les CFF et la ville misent sur un développement qualitatif avec une nouvelle gare, une gare routière ainsi qu'un immeuble d'habitation et de commerce proposant 23 logements. À Rheinfelden, la population a approuvé le projet «Neue Mitte», qui prévoit de développer le secteur de la gare dans les années à venir pour en faire un lieu vivant offrant des logements, des services et une mobilité combinée. Des solutions de mobilité interconnectées, telles que la tour à vélos sécurisée de Wallisellen ou des zones de partage aménagées dans huit gares, favorisent la mobilité combinée. À Brugg, 20 vélos sont disponibles à la location via une application et 50 P+Rail permettent de réserver une place de stationnement. En 2024, 17 nouveaux P+Rail ont été créés. Fin novembre 2024, Mellingen-Heitersberg a été le premier à se doter d'une borne de recharge CFF eCharge. Une quarantaine d'autres suivront dans les prochaines années.



**Ardian Tanaj, 15 ans, constructeur de voies ferrées/CFC en 1<sup>re</sup> année d'apprentissage, équipe d'Olten**

«J'avais entendu beaucoup de bien des CFF, alors j'ai décidé d'envoyer ma candidature. J'apprécie l'ouverture d'esprit des personnes à l'égard des apprenties et apprentis. Ce que j'ai préféré jusqu'à présent, c'est le remplacement des traverses. Cela n'a vraiment pas été facile de pousser les lourdes traverses sous les rails. J'ai hâte d'avoir 16 ans pour pouvoir travailler sur les chantiers de nuit. Après mon apprentissage, j'espère que la communication restera ouverte au sein de l'équipe et à mon poste de travail.»

# Pour un chemin de fer robuste.

Sur le plan de l'exploitation, les CFF ont fourni des prestations de haute qualité en 2024. La ponctualité du trafic voyageurs a encore augmenté et atteint un niveau historique. Les valeurs régionales en Suisse romande et au Tessin se sont aussi améliorées. La Suisse romande a connu son plus grand changement d'horaire depuis Rail 2000. La ponctualité de CFF Cargo Suisse a été nettement inférieure à celle de 2023. Dans le domaine de la sécurité, les CFF ont réalisé de grands progrès. Grâce à leur engagement quotidien, les collaboratrices et collaborateurs ont relevé de grands défis dans le domaine du trafic ferroviaire.

Les CFF entendent réorienter le fret ferroviaire afin de le renforcer.

## Faits et chiffres

98,7%

Ponctualité des correspondances

20 000

chantiers

## Contribution aux objectifs de développement durable



## Ponctualité historiquement élevée pour les trains CFF en 2024.

2024 a été une année record pour les CFF en termes de ponctualité des trains, avec 93,2% de trains à l'heure contre 92,5% en 2023. Cet excellent résultat s'explique par une coopération interdivisionnelle efficace et par la fiabilité technique du matériel roulant et des installations d'infrastructure. La reprise complète du trafic dans le tunnel de base du Saint-Gothard s'est, en outre, parfaitement déroulée.

La ponctualité des correspondances est restée constante. La région Est reste la plus forte, à un niveau élevé. Mais c'est aussi la seule région à avoir enregistré une stagnation, tandis que les autres ont progressé.

Les régions Sud, Centre et Ouest ont amélioré la ponctualité de leurs trains par rapport à 2023. La région Est a obtenu des résultats légèrement plus faibles, mais a conservé sa première place au classement des régions, à égalité avec la région Centre.

Le trafic voyageurs international a encore constitué un défi de taille, notamment sur les lignes passant par l'axe du Saint-Gothard, qui ont subi de fortes chutes de neige au mois de novembre et fait l'objet de nombreux chantiers. Les adaptations des temps de parcours publiés aux temps de parcours selon l'horaire ont apporté une nette amélioration, principalement dans la région Ouest. Toutefois, les

réserves n'étaient toujours pas suffisantes. Ce point a fait l'objet d'une correction pour la Suisse romande au changement d'horaire de décembre 2024.

La ponctualité des envois en trafic par wagons complets de CFF Cargo Suisse s'est établie à 88,0% (2023: 89,8%). Ce recul est essentiellement dû au changement de système informatique en décembre 2023, aux défis posés par le déraillement survenu le 10 août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard, à la pénurie de personnel à la gare de triage de Limmattal et à la faible disponibilité des locomotives de manœuvre et de ligne.

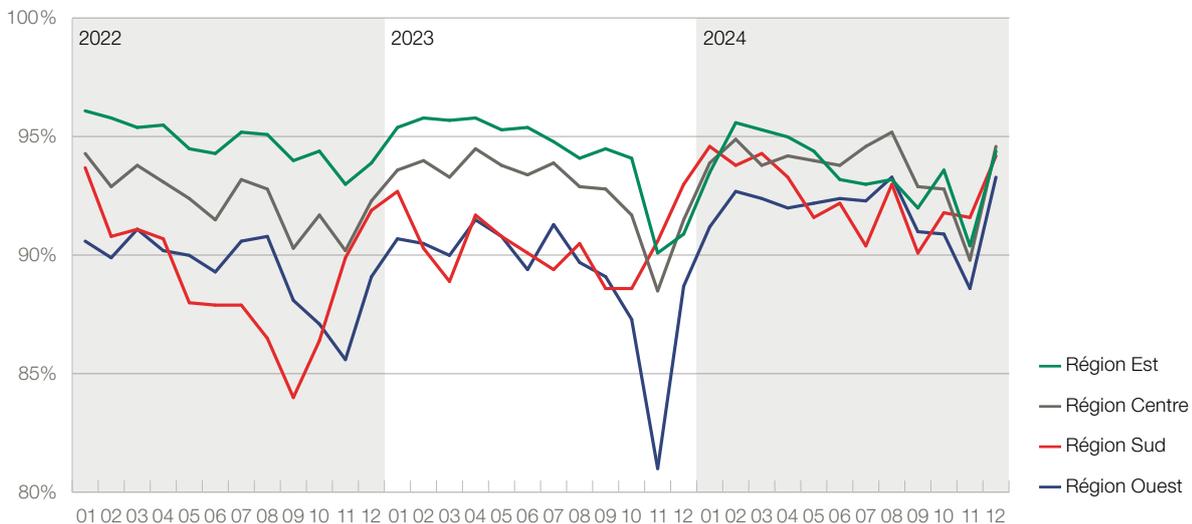
## Progrès en matière de sécurité.

Le train est un moyen de transport extrêmement sûr. Une amélioration significative des résultats en matière de sécurité a été enregistrée dans tous les sous-objectifs. Le programme de sécurité, qui contient désormais également des mesures déployant des effets à court terme en faveur de la sécurité de l'exploitation et de la sécurité au travail, a fait ses preuves.

Les agressions contre le personnel et la clientèle se maintiennent malheureusement à un niveau élevé et nécessitent par conséquent des mesures supplémentaires afin de donner aux collaboratrices et collaborateurs les moyens de faire face à une violence croissante. Les attaques

### Ponctualité des trains dans les différentes régions en 2024.

La ponctualité des trains s'est améliorée dans les régions Sud, Centre et Ouest



contre les infrastructures critiques en Europe ont encore progressé et les menaces dans le domaine de la cybersécurité sont elles aussi en hausse.

Le nombre d'accidents professionnels avec jours d'absence et d'accidents professionnels graves a reculé par rapport à l'année précédente. En 2024, les CFF ont néanmoins déploré huit accidents professionnels graves, dont trois concernaient du personnel d'entreprises tierces. Au cours de l'exercice sous revue, deux accidents professionnels mortels ont eu lieu. Toute l'entreprise est profondément affectée.

Le nombre d'accidents de manœuvre est en baisse. Lancé en 2024, le déploiement d'une solution technique pour avertir des cas de signaux nains a contribué à cette amélioration. Il se poursuivra en 2025.

Avec deux accidents de train, la situation s'est encore améliorée pendant l'année considérée pour atteindre un résultat historiquement bas. Les deux événements n'ont causé que des dégâts matériels.

## Développement de la cybersécurité pour le trafic ferroviaire suisse.

En 2024, les CFF ont mis en place, en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral de la cybersécurité (OFCS), une équipe de spécialistes spécifique à la branche pour renforcer la protection des infrastructures critiques et la résilience du trafic ferroviaire suisse face aux cyberattaques. Avec cette organisation désignée Rail ISAC, les CFF souhaitent encourager la collaboration nationale et internationale avec les réseaux partenaires dans le domaine de la cybersécurité et soutenir les différentes entreprises ferroviaires suisses en mettant à leur disposition des outils, des données et des recommandations pour détecter, prévenir et gérer les cyberattaques. L'exploitation de Rail ISAC est actuellement en phase pilote. Cette phase se poursuivra en 2025. La protection de la branche aide également les CFF, car en leur qualité de gestionnaire du système, ils travaillent en étroite collaboration avec les réseaux partenaires dans de nombreux domaines tels que la billetterie, l'horaire et l'exploitation. Ils ont donc tout intérêt à améliorer la protection de la branche dans son intégralité.

## Du matériel roulant moderne pour les voyages en train.

En 2024, les CFF ont commandé de nouveaux trains. Ils entendent ainsi répondre à la demande croissante de voyages en train en Suisse et à l'étranger et remplacer leurs anciens trains par de nouveaux modèles plus confortables. Ils prévoient avec Trenitalia d'étendre l'offre entre la Suisse et l'Italie. À cet effet, cinq trains Giruno supplémentaires ont été commandés à Stadler Rail en février 2024 pour un montant d'environ 170 millions de francs. D'ici à 2026, la flotte Giruno des CFF comptera donc 41 véhicules. Dans la région de Bâle, deux lignes de RER transfrontalières devraient être mises en service dès décembre 2030. Il s'agit de la S2 Olten-Bâle-Mulhouse et de la S4 Laufen-Bâle-Saint-Louis. Ces deux lignes desserviront l'aéroport EuroAirport dès que le raccordement ferroviaire sera réalisé, ce qui devrait être le cas en 2034/2035. En vue de l'exploitation de cette nouvelle offre, les CFF ont commandé 33 véhicules modernes de type Flirt Evo France en mai 2024. Au total, l'investissement s'élèvera à près de 320 millions de francs. En 2022, les CFF avaient déjà commandé, avec Thurbo et RegionAlps, 286 rames automotrices à un niveau de type Flirt Evo destinées au trafic régional en Suisse orientale, en Valais et dans d'autres régions. Elles seront progressivement mises en service à partir de 2026. Les trois premiers trains – chaque rame arborant les couleurs d'une entreprise, les CFF ou l'une de leurs filiales RegionAlps et Thurbo – ont été présentés aux médias et aux représentants des cantons en novembre 2024 à Weinfelden.

Par ailleurs, les CFF modernisent les trains IC 2000 et ICN afin de prolonger leur durée de vie de 20 ans. De nombreuses améliorations en matière de technique et de confort pour la clientèle sont apportées. En maintenant le plus longtemps possible le matériel roulant existant en exploitation, l'entreprise préserve les ressources et réduit les émissions de gaz à effet de serre générées lors de la fabrication des véhicules.

## Chantiers pour l'aménagement du réseau ferroviaire.

En Suisse alémanique, l'accent a été mis sur la réalisation de deux grands projets: l'aménagement à quatre voies à Liestal et le désenchevêtrement de Bâle-Muttenz. Dans le cadre de l'aménagement du nœud de Berne,

## En Suisse romande, l'année a été marquée par de nombreuses mises en service et le début de travaux importants.

quelque 18 000 personnes ont visité avec grand intérêt le chantier du projet Avenir de la gare de Berne au mois de septembre. Achevé au changement d'horaire de décembre 2024, l'aménagement de la double voie dans la vallée du Rhin permet aux trains grandes lignes de circuler en cadence semi-horaire entre Saint-Gall et Sargans. En outre, la gare accessible et le viaduc nouvellement assaini de Wipkingen ont rouvert à Zurich, de sorte que les trains desservent à nouveau la gare centrale de Zurich. En Suisse romande, l'année a été marquée par de nombreuses mises en service et le début de travaux importants. En effet, la gare de Fribourg/Freiburg, quatre gares dans la région de la Broye ainsi que la gare de Vernier – la dernière à bénéficier d'un assainissement sur la ligne Genève–La Plaine – ont été modernisées. Une étape importante a été franchie avec la mise en service réussie du poste d'enclenchement rénové de Genève, qui est désormais le plus grand de Suisse et constitue un élément déterminant pour la construction de la gare souterraine. L'avant-projet de la gare souterraine a été clôturé et présenté au public en octobre. Au Tessin, la construction de l'infrastructure ferroviaire pour le nouveau centre d'entretien d'Arbedo-Castione et de la deuxième voie entre Contone et Ponte Ticino a commencé. De plus, après l'achèvement des travaux de réparation dans le tunnel de base du Saint-Gothard, la cadence semi-horaire, déjà prévue auparavant, a été introduite sur l'axe du Saint-Gothard.

### Des progrès considérables dans le domaine de la numérisation.

La numérisation systématique dans tous les secteurs permet aux CFF d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire, ce qui profite aussi bien aux voyageuses et voyageurs qu'à la clientèle du fret ferroviaire. Parmi les principaux projets de numérisation des CFF figurent la planification intégrée de la production en trafic voyageurs, le développement fondamental de la régulation ferroviaire au moyen du Traffic Management System ainsi que l'introduction de la nouvelle génération S/4 de SAP. En matière de numérisation, les premières locomotives de manœuvre télécommandées et l'achat de billets internationaux dans l'application Mobile CFF représentent deux avancées majeures. La numérisation et l'intelligence artificielle (IA) aident les CFF à maîtriser le trafic ferroviaire de demain. Une initiative propre à l'entreprise favorise le développement d'applications d'IA qui améliorent non seulement l'effica-

cité, mais aussi la sécurité et la durabilité du chemin de fer et offrent d'importants potentiels d'optimisation pour le cœur d'activité des CFF. L'intelligence artificielle permet notamment d'identifier et de prédire les besoins de maintenance des essieux ou de prévoir l'occupation des trains. L'application Inclusive CFF, quant à elle, aide les personnes malvoyantes à trouver la porte et le bouton de porte des trains au moyen de l'appareil photo de leur téléphone portable.

### État du réseau jugé «bon à passable».

Le rapport 2024 sur l'état du réseau a jugé l'état général de l'infrastructure «bon à passable», comme l'an passé, et lui a octroyé la note globale de 2,8. La valeur cible de 2,7 n'a donc pas pu être atteinte et la structure des installations montre des signes de vieillissement. Pendant l'année sous revue, CFF Infrastructure a exploité et entretenu des installations d'une valeur de remplacement de 130 milliards de francs. Le retard relatif au maintien de la substance s'est légèrement creusé pour atteindre désormais près de 8,4 milliards de francs. La sécurité de l'exploitation a été garantie à tout moment.

### Remise en service du tunnel de base du Saint-Gothard.

À peine 13 mois après le déraillement d'un train de marchandises survenu le 10 août 2023, les CFF ont relancé l'exploitation complète du plus long tunnel ferroviaire du monde (57 kilomètres) le 2 septembre 2024, soit dans les délais prévus. Les travaux de réparation ont nécessité environ 400 000 heures de travail dans le tunnel. La voie ferrée a dû être entièrement remplacée sur près de sept kilomètres. Il a également fallu remplacer le portail de la diagonale d'échange, deux aiguilles à grande vitesse et de nombreux autres équipements déterminants pour la sécurité et l'exploitation. Les CFF n'ont pas ménagé leurs efforts pour permettre la reprise progressive du trafic voyageurs et du fret ferroviaire. Pendant les travaux, pas moins de 26 500 trains de marchandises et 1 750 trains de voyageurs ont emprunté le tunnel. La collaboration interdivisionnelle ainsi que le partenariat avec la branche du transport de marchandises ont permis d'optimiser l'offre en continu. Afin de réduire efficacement les effets d'un événement similaire, très improbable, la vitesse maximale est

désormais fixée à 160 km/h dans la zone des deux diagonales d'échange du portail avant le tunnel de base du Saint-Gothard. En outre, les CFF prévoient d'installer à moyen terme des détecteurs de déraillement sur la voie au niveau des diagonales d'échange dans et avant le tunnel de base du Saint-Gothard, étudient l'extension et l'optimisation de l'utilisation des dispositifs de contrôle des trains et s'engagent au niveau européen en faveur de mesures de réduction des risques en trafic marchandises.

## Réorientation du fret ferroviaire pour relever les défis de demain.

Les CFF entendent repositionner fondamentalement le fret ferroviaire et l'ancrer sur une base durable dans l'optique de garantir l'approvisionnement du pays et la sécurité et d'atteindre les objectifs climatiques. Le concept «Suisse Cargo Logistics» sert de cadre à cette nouvelle orientation, dans laquelle le train doit être utilisé pour les longues distances, pour le transport de marchandises lourdes et là où la clientèle en fait la demande. Pour raccorder leur clientèle au réseau ferroviaire, les CFF dépendent aussi de partenariats avec des acteurs du secteur routier. CFF Cargo Suisse prévoit de réduire les coûts, de proposer une offre fiable à des prix couvrant les coûts et d'investir dans des locomotives, des wagons et une infrastructure modernes. Ainsi, les CFF continuent à fournir une importante contribution à la politique fédérale de transfert de la route au rail. La stratégie repose également sur des partenariats à long terme, l'automatisation, la numérisation et un modèle de production efficace. Pour assainir le trafic par wagons isolés en Suisse, épine dorsale de l'économie, et supporter provisoirement les augmentations de prix, CFF Cargo Suisse a besoin d'un soutien temporaire de la Confédération, fondé sur la révision de la loi sur le transport de marchandises. En 2024, le Parlement a entamé les examens à ce sujet, qui devraient s'achever durant la session de printemps 2025. La transformation du fret ferroviaire des CFF est possible si l'ensemble du personnel, de la clientèle et de la sphère politique s'engage en ce sens.

## Protection contre les risques naturels.

Les CFF assurent un trafic voyageurs et un fret ferroviaire sûrs et fiables sur un réseau de 3266 kilomètres. Près d'un tiers de ce réseau est exposé à des risques naturels tels que des avalanches, des glissements de terrain, des éboulements ou des inondations. L'année 2024 a connu son lot d'événements, comme le glissement de terrain survenu à St. Fiden ou les inondations sur la ligne ferroviaire entre Sierre et Viège. La sécurité et la disponibilité sont des priorités absolues pour la clientèle. C'est pourquoi les CFF appliquent une prévention des risques naturels active et basée sur les risques. Quelque 8700 hectares de zones boisées étendues sur environ 340 kilomètres protègent le réseau ferroviaire des avalanches, des chutes de pierres et d'autres dangers naturels. Par ailleurs, la protection de la clientèle et du personnel est assurée notamment par près de 6000 ouvrages de protection, une surveillance par des systèmes d'alarme ainsi que le service des avalanches. Les CFF investissent chaque année environ 10 à 15 millions de francs dans la prévention des dangers naturels.

## Importance d'un système ferroviaire robuste.

Pour permettre la réalisation du mandat politique consistant à augmenter la part du rail dans la répartition modale, les transports publics doivent impérativement être attractifs. Les CFF proposent à leurs clientes et clients une offre ferroviaire attrayante et fiable. Au vu de la hausse réjouissante de la demande, un horaire à la fois robuste et flexible revêt une importance capitale. Ainsi, à titre d'exemple, des réserves de temps plus importantes ont été prévues pour la Suisse romande dans l'horaire 2025 afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle et d'améliorer la ponctualité sur un réseau touché par de nombreux chantiers. Sur mandat de la Confédération, les CFF continuent de développer leur offre en fonction des besoins, notamment dans les zones densément peuplées. Cela nécessite d'accroître les capacités sur le réseau ferroviaire et, partant, d'augmenter les travaux d'entretien et de renouveler plus souvent les installations. L'approche des CFF consistant à réaliser les travaux tout en réduisant l'offre le moins possible se heurte à ses limites. Aussi les clientes et clients des CFF devront-ils s'attendre à une augmentation des restrictions temporaires de l'offre, par exemple à des interruptions de tronçons avec

## Actuellement, les CFF réalisent 20 000 chantiers chaque année, et ce nombre devrait encore augmenter à l'avenir.

26

service de remplacement par bus ou à la réduction de l'offre en soirée et le week-end, voire, dans certains cas, en journée en dehors des heures de grande affluence. En 2025, la ligne entre Fribourg et Berne ainsi que le Laufonnais feront l'objet d'interruptions totales du trafic pendant plusieurs semaines. Cela permettra de réaliser les travaux beaucoup plus rapidement, de garantir une qualité élevée et de réduire au minimum les désagréments pour les riverains. Actuellement, les CFF réalisent 20 000 chantiers chaque année, et ce nombre devrait encore augmenter à l'avenir.

### Concept d'offre 2035: consolidation requise.

En 2019, le Parlement avait adopté l'étape d'aménagement 2035 fondée sur le concept 2035 prévoyant un réaménagement important de l'offre. Pour répondre aux besoins de mobilité et de transport en augmentation constante, cette étape d'aménagement prévoit d'introduire les cadences au quart d'heure et à la demi-heure sur une soixantaine de lignes, ainsi que d'augmenter de 20% le nombre de places. Pour le fret ferroviaire, un réseau express est prévu dans tout le pays pour les transports urgents.

Le concept d'offre repose sur des paramètres de planification datant de 2014. De nouvelles méthodes de mesure et de simulation ont montré qu'il était nécessaire d'adapter ces paramètres afin de pouvoir continuer à proposer

une offre fiable. D'autres facteurs, comme la renonciation au franchissement rapide des courbes avec la compensation du roulis, un besoin accru d'infrastructures supplémentaires telles que des installations de garage et des gares de rebroussement, ou encore des retards pris dans les projets en cours, ont mené à la nécessité de consolider le concept d'offre. Cette consolidation doit permettre de réaliser les extensions importantes de l'offre ferroviaire pour la clientèle prévues pour les prochaines décennies, et de garantir une production stable et ponctuelle. Il s'agit aussi d'une condition préalable à la planification des étapes d'aménagement à venir.

Les travaux effectués au cours de l'exercice sous revue montrent que la consolidation est nettement plus complexe que ce qui avait été envisagé jusqu'à présent. Dans toute la Suisse, il faudra réaliser de nouveaux agrandissements du réseau ferroviaire, comme des voies supplémentaires, des adaptations de lignes et de nouvelles installations de garage. Au total, la mise en œuvre du concept d'offre 2035 nécessite, d'un point de vue technique, environ 14 milliards de francs supplémentaires au cours des 20 prochaines années environ au titre de la consolidation, de la couverture des coûts supplémentaires des projets déjà décidés et de l'adaptation des grandes gares au nombre plus élevé de voyageuses et de voyageurs. De pair avec l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF ont commencé en 2024 à étudier des variantes de réduction des coûts afin d'élaborer une proposition robuste, viable et créatrice de valeur ajoutée pour le pays.





**Flurina Winkler, 17 ans, automatique en 2<sup>e</sup> année d'apprentissage, centre de formation d'Altstetten**

«J'ai souhaité rejoindre les CFF pour devenir actrice de la mobilité et voir ce qui se passait en coulisses. L'ouverture d'esprit, le sentiment d'appartenance, la diversité des tâches et le soutien des CFF lors de nos formations continues sont incroyables. J'ai adoré remplacer la trappe frontale d'un train après un accident. Mon plus grand défi jusqu'ici: trouver une prise dans un train uniquement à l'aide d'un schéma. À l'avenir, je souhaiterais que le matériel soit encore mieux organisé afin de travailler de manière plus efficace et rapide.»

# Pour nos collaboratrices et collaborateurs.

En 2024, 35 569 personnes (postes à temps plein) ont travaillé pour les CFF. Selon l'enquête menée auprès du personnel, la motivation bat des records. Grâce à la prolongation des conventions collectives de travail, les CFF restent un employeur attrayant et compétitif sur le marché du travail. Au cours de l'exercice sous revue, ils ont mis l'accent sur l'organisation du temps de travail, la formation et le perfectionnement ainsi que la sécurité pour les métiers liés à l'exploitation. Bien que les mesures de promotion de la santé physique et psychique du personnel portent leurs fruits, les jours d'absence doivent rester maîtrisés, notamment chez les jeunes collaboratrices et collaborateurs. En abordant de manière ciblée la discrimination, le mobbing et le harcèlement sexuel, les CFF ont réussi à créer un environnement de travail plus inclusif et plus sûr.

## Faits et chiffres

14,9

jours d'absence par poste à temps plein (2023: 14,4 jours)

25,4%

de personnes à temps partiel (2023: 24,4%)

## Contribution aux objectifs de développement durable

3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE



4 ÉDUCATION DE QUALITÉ



5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



10 INÉGALITÉS RÉDUITES



## Record pour la motivation du personnel.

Les réponses obtenues lors de l'enquête auprès du personnel 2024 ont été très positives. Dans l'ensemble, les valeurs s'inscrivent de nouveau en hausse ou se sont maintenues, souvent à un niveau très élevé. La motivation du personnel a augmenté d'un point par rapport à 2023, atteignant 80 points, soit la valeur la plus élevée depuis la création de l'enquête. Au cours de l'exercice sous revue, les supérieures et supérieurs hiérarchiques ont amélioré leur score d'un point concernant la confiance envers la direction (83 points). La confiance en la Direction du groupe culmine à 63 points comme en 2023. Tous les thèmes relatifs à la situation de travail se sont encore améliorés ou sont restés stables. Dans l'enquête 2024, le personnel a attribué 69 points aux conditions d'emploi, telles que le salaire, les vacances et les prestations sociales, soit un point de plus qu'en 2023. L'attrait des CFF en tant qu'employeur s'est donc encore amélioré au cours de l'exercice sous revue: en 2022, il s'établissait à 65 points. Comme en 2023, 74% des collaboratrices et collaborateurs des CFF, soit près des trois quarts, ont participé à l'enquête. Les résultats sont donc très représentatifs.

## Des conditions d'emploi toujours aussi attractives et compétitives.

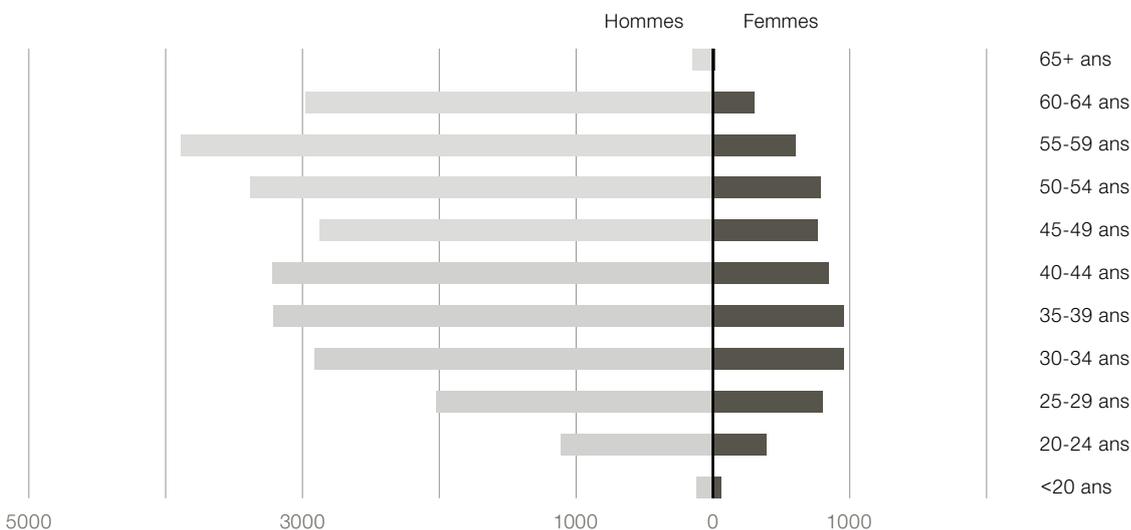
En 2024, les CFF et les partenaires sociaux ont conclu à l'unanimité les négociations sur la prolongation des conventions collectives de travail (CCT) des CFF et de CFF Cargo, de même que celles portant sur les mesures salariales 2025. Les durées de validité des CCT actuelles sont prolongées jusqu'à la fin 2028. Les CFF continueront ainsi d'offrir à leurs collaboratrices et collaborateurs des conditions d'emploi attrayantes et conformes au marché. En 2025, les CFF mettront en œuvre des mesures salariales pour un montant correspondant à 1,5% de la masse salariale. De plus, ils verseront une prime unique aux collaboratrices et collaborateurs pour compenser en partie l'augmentation du coût de la vie. Avec ces mesures, les CFF et leurs partenaires sociaux tiennent compte à la fois du renchérissement et de la situation financière des CFF.

## Travail en équipe et par tours: meilleure conciliation du travail, de la vie de famille et des loisirs.

Durant l'exercice sous revue, les CFF ont mis au point plusieurs mesures de flexibilisation dans le cadre du projet WEST (Développement du travail en équipe et par tours) pour proposer à leur personnel travaillant en équipe et par

### Une part nettement plus élevée d'hommes dans toutes les tranches d'âge.

Effectifs en moyenne annuelle pour 2024, CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)



## Les CFF accordent une importance majeure à la formation et au perfectionnement en continu de leur personnel qualifié.

tours une plus grande autonomie dans l'aménagement du temps de travail. Ils mènent actuellement des essais pilotes dans quatre unités pour tester les mesures de flexibilité «Saisie des souhaits» (par exemple pour la planification des tours, des vacances et des jours libres) et «Bourse d'échange» pour les tours et services. Cette phase d'expérimentation se poursuivra jusqu'à l'été 2025. D'après les premiers résultats, ces deux mesures suscitent un grand intérêt et le personnel souhaite bénéficier d'une plus grande flexibilité dans l'aménagement de son temps de travail. Aussi les CFF examinent-ils d'autres possibilités de modèles individuels de travail et d'emploi, comme diverses formes de travail à temps partiel, de temps de travail périodique ou de job-sharing pour les personnes travaillant en équipe ou par tours.

### Adaptation des postes de travail à Work Smart.

Selon les résultats de l'enquête Work Smart menée auprès du personnel de bureau des CFF en 2024, les collaboratrices et collaborateurs apprécient le fait de pouvoir choisir leurs horaires et leur lieu de travail de manière flexible. La règle prévoit 60% du temps de travail sur place et au maximum 40% de télétravail. Cette pratique, qui a fait ses preuves, est maintenue. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont continué de regrouper le personnel sur les grands sites, comme au Parc du Simplon à Renens, et d'adapter les postes de travail aux besoins des collaboratrices et collaborateurs pour promouvoir la collaboration et réduire les coûts. Dans les années à venir, les CFF revaloriseront systématiquement les postes de travail, les salles de pause et les sanitaires dans les bâtiments d'exploitation et les gares. Depuis 2024, le personnel des unités Conduite des trains et Assistance clientèle bénéficie par exemple de locaux revalorisés sur le site de la Parkterrasse à Berne. À Brigue, les différentes unités d'Infrastructure travaillent désormais sous le même toit et partagent des locaux adaptés. Les CFF souhaitent ainsi atteindre un niveau de qualité uniforme et élevé, rapprocher les cultures, exploiter les synergies sur place et louer les surfaces disponibles lorsque c'est judicieux.

### Nouveaux concepts de formation pour l'exploitation.

Les CFF accordent une importance majeure à la formation et au perfectionnement en continu de leur personnel qualifié. Pour proposer un environnement d'apprentissage attrayant, ils mettent de plus en plus l'accent sur l'autoformation et le transfert dans la pratique, en complément de la formation avec formatrice ou formateur. Cette approche a débuté en 2020 avec le développement d'un nouvel environnement de simulation pour les conductrices et conducteurs de véhicules moteurs. Les premiers simulateurs ont été livrés, installés et testés au cours de l'exercice sous revue. Outre le poste de travail d'opératrice ou d'opérateur, le nouvel environnement comprend des simulateurs universels et réels. Transportables et dotés d'une cabine de conduite standard, les simulateurs universels sont parfaitement adaptés à l'apprentissage des processus. Les simulateurs réels, quant à eux, offrent une expérience de conduite réaliste sur les pupitres de conduite originaux des véhicules moteurs Stadler H511 duplex TR et Stadler Flirt 523. Les CFF ont également amélioré leurs concepts de formation pour d'autres métiers liés à l'exploitation. Ainsi, le centre d'exploitation de Renens dispose désormais de systèmes d'apprentissage et de formation étendus pour faciliter la planification et la réalisation de séances d'entraînement. Par ailleurs, avec le module «Sécurité de la manœuvre», les CFF prennent en compte pour la première fois le thème des facteurs humains dans le domaine de la sécurité des chantiers. Les facteurs humains sont un terme générique désignant les influences physiques, psychiques et sociales lors d'interactions entre les personnes et la technique ou les machines.

### Gros plan sur la santé psychique: soutien des jeunes talents.

En 2024, le personnel des CFF a été un peu plus souvent en arrêt maladie: 14,9 jours en moyenne par poste à plein temps (+0,5 jour par rapport à 2023). Les CFF accordent une attention toute particulière à la santé des collaboratrices et collaborateurs de moins de 35 ans. Ces derniers comptabilisent nettement plus de jours d'absence que les autres catégories d'âge et leur taux d'absentéisme augmente au fil des années. Pour essayer de mieux cerner les causes, les CFF ont analysé les jours d'absence et organisé des groupes de réflexion avec de jeunes membres

## Les CFF appliquent une politique de tolérance zéro à l'égard de la discrimination, du mobbing et du harcèlement sexuel.

32

du personnel. Il en ressort que cette augmentation est liée à plusieurs facteurs et touche les différentes catégories professionnelles de manière contrastée. De premières mesures d'amélioration ont été mises en œuvre en 2024. Par exemple, une formation est désormais proposée pour renforcer la santé psychique des jeunes collaboratrices et collaborateurs. Par ailleurs, un entretien est aussi prévu au bout des 100 premiers jours dans le cadre de l'onboarding pour les personnes en fin d'apprentissage dans le domaine du conseil à la clientèle. De plus, les CFF intensifient la collaboration avec leur partenaire de formation login dans le domaine de la santé.

### Des approches innovantes pour promouvoir la santé physique.

Depuis 2024, les CFF ont recours à un système dit de «capture de mouvement» dans l'optique de renforcer la santé physique de leur personnel. Ce système les aide à concevoir des postes de travail ergonomiques en enregistrant, puis en analysant les mouvements des collaboratrices et collaborateurs, notamment lors d'activités physiquement éprouvantes. Il permet de visualiser les séquences de mouvements et les effets des forces sur le corps humain au plus proche de la réalité. À partir des résultats obtenus, les CFF développent des mesures visant à éviter les sollicitations physiques trop importantes et, partant, à prévenir les blessures et les absences pour cause de maladie. Par ailleurs, ils proposent également des entretiens de santé, au cours desquels les personnes de 40 ans et plus peuvent discuter en toute confidentialité de leurs problèmes de santé avec des spécialistes externes de la prévention et obtenir des conseils personnalisés. En 2024, 82 entretiens de ce type ont eu lieu avec des personnes de la manœuvre. Un grand nombre de collaboratrices et collaborateurs en étaient déjà à leur deuxième série d'entretiens depuis le lancement de l'initiative en 2021.

### La diversité et l'inclusion, parties intégrantes de la culture d'entreprise.

La stratégie relative à la diversité aux CFF se concentre sur le genre, la langue, les générations, les communautés LGBTQI+, la diversité culturelle et les personnes en situation de handicap, la priorité étant donnée aux

deux premiers thèmes. En 2024, les CFF ont défini les orientations stratégiques de leur engagement pour l'avenir. Ils entendent renforcer la sensibilisation du personnel et des cadres à la diversité et à l'inclusion, maintenir un cadre favorable à la famille et promouvoir, par le biais de réseaux internes, une culture d'entreprise inclusive et respectueuse, dans laquelle l'être humain est placé au centre des préoccupations. Aussi ont-ils soutenu plusieurs réseaux de femmes et encouragé le dialogue entre leurs organisatrices au cours de l'exercice sous revue. Les CFF souhaitent ainsi fidéliser leurs collaboratrices et accroître la part de femmes, en particulier dans les postes à responsabilités.

### Lancement des journées du plurilinguisme pour le personnel.

À l'image de la population suisse, le personnel des CFF parle différentes langues maternelles, à commencer par l'allemand, le français et l'italien. Pour renforcer le plurilinguisme, les CFF ont décidé d'organiser en 2024 des journées consacrées à ce thème. Des manifestations d'information et de sensibilisation ont eu lieu à Berne, Renens et Bellinzone. L'accent a été mis sur les offres et outils disponibles, à l'image du tandem linguistique, qui permet à deux personnes de langues maternelles différentes de se rencontrer une fois par semaine pour dialoguer et, ainsi, d'améliorer leurs compétences linguistiques dans l'autre langue. La constitution des tandems s'effectue au moyen d'un outil spécifique. En 2024, près de 30 tandems linguistiques ont été formés et la tendance est à la hausse.

### Ensemble contre la discrimination, le mobbing et le harcèlement sexuel.

Les CFF appliquent une politique de tolérance zéro à l'égard de la discrimination, du mobbing et du harcèlement sexuel, qui est ancrée dans le code de conduite et fait partie intégrante du contrat de travail. Fin 2023, les CFF ont mené une enquête auprès de l'ensemble de leurs collaboratrices et collaborateurs pour savoir s'ils avaient été victimes de situations de ce type au travail au cours des deux années précédentes. Ils sont l'une des premières entreprises en Suisse à avoir mené une enquête globale sur ce sujet, indépendamment de l'enquête auprès du personnel, et font ainsi figure de précurseur. Le taux de

réponse de près de 50% a permis de dresser un tableau précis de la situation. Au niveau des CFF, les résultats sont comparables à ceux des études nationales et internationales: 12% des personnes interrogées ont fait état de discriminations, 7% de mobbing et 4% de harcèlement sexuel. Suite à cette enquête, les CFF ont mis en place des mesures dans le sens d'un changement de culture sur le long terme. Des formations sont désormais dispensées sur la définition et les formes possibles de discrimination, de mobbing et de harcèlement sexuel, sur la manière d'y

faire face ainsi que sur les endroits où signaler ces comportements. De plus, les CFF encouragent l'autoréflexion et l'échange sur ces thèmes lors d'événements destinés aux cadres. Aux CFF, les personnes directement concernées de même que les témoins de telles situations peuvent effectuer un signalement de manière confidentielle ou anonyme. Les CFF prévoient de reconduire cette enquête dans quelques années. Ils pourront alors vérifier l'efficacité des mesures et en prendre de nouvelles, le cas échéant.



**Athena Antoniadis, 15 ans, polymécanicienne CFC en 1<sup>re</sup> année d'apprentissage, Bellinzone.**

«Le monde de la mobilité m'a toujours fascinée, c'est pourquoi j'ai postulé aux CFF. J'y apprécie beaucoup la diversité et les innombrables occasions de faire de nouvelles expériences. La visite du centre de tri de Chiasso a été un moment fort pour moi. C'était très impressionnant! En revanche, j'avoue que je ne suis pas encore habituée aux horaires de travail. À l'avenir, je me réjouis de travailler encore davantage avec les nouvelles technologies.»

# Pour l'environnement.

En 2024, les CFF ont fortement réduit les émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation, notamment grâce à l'utilisation d'un mélange de carburant moins polluant pour les véhicules ferroviaires roulant au diesel et au remplacement des chauffages au mazout et au gaz. Pour réduire les émissions en amont, les CFF ont misé sur la réutilisation plutôt que sur l'élimination en ce qui concerne les locomotives, la technique ferroviaire et la construction. Ils ont aussi adopté des mesures d'économie et d'efficacité énergétique et promu l'énergie solaire à des fins de consommation propre. En 2024, l'entretien des espaces verts dans le respect de la biodiversité a constitué un défi compte tenu des ressources financières limitées.

## Faits et chiffres

## Contribution aux objectifs de développement durable

10,6 GWh 52 500

Production de courant photovoltaïque (2023: 8,2 GWh)

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



## Depuis 2012, les CFF appliquent plus de 200 mesures d'économie d'énergie.

### Le diesel d'origine fossile sur la voie de garage.

Les émissions directes de gaz à effet de serre des CFF proviennent essentiellement de la combustion du diesel, que le groupe utilise comme carburant pour ses quelque 1000 véhicules ferroviaires et machines. Il s'agit, entre autres, de véhicules de chantier et d'entretien, mais aussi de locomotives de manœuvre, de trains d'extinction et de sauvetage, ou encore de générateurs de secours. En attendant que tous les véhicules et machines fonctionnant au diesel soient équipés de moteurs zéro émission, les CFF utilisent, à titre de solution transitoire depuis 2024, du carburant diesel contenant un mélange de 25% d'huile végétale hydrogénée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) issue de déchets et de résidus. Ils ont ainsi réduit les émissions de gaz à effet de serre des véhicules ferroviaires roulant au diesel d'environ 10%, soit 2500 tonnes de CO<sub>2</sub>e. D'ici à 2030, ils entendent faire passer la part de HVO dans leur carburant diesel à 30%.

### Poursuite de la baisse des émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation de 45,9% par rapport à 2018, pour atteindre 61 900 tonnes de CO<sub>2</sub>e (2023: 70 700 tonnes de CO<sub>2</sub>e), dépassant ainsi les objectifs en matière de protection du climat qu'ils s'étaient fixés pour 2024. Ils y sont parvenus notamment grâce à l'ajout d'huile végétale hydrogénée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) à leur carburant diesel, à la réduction de la consommation de fluides frigorigènes, notamment dans le secteur du trafic voyageurs, et au remplacement de 76 chauffages de bâtiment à énergie fossile dans le portefeuille immobilier. Pour des raisons de méthodologie, les CFF ont adapté au cours de l'exercice sous revue le calcul des émissions de gaz à effet de serre pour les années 2018 à 2023 avec effet rétroactif. L'abandon des fluides frigorigènes synthétiques et polluants constitue une étape importante vers une exploitation des bâtiments zéro émission. En effet, les gaz fluorés contenant des PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées) qui sont utilisés dans les installations de climatisation et les pompes à chaleur contribuent aussi aux émissions directes de gaz à effet de serre de l'entreprise. Les CFF les remplacent

donc progressivement par des fluides frigorigènes naturels, comme ils l'ont fait en 2024 sur le site Central Malley à Prilly et Renens, sur celui de Pedemonte à Bellinzone, dans les gares de Chiasso et Lugano ou encore à la remise des locomotives à Erstfeld.

### Nouvelles locomotives Cargo également alimentées par des batteries.

Le fret ferroviaire doit pouvoir miser sur une flotte moderne et efficace. C'est pourquoi les CFF ont décidé, durant l'exercice sous revue, de moderniser leur flotte par l'acquisition de nouvelles locomotives de ligne. Mises progressivement en circulation à partir de 2027, celles-ci seront plus efficaces sur le plan énergétique que les locomotives actuelles et contribueront à réduire les émissions directes de CO<sub>2</sub> des CFF. Grâce à des systèmes d'entraînement efficaces et à des modes d'exploitation modernes pour le garage, les locomotives consommeront moins d'énergie que les véhicules traditionnels tout en étant plus puissantes. En plus de la motorisation électrique, 22 unités des locomotives de ligne commandées bénéficieront d'un fonctionnement sur batterie (module dit «last mile»). Ainsi, elles pourront circuler sur les voies sans ligne de contact aérienne et assurer les premier et dernier kilomètres, de la prise en charge à la remise des marchandises chez la cliente ou le client. Il ne sera plus nécessaire de recourir à des locomotives de manœuvre à moteur diesel, qui émettent une quantité importante de CO<sub>2</sub>.

### Réutiliser plutôt qu'éliminer: un principe appliqué aussi aux locomotives et à la technique ferroviaire.

Dans le cadre du processus de maintenance des CFF, le fret ferroviaire apporte une contribution précieuse à l'économie circulaire, et donc à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en amont. Plusieurs locomotives des CFF sont en circulation depuis plus de 50 ans. Une fois qu'un véhicule a atteint la fin de sa durée d'exploitation, des collaboratrices et collaborateurs du centre d'entretien à la gare de triage de Limmattal démontent les pièces encore en état de fonctionnement. Ces pièces sont soit remises à neuf dans l'un des ateliers des CFF, soit directement montées sur d'autres locomotives anciennes. Grâce à la réutilisation de ces pièces, trois à cinq anciennes

locomotives encore en état de marche peuvent continuer à circuler tous les jours sur le réseau ferroviaire suisse. Cette approche est également indiquée pour la technique ferroviaire. Outre quelque 330 composants de lignes de contact, les CFF remettent aussi à neuf des tubes de protection de câbles. Sur les chantiers situés aux abords des voies, les câbles proches des voies doivent être protégés par des tubes pour prévenir les blessures. Jusqu'à présent, les CFF éliminaient généralement ces tubes à la fin des travaux et en achetaient de nouveaux pour le chantier suivant. Désormais, ils effectuent une courte révision en interne et les utilisent jusqu'à dix fois. Ainsi, en 2024, ils ont réutilisé 5470 pièces grâce à la remise à neuf et ont ainsi évité près de dix tonnes de gaz à effet de serre dans la chaîne d'approvisionnement en amont.

## Réutilisation de douze kilomètres de rails pour le bâtiment X.

Signataires depuis 2024 de la charte pour une construction circulaire, les CFF promeuvent, avec d'autres acteurs de la branche, le passage à une économie immobilière circulaire. Dans le cadre du concours de projets pour le nouveau bâtiment X prévu sur le site Werkstadt Zürich, les CFF ont sélectionné un projet qui privilégiait la réutilisation. La réutilisation de douze kilomètres de rails usagés provenant du

dépôt de matériel des CFF pour former la structure porteuse du bâtiment est notamment novatrice. On retrouve également des éléments de construction revalorisés dans l'enveloppe du bâtiment, par exemple des fenêtres et des plaques ondulées d'Eternit recyclées. Cette approche permet de préserver les ressources et favorise une construction respectueuse de l'environnement, qui ne dépasse pas l'objectif maximal en matière d'émissions de gaz à effet de serre, soit 5 kg par m<sup>2</sup> et par an.

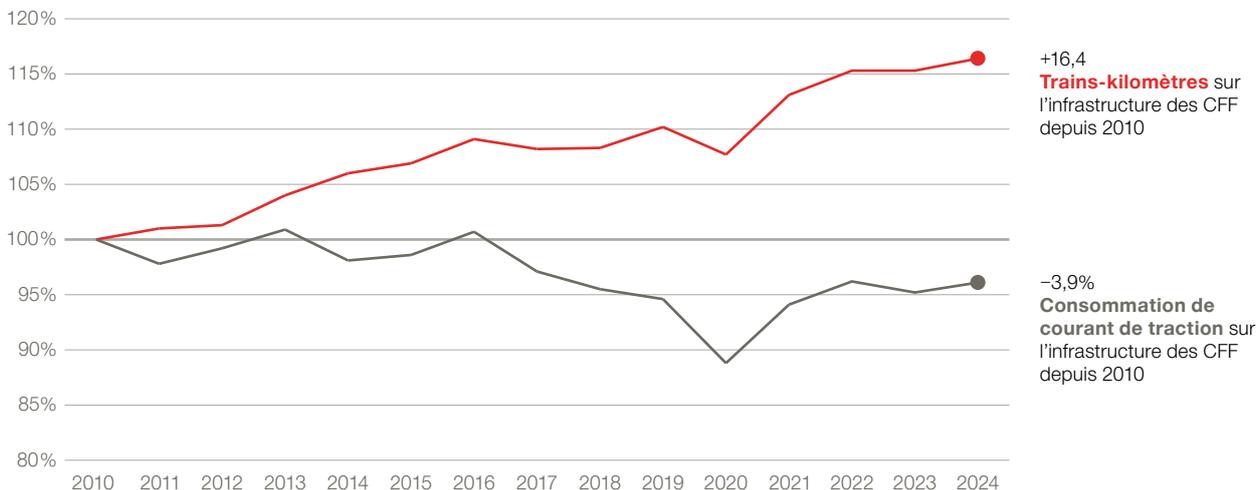
## Économies de 600 GWh d'énergie: objectif atteint.

Les CFF sont le plus gros consommateur d'électricité en Suisse. Depuis 2012, ils appliquent plus de 200 mesures d'économie d'énergie dans le but d'utiliser l'énergie de manière parfaitement responsable. En 2024, les CFF ont reconduit la majorité des mesures en place, économisant ainsi 600 GWh (2023: 568 GWh). Ils y sont parvenus notamment en augmentant l'efficacité énergétique dans un plus grand nombre de bâtiments et en améliorant les chauffages, les ventilations, les installations de climatisation et les isolations des bâtiments. L'entreprise a également transformé davantage de matériel roulant de sorte que les chauffages, ventilateurs, compresseurs, pompes et groupes auxiliaires ne s'enclenchent ou ne se

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 2010)

Données indexées; année de référence 2010



## En 2024, les CFF ont mis en service leur 100<sup>e</sup> installation photovoltaïque.

38

déclenchent plus qu'automatiquement en fonction des besoins. En ayant recours à des systèmes qui surveillent la circulation des trains à la seconde près, les CFF ont aussi permis à un plus grand nombre de mécaniciennes et mécaniciens de locomotive d'adapter leur manière de conduire en fonction de la situation du trafic. Grâce à ces dispositifs, les véhicules freinent ou s'arrêtent moins devant les signaux, ce qui réduit les accélérations et les arrêts, qui dépensent beaucoup d'énergie. Par conséquent, les trains ont réduit leur consommation énergétique de 3,94% en 2024 par rapport à 2000, alors que le trafic a augmenté de 16,4%.

### Un éclairage intelligent et à faible consommation énergétique.

Les gares CFF restent éclairées le soir et la nuit afin de veiller au bien-être et d'assurer la sécurité de la clientèle et du personnel. Néanmoins, la lumière artificielle consomme de l'énergie et est nuisible pour la faune et la flore, car elle perturbe les repères spatio-temporels des insectes et des petits animaux. Un éclairage intelligent permet de réduire les émissions lumineuses et d'économiser de l'énergie. Les CFF remplacent donc progressivement les éclairages dans les gares, comme ils l'ont fait en 2024 dans la halle du Musée national suisse, au niveau du Passage Bahnhofstrasse à la gare de Zurich et au Centre technique ferroviaire de Hägendorf. Le nouveau système se compose de lampes LED à faible consommation d'énergie, commandées par des capteurs en fonction des besoins. Les CFF économisent ainsi environ 550 000 kWh d'énergie par an, ce qui correspond à la consommation énergétique annuelle de près de 129 foyers.

### De l'énergie solaire pour alimenter les lignes de contact.

D'ici à 2040, les CFF entendent produire eux-mêmes 160 gigawattheures d'électricité par an à partir d'installations photovoltaïques. Ils analysent donc les emplacements

qui pourraient être équipés de panneaux photovoltaïques, que ce soit au niveau des infrastructures existantes, en cas de projets de construction ou dans le cadre de rénovations. En 2024, les CFF ont pu installer des panneaux photovoltaïques à différents endroits, par exemple sur la place de la gare à Coire, à la gare de Liestal et à celle de Berne. Les CFF souhaitent exploiter une grande partie de l'énergie photovoltaïque qu'ils produisent pour couvrir leurs propres besoins: environ deux tiers pour le courant domestique et un tiers pour le courant de traction. En 2024, ils ont mis en service une première installation photovoltaïque au sol près de la centrale convertitrice de Giubiasco. Cette installation, qui alimente directement le réseau de courant de traction, est la 100<sup>e</sup> que les CFF ont mise service.

### Des talus maintenus proches de l'état naturel: un défi financier.

Le plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse de la Confédération prévoit que les CFF mettent en place d'ici à 2030 un entretien proche de l'état naturel pour un cinquième de leurs talus. Or, les ressources dont les CFF disposent à cette fin sont limitées, car le budget sert aussi à financer notamment le meulage des rails ainsi que l'entretien des ponts, des signaux et des lignes de contact. En 2024, compte tenu de leur situation financière tendue, les CFF ont dû veiller avant tout à garantir une exploitation ferroviaire sûre et fiable dans le cadre de l'entretien des espaces verts, ce qui va à l'encontre de leurs objectifs en matière de biodiversité. Par conséquent, des plantes néophytes envahissantes se sont largement répandues, affectant la qualité des surfaces de biodiversité. Les activités de repérage et de lutte contre ces plantes sont onéreuses et chronophages. Aussi les CFF participent-ils à une initiative de recherche visant à effectuer un repérage systématique et sur de grandes surfaces des plantes néophytes depuis le ciel. Cette approche devrait contribuer à la surveillance et à la lutte contre la propagation de ces espèces.





**Lara Joy Fodor, 20 ans, logisticienne des transports en 3<sup>e</sup> année d'apprentissage, Zurich.**

«La journée de stage dans la logistique m'a donné envie de postuler. La cohésion et la confiance mutuelle au sein de l'équipe me fascinent. Avec un autre apprenti, j'ai pu participer au projet de locomotives publicitaires. Depuis début 2024, les locomotives Ee 922 habillées d'un film publicitaire parcourent la Suisse alémanique. Beaucoup de gens pensent qu'il est difficile de travailler par  $-5^{\circ}\text{C}$ , mais pour moi, c'est bien plus fatigant en plein soleil lorsqu'il fait plus de  $30^{\circ}\text{C}$ . Je rêve de devenir mécanicienne de locomotive et je travaille pour y arriver.»

# Pour la société.

Prestataire de mobilité, propriétaire foncier et acheteur majeur, les CFF assument de nombreuses responsabilités envers la société. En 2024, ils ont sensibilisé un grand nombre d'élèves à des thèmes liés aux transports publics et, depuis peu, aux fausses informations communément appelées «fake news». Des personnes ne pouvant plus exercer leur activité initiale du fait de problèmes de santé ont trouvé en interne une nouvelle activité qui a du sens. Pour améliorer la sécurité de la clientèle et du personnel, les CFF se sont engagés en faveur d'un comportement empreint de respect mutuel à bord des trains comme dans les gares. De plus, en 2024, ils se sont davantage penchés sur les thèmes liés aux droits de l'homme dans la chaîne de création de valeur et ont pris des mesures favorisant des conditions de travail équitables dans le génie civil et une fabrication de rails durable. Ils continuent de promouvoir une culture du bâti de qualité et offrent ainsi à la société un espace de vie de qualité pour les générations futures et l'environnement.

## Faits et chiffres

132

personnes occupant des postes de réinsertion chez Anyway CFF

≈ 10

agressions verbales et/ou physiques par jour envers le personnel

## Contribution aux objectifs de développement durable

4 ÉDUCATION DE QUALITÉ



8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE



10 INÉGALITÉS RÉDUITES



11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES



## Info ou intox? Nouveau module pour le train école et découverte CFF.

Les animatrices et animateurs du train école et découverte CFF proposent diverses activités sur la sécurité, l'utilisation durable de l'énergie, la mobilité, l'avenir professionnel et, depuis peu, sur les «fake news». En 2024, les CFF, en collaboration avec la SSR, ont conçu une nouvelle voiture consacrée à cette thématique. Les élèves découvrent les conséquences d'une fake news et les effets d'une image postée sans réfléchir dans un mauvais contexte. Depuis 2003, les CFF d'ores et déjà sensibilisé plus de 17 000 classes, soit quelque 330 000 jeunes, à bord de ce train faisant halte chaque année dans 12 à 15 sites en Suisse. L'offre est gratuite pour les écoles.

## Des postes de travail pour les personnes atteintes dans leur santé.

Les CFF ont créé le programme de réinsertion Anyway il y a plus de 20 ans pour soutenir les membres du personnel qui ne peuvent plus exercer leur activité initiale du fait de problèmes de santé. Ces personnes bénéficient ainsi de conditions adaptées, peuvent rester actives et continuent de contribuer au succès des CFF. Le programme Anyway est proposé par six entreprises qui ont employé en moyenne 132 personnes en 2024. Ces activités sont déterminantes pour l'exploitation ferroviaire. Depuis 2024, Anyway se charge par exemple de la révision des extincteurs pour trois divisions, sans incidence sur les coûts. Les collaboratrices et collaborateurs s'occupent ainsi de 7000 appareils par an. Cette activité, comme de nombreuses autres dans le domaine du recyclage, permet à Anyway de contribuer à l'économie circulaire. Les collaboratrices et collaborateurs apprécient quant à eux d'effectuer un travail dans l'intérêt de la sécurité de la clientèle. En favorisant l'intégration et la participation de toutes et tous, cet engagement social présente des avantages pour le personnel et a des effets positifs sur la société ainsi que sur les CFF.

## Campagne «Voyager ensemble dans le respect».

Les CFF déplorent chaque jour une dizaine d'agressions verbales et/ou physiques à l'égard de leur personnel. Ces agressions sont de plus en plus violentes, ce qui préoccupe

les CFF. Pour lutter contre cette évolution, l'entreprise a lancé en 2024 la campagne «Voyager ensemble dans le respect» avec ses partenaires sociaux. Des hommes-cactus et des hommes-ballons sont représentés sur des affiches et des écrans pour sensibiliser la clientèle et le personnel des CFF à l'importance du respect mutuel à bord des trains et dans les gares. Par ailleurs, les CFF ont ouvert un nouveau centre d'entraînement à la sécurité au Centre Loewenberg pour former le personnel en contact avec la clientèle à gérer des situations de violence et d'agression dans un environnement proche de la réalité. L'objectif est d'apprendre à agir de manière professionnelle et à désamorcer les situations critiques, sans toutefois se mettre en danger. En 2024, les CFF ont par ailleurs renforcé la présence de la Police des transports CFF et de Transsicura dans certaines gares et à bord des trains les plus touchés par ce phénomène d'insécurité. De plus, les agentes et agents de la Police des transports CFF sont désormais équipés de bodycams activables en cas de besoin.

## Analyse des sujets autour des droits de l'homme.

Les CFF ont fait des progrès dans la perception de la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme. En 2024, ils ont constitué un groupe de pilotage pluridisciplinaire qui coordonne la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme et soumet des rapports à l'intention de la direction. En outre, ils ont effectué des analyses sur l'ensemble de la chaîne de création de valeur pour identifier les secteurs où un grand nombre de personnes risquerait d'être touché par de potentielles violations des droits de l'homme. Pour ce faire, ils sont partis d'une compréhension globale des droits de l'homme, englobant des thèmes comme la sécurité au travail, la discrimination ou la rémunération équitable. Les CFF se sont en outre concentrés sur leur personnel, le considérant comme un groupe potentiellement concerné, au même titre que la clientèle et les personnes intervenant dans la chaîne de livraison et d'élimination. Grâce à cette analyse, les CFF peuvent se focaliser sur les thèmes prioritaires en matière de droits de l'homme et élaborer des mesures efficaces. Les conclusions ont par exemple été intégrées au management du risque des CFF, ce qui a permis d'adapter des éléments déjà identifiés et d'introduire de nouveaux risques dans le domaine des achats, de la gestion du personnel et de la sécurité.

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

### Des conditions de travail correctes et équitables dans le génie civil.

L'infrastructure ferroviaire fait constamment l'objet d'extensions et de rénovations. Chaque année, près de 20 000 chantiers sont réalisés sur le réseau CFF. De nombreuses personnes travaillant sur ces chantiers ne sont pas employées par les CFF, mais par des entreprises de construction mandatées et des sous-traitants. Afin de garantir que ces personnes puissent effectuer leur travail dans de bonnes conditions contractuelles, les CFF utilisent, depuis l'automne 2024, le système d'information Alliance Construction (SIAC) pour les mandats dans le domaine du génie civil. Cette plate-forme rassemble des informations sur le respect des conventions collectives de travail (CCT) et d'autres conditions minimales de travail par les mandataires et leurs sous-traitants. Lors des contrôles sur place, les personnes engagées doivent pouvoir présenter une carte SIAC en guise d'attestation CCT. Le SIAC œuvre pour que seules les entreprises qui appliquent des conditions de travail correctes et équitables soient prises en compte lors des appels d'offres.

### Adjudication pour une offre durable de production de rails.

En leur qualité de mandant, les CFF tiennent compte non seulement du prix et de la qualité, mais aussi, lorsque cela s'avère judicieux, de l'impact écologique et social des produits et services qu'ils achètent. Ainsi, dans l'appel d'offres pour l'achat de rails, les soumissionnaires devaient fournir en 2024 les informations suivantes: part des matériaux recyclés, quantité de gaz à effet de serre émise par leur activité jusqu'à la construction des rails incluse et provenance des matériaux utilisés pour la production des rails. Ils devaient aussi préciser s'ils avaient recours à des matières premières issues de sources responsables. Toute entreprise souhaitant devenir fournisseur des CFF devait en outre s'engager à respecter le code social ainsi que le code de conduite amfori BSCI sur ses sites de production et donner aux CFF la possibilité de procéder aux vérifications correspondantes sur place. Le marché a été attribué à des offres présentant une démarche durable très marquée. Par conséquent, une grande partie des rails est produite à partir de matériaux entièrement recyclés. Comme ces rails sont produits dans un four électrique, les émissions de gaz à effet de serre induites par leur fabrication sont réduites de deux tiers. En

ce qui concerne les rails fabriqués à partir de matériaux neufs, une certaine transparence a été apportée dans la chaîne d'approvisionnement et le minerai de fer provient d'une mine audité et certifiée par «ResponsibleSteel»: le respect des droits de l'homme, des conditions de travail équitables, une bonne performance environnementale et une gestion d'entreprise éthique sont ainsi garantis.

### Les CFF, créateurs de valeur ajoutée pour les villes et les communes.

En tant que chemin de fer intégré, les CFF créent des gares attrayantes pour les clientes et clients, développent, en collaboration avec les villes et les communes, l'environnement des gares en maintenant une culture du bâti de grande qualité et réalisent des recettes récurrentes qu'ils réinvestissent intégralement dans le système ferroviaire. 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. À Bâle, par exemple, la première pierre du nouveau quartier Volta Basel a été posée en septembre 2024 dans l'ancienne zone industrielle de Lysbüchel. Le site accueillera entre 2000 et 2500 postes de travail ainsi que des logements pour 1500 à 2000 personnes, dont au moins trois quarts à prix modérés. Les CFF créent un quartier qui fait figure de modèle et apporte une valeur ajoutée pour les générations futures et l'environnement. En effet, des espaces extérieurs et des espaces verts conçus selon le principe de la ville-éponge sont indispensables pour améliorer le climat urbain et la qualité de séjour, au même titre que des rez-de-chaussée publics abritant des restaurants, des commerces de détail et des services qui dynamisent les bâtiments et leurs environs. L'exploitation optimale de l'espace restreint du quartier permet des trajets domicile-travail courts, ce qui désengorge les infrastructures de transport et améliore la qualité de vie. Le site doit être accessible à toutes et tous et favoriser la diversité. Il en va de même pour le projet Rösslimatt à Lucerne, où les CFF construisent depuis 2013 un tout nouveau quartier en collaboration avec la ville. Le 1<sup>er</sup> septembre 2024, la passerelle Frohburgsteg a été rouverte après une rénovation complète incluant la construction d'un nouvel escalier extérieur et l'installation d'un ascenseur. Elle relie directement et sans obstacle la gare de Lucerne au quartier de Tribtschen-Langensand et au nouveau quartier de Rösslimatt.



**Yannick Husner, 16 ans, agent de transports publics CFC, chef circulation des trains en 2<sup>e</sup> année d'apprentissage, Olten**

«Comme mes parents travaillent aussi aux CFF, j'ai toujours beaucoup voyagé en train. Enfant, je régulais déjà la circulation sur le circuit miniature de mon grand-père. Les CFF offrent des métiers très divers. La manœuvre m'a particulièrement marqué. Dans l'exploitation, il faut rester toujours très concentré et respecter les prescriptions de circulation. J'aimerais commencer comme chef circulation des trains, puis m'orienter peut-être vers la planification ou la participation à des projets passionnants.»

# Principaux chiffres-clés et résultats financiers.

Malgré les bénéfices réalisés en 2024 et les mesures systématiques d'économie et d'efficacité mises en œuvre, la situation financière de l'entreprise reste complexe. Avec 275 millions de francs, le résultat annuel est légèrement supérieur à celui de l'année précédente. La hausse de la demande en trafic voyageurs a entraîné une augmentation des recettes, tant en trafic grandes lignes qu'en trafic régional. L'amélioration du résultat d'Infrastructure Énergie ainsi que le solide bénéfice d'Immobilier ont également contribué au bon résultat global. En légère hausse, l'endettement se maintient à un niveau élevé (12,1 milliards de francs). Le taux de couverture de la dette est encore supérieur à l'objectif de 6,5 défini par la Confédération. Il convient donc de renforcer les mesures pour stabiliser l'endettement et financer les investissements nécessaires.

## Faits et chiffres

8,2

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

275

Bénéfices en millions de francs

12,1

Endettement net porteur d'intérêts en milliards de francs

## Les CFF apportent leur contribution à la stabilisation de la situation financière.

46

Le résultat annuel 2024 est légèrement supérieur à celui de l'année précédente, s'établissant à 275 millions de francs. Cela s'explique notamment par la hausse de la demande en trafic voyageurs et par l'amélioration du résultat d'Infrastructure Énergie, liée à l'augmentation de la production du fait d'apports énergétiques plus importants. Le bénéfice d'Immobilier a, cette année encore, contribué au bon résultat global. En revanche, la conjoncture a pesé sur le segment Trafic marchandises en Suisse, entraînant une baisse des volumes qui a grevé le résultat global. Deux facteurs supplémentaires ont également généré des coûts: d'une part, la hausse des frais de personnel due à l'augmentation du nombre de collaboratrices et collaborateurs internes et aux mesures salariales liées au renchérissement; d'autre part, un accroissement des prestations de maintenance pour le matériel roulant.

### Une situation financière toujours très complexe.

L'endettement des CFF, qui s'établit à 12,1 milliards de francs, a légèrement progressé par rapport à 2023 (+7,2%), notamment en raison d'investissements conséquents pour l'achat de matériel roulant. Une nouvelle augmentation de la dette a pu être contenue par l'application systématique des mesures d'économie et d'efficacité au sein du groupe. Les CFF apportent ainsi leur propre contribution à la stabilisation de la situation financière. La tâche est complexe, puisque la croissance rapide de la demande implique des investissements supplémentaires, par exemple dans du matériel roulant ou des installations de production d'énergie. Par conséquent, les mesures d'économie et d'efficacité doivent absolument être renforcées pour que les CFF puissent étendre leur marge de manœuvre entrepreneuriale. La Confédération, qui versera un apport unique en capital de 850 millions de francs en 2025, participera dans une large mesure à la compensation des pertes engendrées en trafic grandes lignes pendant la pandémie. Les CFF doivent dégager un bénéfice annuel d'environ 500 millions de francs pour stabiliser durablement l'endettement et financer leurs investissements. Le taux de couverture de la dette s'élève à 8,2 fin 2024 (2023: 7,8). Le plafond fixé à 6,5 par la Confédération a donc encore été dépassé.

### Marché Voyageurs.

Par rapport à 2023, les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 6,5% pour s'établir à 3974 millions de francs. Le trafic grandes lignes a réalisé 148 millions de francs de bénéfices (2023: 117 millions de francs) du fait principalement de l'évolution positive de la demande en trafic du week-end. En trafic régional, le résultat accuse une baisse de 17 millions de francs (2023: 23 millions de francs) s'expliquant notamment par l'augmentation des coûts, principalement au titre des prestations d'entretien programmées pour le matériel roulant, qui varient selon les années en raison des cycles d'entretien.

### Immobilier.

Le solide bénéfice enregistré par Immobilier en 2024 a contribué à stabiliser la situation. Avec 264 millions de francs, il était toutefois légèrement inférieur au résultat de 2023 (281 millions de francs), avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure et de la contribution à la Caisse de pensions. Les produits résultant de la location à des tiers ont augmenté de 4,6% par rapport à l'année précédente, en particulier grâce aux inaugurations de bâtiments d'habitation et d'immeubles commerciaux. Dans le même temps, les dépenses de remise en état, d'exploitation et de nettoyage des bâtiments, notamment dans les gares, ont augmenté et les effets positifs uniques liés aux plus-values de l'année précédente ont disparu.

### Trafic marchandises Suisse et international.

CFF Cargo Suisse a clôturé l'exercice 2024 sur une détérioration substantielle de son résultat (2024: -76 millions de francs, 2023: -40 millions de francs). Corrigé des ventes de matériel roulant pour plus de 29 millions de francs en 2023, le résultat de CFF Cargo Suisse est inférieur de 7 millions de francs à celui de l'année précédente. La prestation de transport a baissé de 8,4% par rapport à l'année précédente. Les secteurs de la construction et de la chimie ainsi que le trafic de transit sont à l'origine de ce recul. ChemOil, filiale de CFF Cargo Suisse et plus grand opérateur de logistique ferroviaire suisse pour les marchandises dangereuses, a connu une année faste en 2024, notamment grâce à l'augmentation des trans-

ports internationaux de produits chimiques dans des wagons-citernes appartenant à la clientèle. Le reste du trafic est resté stable.

En 2024, SBB Cargo International a enregistré un résultat supérieur à celui de l'année précédente (2024: 3,5 millions de francs, 2023: -2,5 millions de francs). La conjoncture défavorable principalement en Allemagne et en Italie, les restrictions de circulation dans le tunnel de base du Saint-Gothard et la disponibilité insuffisante des infrastructures allemandes ont pesé sur la prestation de transport (-5,7% par rapport à 2023). La hausse des produits accessoires, issus entre autres de la location de locomotives et du programme de mesures mis en place, a permis de compenser les pertes de volume dans le résultat global.

## Infrastructure.

En 2024, Infrastructure Réseau a enregistré un résultat annuel de 2,3 millions de francs (2023: -22,9 millions de francs). Le pilotage des prestations d'entretien a eu un impact positif. La hausse des coûts de personnel due à l'augmentation du volume de projets d'aménagement a en revanche pesé sur le résultat, de même que les mesures

salariales liées au renchérissement. Le résultat annuel d'Infrastructure Énergie s'est également amélioré, passant à 115 millions de francs (2023: 77,8 millions de francs). Cette évolution s'explique par une augmentation de la production liée à des apports énergétiques plus importants, qui ont permis de réduire le volume d'achat sur le marché et de diminuer les coûts d'utilisation du réseau.

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

1803 millions de francs (+77 millions de francs par rapport à l'année précédente) ont été consacrés au maintien de la substance (renouvellement). Des fonds ont été versés au titre de la convention sur les prestations pour un montant de 1790 millions de francs. 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 (LHand). Au vu des étapes d'aménagement, les besoins en maintien de la substance vont augmenter. Il conviendra d'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	2024	2023	+/-	+/- en %
Produits d'exploitation	11 406	11 424	-19	-0,2
Charges d'exploitation	-11 012	-11 050	38	-0,3
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>393</b>	<b>374</b>	19	5,1
Résultat financier	-110	-115	5	-4,6
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	6	30	-25	-81,7
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>289</b>	<b>289</b>	-1	-0,2
Impôts et parts des minoritaires	-14	-23	9	-39,5
<b>Résultat du groupe</b>	<b>275</b>	<b>267</b>	8	3,2
Flux de trésorerie disponible <sup>1</sup>	-809	186	-996	533,9
Endettement net porteur d'intérêts	12 072	11 263	809	7,2
Taux de couverture de la dette	8,23	7,82	0,40	5,2
Subventions des pouvoirs publics <sup>2</sup>	3 056	3 147	-124	-3,9
Prestations pour l'infrastructure ferroviaire	2 344	2 378	-34	-1,4
Indemnités compensatoires Trafic régional	710	768	-90	-11,2
Indemnités compensatoires Trafic marchandises	1,9	1,8	0,1	4,2

<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	2024	2023	+/-	+/- en %
<b>Trafic voyageurs</b>				
Trafic grandes lignes	147,9	116,6	31,2	26,8
Trafic régional	-17,0	23,0	-40,1	-173,9
Taux de couverture des coûts en trafic régional, en %	62,1	57,9	4,2	7,2
<b>Immobilier<sup>1</sup></b>				
avant paiements compensatoires	264,3	281,4	-17,2	-6,1
après paiements compensatoires	36,7	53,9	-17,2	-31,8
<b>Trafic marchandises<sup>2</sup></b>				
Cargo Suisse	-76,0	-39,9	-36,1	90,6
Cargo International	3,5	-2,5	6,1	-239,3
<b>Infrastructure<sup>3</sup></b>				
Énergie	115,2	77,8	37,4	48,0
Réseau	2,3	-22,9	25,2	-110,0

<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 paiements compensatoires.

## Quantités et prestations.

	2024	2023	+/-	+/- en %
<b>Voyageurs</b>				
Voyageurs transportés par jour, en millions	1,39	1,32	0,07	5,2
Voyageurs-kilomètres, en millions	20 502	19 993	509	2,5
Taux d'occupation moyen, en %	27,3	27,2	0,1	0,5
Ventes de billets, en millions	215,3	192,9	22,4	11,6
Taux de libre-service, en %	96,0	95,2	0,7	0,8
dont part via canaux numériques, en %	81,1	77,8	3,3	4,3
<b>Immobilier</b>				
Produits locatifs de tiers, en millions de francs	713	681	31	4,6
<b>Trafic marchandises</b>				
Tonnes nettes par jour	170 000	175 000	-5 000	-2,9
Tonnes-kilomètres nettes, en millions <sup>1</sup>	15 518	16 305	-787	-4,8
CFF Cargo SA (Suisse)	4 234	4 622	-389	-8,4
SBB Cargo International SA	11 288	11 972	-684	-5,7
<b>Infrastructure</b>				
Sillons-kilomètres, en millions	195,0	193,2	1,8	0,9
Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour)	81,2	80,8	0,4	0,4

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

49

## Indicateurs ESG (Environment, Social, Governance)

	2024	2023	+/-	+/- en %
<b>Environnement</b>				
Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation (scopes 1 et 2), en t de CO <sub>2</sub> e	-52 500	-43 600	-8 900	20,4
Réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3), en t de CO <sub>2</sub> e	-131 000	-196 000	65 000	-33,2
Consommation d'énergie, en GWh	2 468	2 482	-24	-1,0
dont courant ferroviaire, en GWh	1 655	1 660	-5	-0,3
Part des sources d'énergie renouvelables dans le courant ferroviaire, en % <sup>1</sup>	90,0	91,8	...	...
Ballast traité, en tonnes	110 000	120 000	-10 000	-8,3
Part de surfaces de biodiversité, en %	5,8	5,2	0,6	11,5
Nombre de constructions nouvelles certifiées durables	3	4	-1	-25,0
<b>Société</b>				
Nombre de gares et arrêts de CFF SA accessibles de plain-pied	485	463	22	4,8
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques, en %	93,4	92,3	1,1	1,2
Minutes de retard des voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales (en millions de minutes)	2,2	0,7	1,5	214,3
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de durabilité	323	289	34	11,8
Nombre d'audits sociaux menés	7	6	1	16,7
<b>Personnel</b>				
Nombre de collaboratrices et collaborateurs en ETP	35 569	34 987	583	1,7
Nombre d'apprenties et apprentis suivant une formation professionnelle initiale	1 468	1 448	20	1,4
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	14,9	14,4	0,5	3,7
Nombre de décès dus à des accidents professionnels <sup>2</sup>	1	1	-	-
Part des femmes dans l'effectif des CFF, en %	19,9	19,4	0,5	2,6
Part des femmes parmi les cadres dirigeants, en %	18,5	17,6	0,9	4,9
<b>Gouvernance d'entreprise</b>				
Part des femmes dans la Direction du groupe, en %	22,2	22,2	-	-
Part des femmes au Conseil d'administration, en %	44,4	44,4	-	-
Ratio de la rémunération annuelle totale du membre du personnel le mieux payé par rapport au salaire médian de l'ensemble du personnel	8,4:1	8,6:1	...	...

<sup>1</sup> Aucune indication sur l'évolution par rapport à l'année précédente, la valeur pour 2024 étant seulement provisoire.

<sup>2</sup> Hors personnel d'entreprises tierces: en 2024, une personne travaillant pour une entreprise tierce est décédée du fait d'un accident professionnel survenu lors de travaux réalisés pour le compte des CFF.

reporting.sbb.ch

## Flux financiers aux CFF en 2024.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2023

### Source des fonds

10 750 (-2,1%)

#### Clientes et clients 64%

6871 (-1,0%)

Chiffre d'affaires clients  
6856 (0,1%)

Produit du trafic voyageurs  
3974 (6,5%)

Produit du trafic marchandises  
732 (-1,8%)

Produit des sillons  
109 (6,4%)

Produits locatifs  
718 (4,7%)

Produits accessoires  
1323 (-16,5%)

Autres  
14 (-84,5%)

Ventes d'immobilisations corporelles  
12 (-86,4%)

Désinvest. immob. financières  
2 (2,7%)

#### Confédération 33%

3359 (-6,0%)

Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (convention sur les prestations)  
2210 (0,5%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement  
798 (-19,1%)

Indemnités pour prestations commandées TRV  
320 (-11,6%)

Autres contributions  
31 (16,8%)

#### Cantons et autres collectivités 5%

520 (36,8%)

Indemnités compensatoires liées au TRV  
390 (-7,7%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement  
25 (43,1%)

Autres contributions  
94 (243,7%)

### Utilisation des fonds

11 559 (7,1%)

Salaires et autres charges de personnel  
4158 (2,7%)

**Collaborateurs 42%**  
4824 (3,0%)

Charges sociales  
666 (4,6%)

Investissements  
3187 (22,9%)

**Fournisseurs et partenaires commerciaux 57%**  
6108 (0,5%)

Autres charges d'exploitation  
2675 (-8,3%)

Matières premières, intérêts et autres flux  
872 (-46,7%)

## CFF

### Flux de trésorerie disponible -809 (n.m.)

Trafic grandes lignes -569 (n.m.)

Trafic régional 130 (-61,5%)

Production Voyageurs -76 (39,1%)

Immobilier -199 (28,7%)

Trafic marchandises -93 (-81,2%)

Infrastructure Réseau -115 (n.m.)

Infrastructure Énergie -4 (85,2%)

Autres segments 117 (-5,3%)

# Gouvernance d'entreprise.

## Ouverture et clarté.

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 ses annexes, ainsi que dans les règlements des comités du Conseil d'administration. Dans le code de conduite des CFF et le règlement de gestion du Conseil d'administration, 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). 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 à 100% aux CFF.

## 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.

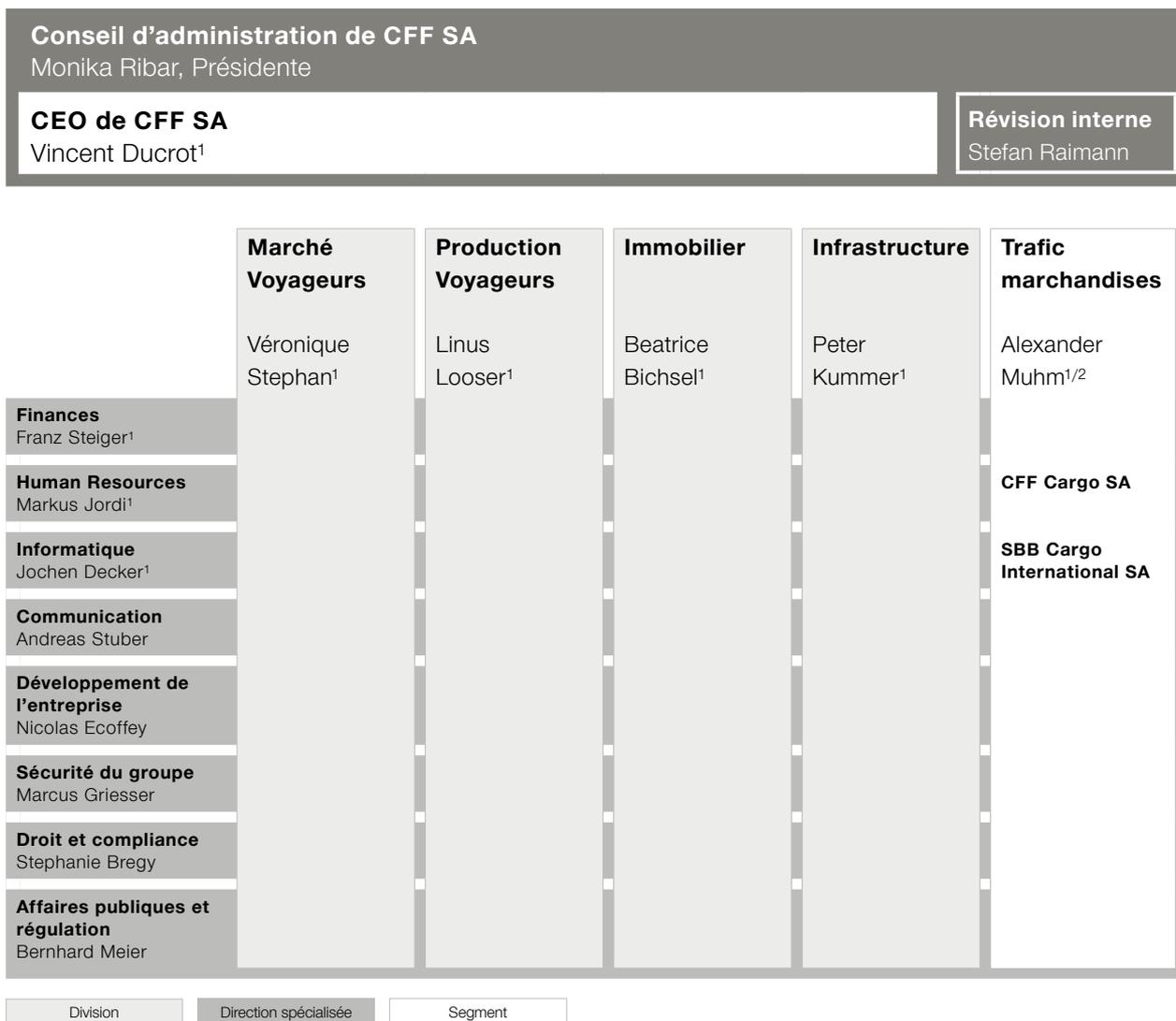
## Représentation au sein d'organisations.

Les CFF sont représentés aux niveaux 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 2024.



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

## Structure du capital.

Le 31 décembre 2024, 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: Clara Millard Dereudre, Edith Graf-Litscher,  
Thomas C. Ahlburg, Monika Ribar, Georg Kasperkovitz, Pierre-Alain Urech,  
Andreas R. Herzog, Véronique Gigon, Fabio Pedrina



## Membres du Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2024, 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
Clara Millard Dereudre	France	1972	Membre	2024
Fabio Pedrina	Suisse	1954	Membre	2017

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 2024, cette tâche a été assumée d'une part par Fabio Pedrina et de l'autre par Edith Graf-Litscher.

## 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'ap-

plique 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 ce dernier.

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 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, le président 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.

À titre de sensibilisation, la secrétaire du CA a informé les membres du CA du rapport succinct de la Commission de gestion du Conseil des États du 5 juillet 2024, concernant le contrôle de suivi relatif à la surveillance des liens d'intérêts au sein des conseils d'administration des entreprises proches de la Confédération, ainsi que sur les directives en vigueur.

Les membres du CA ainsi que 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.

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.

---

### Pierre-Alain Urech

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

#### Parcours professionnel:

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

#### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de la Banque cantonale vaudoise (BCV), Lausanne
- Président du conseil d'administration de Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon (jusqu'au 26.3.2024)
- Membre du conseil d'administration de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne.

### Thomas C. Ahlburg

Ingénieur diplômé de l'EPFZ, titulaire d'un PhD/docteur 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
- Membre du conseil d'administration de Chocolat Bernrain, Kreuzlingen (depuis le 19.8.2024).

---

### 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 (jusqu'au 26.6.2024)
- Présidente du comité du Parc du Doubs, Saignelégier (jusqu'au 31.10.2024).

### Edith Graf-Litscher

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

#### Parcours professionnel:

Depuis 2008	Secrétaire syndicale, Syndicat du personnel des transports (SEV)
2005-2023	Membre du Conseil national
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.

---

### Andreas R. Herzog

Économiste d'entreprise

#### Parcours professionnel:

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

#### Principaux mandats:

- Vice-président du conseil d'administration de HOCHDORF Holding SA, Hochdorf
- Membre du conseil d'administration de Meyer Burger Technology SA, Thoune
- Membre du conseil consultatif de la Chambre de commerce Suisse-Chine, Zurich.

### 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.

### Clara Millard Dereudre

EDHEC Business School (Master of Science), France; Master of Business Administration (MBA) Northwood University, Michigan, États-Unis

#### Parcours professionnel:

Depuis 2021	Directrice de Smart City et membre de la Direction générale, Services Industriels de Genève (SIG)
Depuis 2019	Professeure en marketing durable, SUMAS, Gland, et EDHEC (France)
1994-2019	Fonction de direction globale en matière de distribution, marketing, innovation, stratégie et développement durable, Dow Chemical – France – Suisse (ZH) – États-Unis

#### Principaux mandats:

- Présidente du Conseil académique de la Haute école de gestion (HEG), Genève
- Membre du Conseil de la Fondation pour l'innovation technologique, Genève
- Vice-présidente du conseil d'administration de Smart Data Énergie SA, Bulle
- Membre du conseil d'administration de Compagnie Luminotechnique SA, Satigny.

### 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:

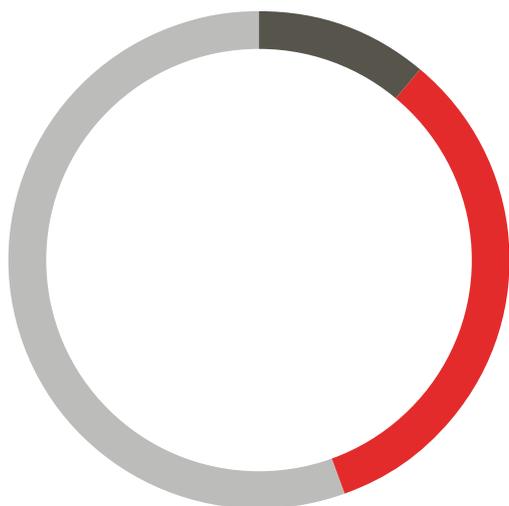
– Aucun.

## Élection et durée du mandat.

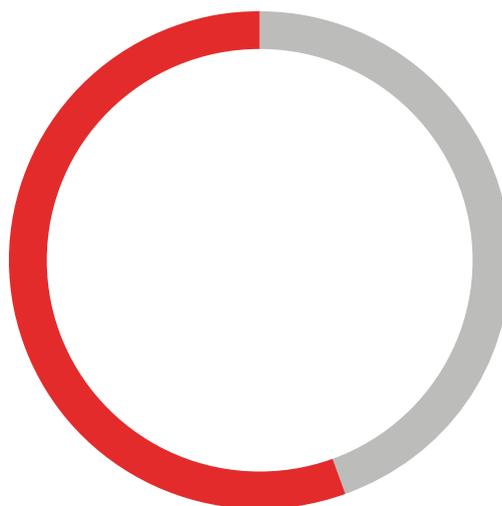
Le Conseil d'administration et la Présidente ou le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'assemblée générale élit la Présidente ou le Président du Conseil d'administration. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même. 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 de mai 2025.

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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2024



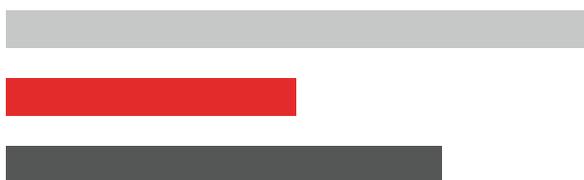
■ Germanophone 55,6% (5)  
■ Francophone 33,3% (3)  
■ Italoophone 11,1% (1)



■ Femmes 44,4% (4)  
■ Hommes 55,6% (5)

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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2024



■ Moins de 4 ans 44,4% (4)  
■ Entre 4 et 8 ans 22,2% (2)  
■ Entre 8 et 12 ans 33,3% (3)

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 s'assure 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 processus de recherche et de sélection pour la succession à la présidence est mené par le DETEC. Ayant atteint la durée maximale de son mandat au terme de douze années de fonction, Alexandra Post Quillet a quitté le Conseil d'administration des CFF au mois d'avril 2024 et a été remplacée par Clara Millard Dereudre.

## 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 ou 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 2024, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires et deux séances extraordinaires ainsi que deux séances spéciales.

L'ordre du jour des réunions de comités est arrêté par la Présidente ou 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.

### Conseil d'administration

Comité Audit	Comité Personnel et organisation	Comité Risques et compliance	Comité Dialogue politique
Andreas R. Herzog <sup>1</sup>	Pierre-Alain Urech <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	Clara Millard Dereudre	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Fabio Pedrina	Edith Graf-Litscher	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon
			Edith Graf-Litscher

<sup>1</sup> Présidence

En règle générale, le CEO et les membres de la Direction du groupe concernés assistent aux réunions de ces comités.

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

Le comité Personnel et organisation a tenu quatre réunions ordinaires et deux réunions extraordinaires (processus de sélection pour la relève de la direction HR) 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 compris les conditions d'engagement). Il étudie également l'ensemble des dossiers en rapport avec le personnel (par exemple les conventions collectives de travail), est responsable du bon déroulement de la procédure de déclaration des liens d'intérêts des membres du Conseil d'administration des CFF et veille au respect du règlement de gestion dudit Conseil d'administration. En outre, il statue sur les questions liées à l'organisation de la Direction du

### 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 2024 comme suit:

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 compris le 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 pour la sécurité (sécurité de l'information, sûreté, sécurité au travail, sécurité de l'exploitation). Le responsable Révision interne, la responsable Droit et compliance, la responsable Corporate Risk Management ainsi que, désormais, le responsable Sécurité du groupe 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, par exemple 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.

## 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. En 2024, le Conseil d'administration a mis en œuvre et développé les mesures d'amélioration de son travail élaborées au cours d'un atelier. Une auto-évaluation interne a également eu lieu au cours de l'exercice. Les résultats, sur lesquels la Présidente du Conseil d'administration s'est entretenue avec les différents membres du CA, feront également partie de l'ordre du jour de la première séance du CA de 2025.

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. Les attributions de ces deux organes 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 11 décembre 2024 (entrée en vigueur: le 1<sup>er</sup> janvier 2025).

## 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;
- rapport de gestion établi à l'attention de l'Assemblée générale;
- rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques établi à l'attention du Conseil fédéral;
- plan de révision pour la Révision interne;
- rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- rapport sur les risques d'entreprise;
- mise à jour des risques et du controlling des mesures;
- rapport «Legal & Compliance»;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- rapport sur les sociétés en participation des CFF;
- rapport sur l'état du réseau;
- rapport relatif à la convention sur les prestations et aux tâches systémiques;
- reporting sur les investissements;

- rapport annuel sur la sécurité;
- rapport annuel sur la ponctualité;
- plan de roulement des véhicules du trafic voyageurs;
- plan directeur;
- rapport sur la situation politique, la régulation et la gestion des parties prenantes;
- résultats de l'enquête annuelle sur la motivation du personnel.

## Révision interne.

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

## Management du risque.

Les CFF appliquent un système de management du risque adapté aux besoins du Conseil d'administration et de la Direction du groupe et basé sur la norme ISO 31000. Ce système repose sur la politique de management du risque adoptée par le Conseil d'administration et définissant, outre les objectifs et les principes, les tâches, les compétences et les responsabilités des parties prenantes. Exécuté une fois par an, le processus de management des risques d'entreprise permet d'identifier et d'évaluer les risques avant d'en déduire les mesures de traitement appropriées. Dans le cadre du controlling, ces mesures 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. Le service 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. En 2024, les CFF ont été la première entreprise liée à la Confédération à obtenir en Suisse la certification du SGC des CFF selon la norme ISO 37301:2021.

Le Conseil d'administration édicte les directives supérieures et veille à la haute surveillance. Le code de conduite CFF («Code of Conduct») contient les principes, les valeurs et les règles de comportement que le personnel, la clientèle et les fournisseurs sont tenus de respecter. La Compliance Policy CFF définit l'organisation, les directives et les responsabilités de la gestion de la compliance des CFF. Dans l'instruction sur la lutte anticorruption, le Conseil d'administration détermine les règles applicables aux gratifications, 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 352 signalements en 2024. Une enquête a été ouverte dans 162 cas (46%). En 2024, 158 enquêtes ont été clôturées. Dans 74% des cas, le soupçon d'infraction à des prescriptions externes ou internes a été confirmé.

## Devoirs de diligence et de transparence.

Depuis 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 s'appliquent. 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. Toutefois, les CFF établissent depuis plusieurs années sur une base volontaire un rap-

port annuel conforme à la Global Reporting Initiative et qui indique leurs prestations non seulement 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 appliquent 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 gèrent ainsi cette thématique à la lumière des six éléments clés de la diligence raisonnable en matière de 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. Un groupe de pilotage interdisciplinaire coordonne la mise en œuvre dans le cadre de la gestion ESG (Environnement, Social, Gouvernance) et adresse des rapports à l'intention de la direction. Désireux de s'améliorer sans cesse, les CFF 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.

# Direction du groupe.

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



## Membres de la Direction du groupe.

Au 31 décembre 2024, 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 neuf membres. Ses membres 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

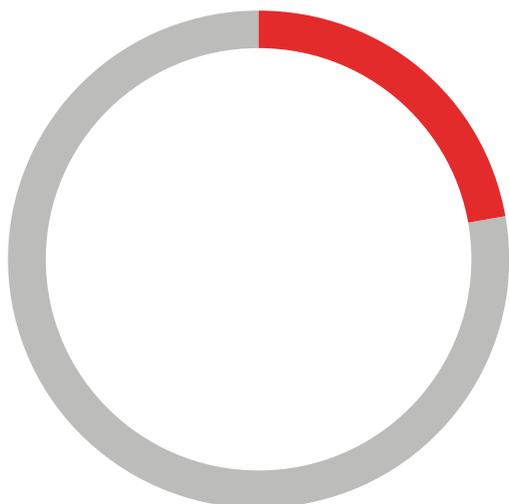
Direction du groupe et de son efficacité. Il défend donc les propositions et les demandes de la Direction du groupe devant le Conseil d'administration, généralement avec le membre responsable de la Direction.

### Changements intervenus au cours de l'exercice.

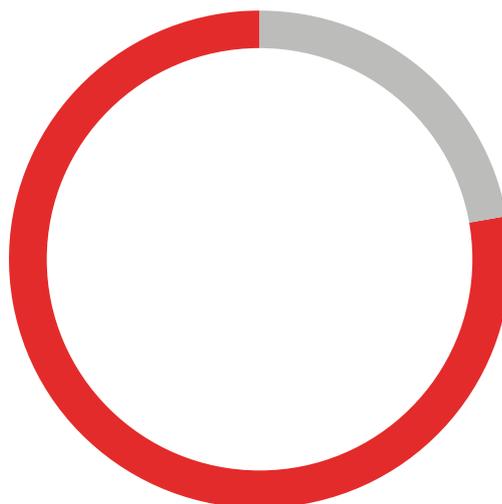
Au cours de l'exercice 2024, aucun changement n'est intervenu au sein de la Direction du groupe. En revanche, un successeur a été nommé à la direction HR (prise de fonction au 1<sup>er</sup> juin 2025).

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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2024



■ 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), 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.

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.

La liste suivante détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2024 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 en organisation industrielle d'entreprise (EPFZ), 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
- Membre de la direction de Equality4Tourism, Zurich.

---

### 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.
- Président de la commission Production ferroviaire voyageurs de l'Union des transports publics (UTP), Berne (depuis le 1.1.2024).

---

### Beatrice Bichsel

Master of Law, avocate, Executive MBA (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
- Présidente du CA de Transsicura AG, Berne

- Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld (depuis juillet 2024).

---

**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), Immobilière 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)
- Membre du conseil d'administration du Centre hospitalier Bienne, Bienne (depuis le 25.6.2024).

---

**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:

- Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld
- Directeur CFF Cargo SA, Olten
- Président du CA de SBB Cargo International AG, Olten
- Président du CA de ChemOil Logistics SA, Bâle
- Membre du CA de Hupac SA, Chiasso
- Membre du CA de RALpin SA, Olten.

---

**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, 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, CFF
2011-2015	Responsable IT Operations Management, CFF
2008-2011	Responsable IT Service Design, 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, Berne
  - Président du conseil d'administration de l'association OpenRail, Bruxelles (depuis le 29.1.2024).
- 

## Contrats de management.

Au 31 décembre 2024, 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, 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.

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 112 000 francs ont été versés à Anton Häne, ancien membre de la Direction du groupe, pour avoir exercé plusieurs mandats pour le compte des CFF (par exemple CFF Historic, CP CFF, projet anniversaire 125 ans des CFF; 81 000 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, aucune avance ni aucun crédit n'a été accordé.

## Rémunération globale la plus élevée.

Les rémunérations de la Présidente du Conseil d'administration (290 263 francs) et du CEO (1 034 890 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 2024, 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 8,4:1.

## 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 26 avril 2023, l'Assemblée générale a fixé le plafond pour la rémunération globale des membres du Conseil d'administration à 1 124 041 francs, celle de la Présidente du Conseil d'administration à 293 128 francs (y compris cotisations aux assurances sociales) et celle de la Direction du groupe à 6 337 807 de francs. L'Assemblée générale a dû fixer en 2024 de nouveaux montants pour les rémunérations globales ci-après, par rapport à ceux qu'elle avait décidés le 26 avril 2023:

- Conseil d'administration (CA): 1 138 420 francs (y compris PCA), contre 1 124 041 francs l'année précédente, soit une différence de 14 379 francs.
- Présidente du Conseil d'administration (PCA): 296 867 francs, contre 293 128 francs l'année précédente, soit une différence de 3739 francs.
- Direction du groupe: 6 407 015 francs, contre 6 337 807 francs l'année précédente, soit une différence de 69 208 francs.
- Cette différence s'explique par la prise en compte des cotisations de l'employeur à la caisse de compensation pour allocations familiales.

Les montants ci-après ont effectivement été versés:

- Conseil d'administration: 1 087 557 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);
- Présidente du Conseil d'administration: 290 263 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);
- Direction du groupe: 6 309 250 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 2023 et 2024, 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 660 745 francs) représente 16,6% du salaire de base (total 3 968 441 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	897 696	901 906
Indemnités forfaitaires pour frais	78 521	78 331
Abonnement général	47 638	38 542
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	63 702	59 121
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	1 087 557	1 077 900
Rémunération du CA	1 023 855	1 018 779
<b>Présidente du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	246 000	248 600
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	5 894	5 852
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	15 869	18 469
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	290 263	295 421
Rémunération de la Présidente du CA	274 394	276 952
<b>Huit autres membres du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	651 696	653 306
Indemnités forfaitaires pour frais	56 021	55 831
Abonnement général	41 744	32 690
Cotisations aux assurances sociales <sup>1</sup>	47 833	40 652
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	797 294	782 479
Rémunération du CA (hors Présidente du CA)	749 461	741 827

## Direction du groupe.

En francs	2024	2023
<b>Ensemble des membres de la Direction du groupe (CEO inclus)<sup>1</sup></b>		
Salaire de base (part fixe)	3 968 441	3 677 701
Part du salaire liée aux résultats <sup>2</sup>	660 745	600 814
Indemnités forfaitaires pour frais	178 800	166 000
Abonnement général	67 776	69 256
Cotisations aux assurances sociales	337 066	306 727
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 096 422	1 006 664
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	6 309 250	5 827 162
Rémunération de la Direction du groupe	4 875 762	4 513 771
<b>CEO</b>		
Salaire de base (part fixe)	633 043	633 043
Part du salaire liée aux résultats <sup>2</sup>	105 402	103 503
Indemnités forfaitaires pour frais	25 200	25 200
Abonnement général	15 059	14 438
Cotisations aux assurances sociales	53 227	52 089
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	202 959	198 623
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 034 890	1 026 896
Rémunération du CEO	778 704	776 184

<sup>1</sup> La Direction du groupe compte neuf membres depuis septembre 2023. Le nombre de membres de la Direction du groupe n'a pas changé en 2024.

<sup>2</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 2024, l'Assemblée générale de CFF SA a désigné la société Deloitte à Zurich comme organe de révision externe pour une nouvelle année consécutive.

élevés à 1 224 965 francs (2023: 1 167 465 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Deloitte a facturé des honoraires à hauteur de 477 260 francs pour des prestations additionnelles liées à la révision (2023: 253 202 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 2024, les honoraires de l'organe de révision se sont

## 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, par exemple en participant à l'Initiative Exemplarité Énergie et Climat ainsi qu'au Plan d'action national relatif aux entreprises et aux droits de l'homme 2024-2027.

formes de dialogue décentralisées sur des thèmes actuels. Notre clientèle, qui constitue une autre partie prenante essentielle, est la cible de divers programmes (par exemple le 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 2024, près de 100 000 clientes et clients de toutes les régions suisses ont participé à divers programmes portant par exemple 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, environ 350 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 100 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 2024	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	2024	2023
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 815,0	4 577,5
Prestations des pouvoirs publics	2	3 056,2	3 179,8
Produits résultant de la location d'immeubles	3	718,2	685,7
Produits accessoires	4	1 323,2	1 551,8
Prestations propres	5	1 493,0	1 429,4
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>11 405,6</b>	11 424,3
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables	6	-932,8	-899,6
Charges de personnel	7	-4 824,1	-4 685,3
Autres charges d'exploitation	8	-2 675,5	-2 919,0
Amortissements des immobilisations financières	9, 19	0,0	-0,6
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 20	-2 336,5	-2 304,6
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 21	-243,4	-240,7
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-11 012,3</b>	-11 049,8
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>393,4</b>	374,4
Résultat financier	10	-110,1	-115,4
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>283,3</b>	259,1
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	11	5,6	30,4
<b>Bénéfice du groupe avant impôts</b>		<b>288,9</b>	289,5
Impôts sur les bénéfices	12	-12,3	-19,4
Parts des minoritaires	13	-1,6	-3,5
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b>275,0</b>	266,5

# Bilan du groupe CFF.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2024	31.12.2023
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités	14	167,0	152,5
Créances résultant de livraisons et de prestations	15	326,7	367,1
Autres créances	16	191,3	146,5
Stocks et travaux en cours	17	521,5	477,1
Comptes de régularisation actif	18	609,5	585,7
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 816,1</b>	1 728,8
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	19	502,6	489,5
Immobilisations corporelles	20	45 171,1	44 286,6
Immobilisations corporelles en cours de construction	20	7 664,3	7 280,5
Immobilisations incorporelles	21	1 258,2	1 236,3
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>54 596,2</b>	53 292,9
<b>Total Actif</b>		<b>56 412,3</b>	55 021,7

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2024	31.12.2023
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme	22	1 747,1	1 161,2
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	0,6	0,7
Dettes résultant de livraisons et de prestations	24	544,6	712,8
Autres dettes à court terme	25	249,1	270,5
Comptes de régularisation passif	26	1 882,6	1 994,4
Provisions à court terme	27	320,5	429,9
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>4 744,4</b>	4 569,5
Dettes financières à long terme	22	10 532,9	10 254,0
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	23	27 317,2	26 617,4
Autres dettes à long terme	25	655,7	665,9
Provisions à long terme	27	437,4	466,9
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>38 943,1</b>	38 004,2
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>43 687,5</b>	42 573,8
<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		1 279,9	1 013,1
Bénéfice du groupe		275,0	266,5
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>		<b>12 624,0</b>	12 348,8
Parts des minoritaires	13	100,8	99,2
<b>Total Fonds propres</b>		<b>12 724,8</b>	12 448,0
<b>Total Passif</b>		<b>56 412,3</b>	55 021,7

# Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

78

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

En millions de francs	Remarque	2024	2023
Bénéfice du groupe		275,0	266,5
Amortissements de l'actif immobilisé	19, 20, 21	2 560,7	2 541,5
Pertes sur dépréciations d'actifs	20, 21	19,2	4,5
Diminution de provisions		-139,0	69,2
Autres charges sans incidence sur le fonds		28,4	5,3
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-9,1	-64,0
Bénéfices proportionnels résultant de la prise en compte selon la méthode de la mise en équivalence		-1,3	-2,9
Résultat des parts des minoritaires		1,6	3,5
Variation de l'actif circulant net	28	-102,2	-47,8
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>2 633,3</b>	<b>2 775,8</b>
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 506,1	-1 480,7
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>1 127,2</b>	<b>1 295,1</b>
Sorties de fonds résultant de la modification du périmètre de consolidation		0,0	6,9
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-3 841,0	-3 187,9
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		12,3	90,4
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-6,2	-3,7
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		1,6	1,6
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-309,2	-329,7
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles		0,3	0,0
Financement de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 506,1	1 480,7
Financement de l'infrastructure ferroviaire via les prêts des pouvoirs publics		699,7	833,2
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement</b>		<b>-1 936,5</b>	<b>-1 108,6</b>
Augmentation/Remboursements d'engagements financiers à court terme		6,9	-434,6
Augmentation d'engagements financiers à long terme		816,9	264,9
Remboursements de capital aux actionnaires minoritaires		0,0	-11,0
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité de financement</b>		<b>823,8</b>	<b>-180,7</b>
<b>Variations des liquidités</b>		<b>14,5</b>	<b>5,8</b>
Liquidités au 1 <sup>er</sup> janvier		152,5	146,7
Liquidités au 31 décembre		167,0	152,5
<b>Variation des liquidités</b>		<b>14,5</b>	<b>5,8</b>

## Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2024	2023
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation	1 127,2	1 295,1
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement, avant subventions publiques	-4 142,2	-3 422,5
Subventions publiques pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	2 205,7	2 313,9
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-809,3</b>	186,5
Flux de trésorerie résultant du financement des investissements commerciaux	823,8	-180,7
<b>Total Flux de trésorerie</b>	<b>14,5</b>	5,8

# 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 1.1.2023</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>
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0	1,6	276,6
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,3
<b>Fonds propres au 31.12.2024</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 566,9</b>	<b>-12,0</b>	<b>12 624,0</b>	<b>100,8</b>	<b>12 724,8</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 2024 s'élève à 2156,1 millions de francs (2023: 2140,2 millions).

# Annexe aux comptes consolidés 2024.

## 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.

### Modifications des principes applicables à la présentation des comptes.

En 2024, les CFF ont appliqué pour la première fois les recommandations relatives à la présentation des comptes qui sont entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2024, à savoir la RPC 28 «Subventions publiques» et la RPC 30 «Comptes consolidés». Si la RPC 30 n'a pas de répercussions significatives sur les comptes du groupe CFF, les communes et les collectivités publiques étrangères sont également présentées comme pouvoirs publics, au même titre que la Confédération et les cantons, en vertu de la RPC 28. Par ailleurs, les financements de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics dans le tableau de flux de trésorerie sont désormais intégrés à l'activité d'investissement (et non plus à l'activité de financement).

Les modifications n'ont aucune incidence sur la situation financière ni sur le résultat des CFF. Les valeurs de l'exercice précédent ont été adaptées en conséquence.

### 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 participation, 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 ou dissoute.

La méthode de l'intégration globale est appliquée à toutes les participations dans lesquelles CFF SA détient de manière directe ou indirecte plus de 50% des droits de vote et/ou dont elle contrôle la politique financière et commerciale. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100%; les parts de tiers aux fonds propres et au résultat sont présentées séparément en tant que parts des minoritaires. CFF SA détient une participation supérieure à 50% dans EuroBasilea SA et Lémanis SA. Ces participations 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.

Si la participation correspond à une entreprise dont l'activité est gérée sur une base commune (joint venture), la méthode de l'intégration proportionnelle est appliquée. Les différents partenaires exercent une influence et un contrôle identiques sur la société. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont saisis de manière proportionnelle.

Les participations sur lesquelles les CFF exercent une influence déterminante sont intégrées dans les comptes du groupe selon la méthode de mise en équivalence. En règle générale, on considère que l'influence est déterminante si la participation est comprise entre 20 et 50%. L'évaluation selon la méthode de mise en équivalence prend en compte un éventuel goodwill positif ou négatif identifié à la date

d'acquisition. Toute réévaluation est inscrite au résultat financier.

Les participations sur lesquelles les CFF n'exercent aucun contrôle ni aucune influence déterminante (généralement les participations avec une proportion des voix inférieure à 20%) sont intégrées dans les comptes du groupe en tant qu'immobilisations financières. Elles sont comptabilisées à la valeur d'acquisition après déduction des corrections de valeur appropriées et économiquement nécessaires.

## 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>2024</b>	Cours moyen 2023	Cours du jour de clôture <b>31.12.2024</b>	Cours du jour de clôture 31.12.2023
EUR	0,95	0,97	0,94	0,93

## 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** englobent, outre les participations non consolidées, les prêts à long terme envers les sociétés associées et les tiers, les actifs des institutions de prévoyance, 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 qui présentent un solde actif. Les prêts à long terme sont portés en compte à leur valeur nominale après déduction des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets. Les réserves de cotisations d'employeur 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 **immobilisations corporelles** sont portées au bilan au coût d'acquisition ou au prix de revient. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation après déduction 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, installations 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 figure 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, à l'exception 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 européenne pour le financement de Matériel Ferroviaire EUROFIMA. 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, après déduction 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 après déduction 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, des cantons et des autres collectivités (communautés et collectivités étrangères) liées à l'infrastructure ferroviaire et au trafic régional voyageurs. Elles compensent les coûts qui ne sont pas couverts en vertu des conventions passées avec les commanditaires et sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que les conditions y afférentes sont remplies et que

la valeur peut être estimée de manière fiable. Les prêts des pouvoirs publics à long terme sont inscrits au passif et dissous avec incidence sur le résultat pendant la durée d'utilisation au titre de réduction des amortissements. Les mesures d'encouragement à l'investissement sont compensées directement par l'actif en raison de dispositions légales.

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. Les **prestations propres** indiquées reflètent les prestations fournies par les unités productives pour la réalisation d'immobilisations corporelles et de stocks inscrits au bilan. 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 2024, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- liquidation d'öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne (janvier 2024);
- création de SBB Cargo France SAS, Huningue en tant que filiale de SBB Cargo International SA (participation de 75%; février 2024);
- augmentation de la part à 99,60% (+0,13%) dans Sensetalbahn AG, Berne (décembre 2024);
- augmentation de la participation à 27,18% (+3,34%) dans Hupac SA, Chiasso (décembre 2024).

86

## 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 est 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, la méthode de la valeur de marché nette est utilisée pour l'évaluation des valeurs patrimoniales. Malgré une nouvelle perte de CFF Cargo SA, aucune autre correction de valeur ne s'est révélée nécessaire au 31 décembre 2024.

## Stabilisation financière des CFF.

En septembre 2024, l'Assemblée fédérale a décidé, en adoptant la loi révisée sur les CFF (loi sur les Chemins de fer fédéraux), d'octroyer aux CFF un apport unique en capital d'un montant de 850 millions de francs. Ces fonds permettent de réduire l'endettement porteur d'intérêts des CFF.

Les conditions d'obtention de prêts de trésorerie auprès de la Confédération sont ainsi remplies. L'obtention de tels prêts est uniquement possible tant que les directives en matière d'endettement net définies dans les objectifs stratégiques du Conseil fédéral sont respectées. L'apport ne sera pas disponible avant l'entrée en vigueur de la loi révisée, dans le courant de l'exercice 2025.

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

Le 10 août 2023, un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de base du Saint-Gothard, entraînant des dommages considérables à l'infrastructure et à la voie ferrée du tunnel. Le 2 septembre 2024, la circulation dans le tunnel a été entièrement rétablie. Selon les informations disponibles actuellement, les dommages engendreront des coûts s'élevant à 150 millions de francs. Des provisions ont été constituées à ce titre et les prétentions soumises aux réassureurs ont été inscrites au bilan en 2023. Les franchises à la charge des CFF ont grevé le résultat de 2023. Au cours de l'exercice sous revue, les provisions ont été utilisées à hauteur des coûts occasionnés. Les paiements des réassureurs sont attendus à partir de 2025.

## 1 Produits du trafic.

En millions de francs	2024	2023
Produits du trafic voyageurs	3 974,5	3 730,6
Produits du trafic marchandises	731,9	744,9
Infrastructure (produit des sillons)	108,6	102,1
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 815,0</b>	<b>4 577,5</b>

Les produits du trafic ont augmenté de 237,4 millions de francs (+5,2%).

Les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 243,9 millions de francs (+6,5%), principalement en raison de l'évolution positive de la demande et des mesures tarifaires.

Le trafic marchandises en Suisse (trains complets et trafic par wagons complets) et le transport combiné de marchandises à l'international ont accusé une baisse en raison de la conjoncture morose dans les secteurs liés au fret. Les produits du trafic marchandises ont ainsi diminué de 13,0 millions de francs (-1,8%).

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2024	2023
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	320,5	362,7
Cantons	356,1	405,0
Autres collectivités	33,8	32,4
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>	<b>710,4</b>	<b>800,1</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	1 506,1	1 480,7
Parts d'investissements non activables	365,6	362,5
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	325,9	350,4
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations	2 197,6	2 193,6
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	140,5	175,2
Cantons	5,7	9,1
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	146,2	184,3
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 343,8</b>	<b>2 377,9</b>
Indemnités compensatoires versées par la Confédération à Cargo pour le trafic marchandises transalpin	1,9	1,8
<b>Total Indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>3 056,2</b>	<b>3 179,8</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 89,6 millions de francs (-11,2%) 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 diminué de 34,0 millions de francs (-1,4%) en raison du retard pris dans les projets et de la baisse des contributions d'exploitation reposant sur la convention sur les prestations.

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 (2023: 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.

Sur l'ensemble des prestations des pouvoirs publics, 3051,7 millions de francs (2023: 3182,7 millions) ont été enregistrés comme liquidités.

### 3 Produits résultant de la location d'immeubles.

Les produits résultant de la location ont augmenté de 32,6 millions de francs (+4,7%) par rapport à 2023 pour atteindre 718,2 millions de francs, notamment grâce à l'inauguration de logements d'habitation et d'immeubles commerciaux.

### 4 Produits accessoires.

En millions de francs	2024	2023
Prestations d'exploitation ferroviaire	39,9	42,7
Prestations de service	240,0	230,0
Travaux de maintenance et d'entretien	56,0	59,2
Produits résultant de la location	88,9	98,1
Produits résultant des ventes d'énergie	391,2	463,6
Opérations de change	25,6	26,9
Commissions	42,8	36,0
Matériel et imprimés	41,6	44,0
Participations financières	278,4	405,5
Prestations dans le cadre de projets de construction	18,4	15,3
Autres produits accessoires	100,6	130,5
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 323,2</b>	<b>1 551,8</b>

Les produits accessoires ont diminué de 228,6 millions de francs (-14,7%) par rapport à 2023.

Les produits résultant des ventes d'énergie ont reculé de 72,4 millions de francs (-15,6%) en raison de la stabilisation du marché de l'énergie, qui a entraîné une baisse des prix du marché.

Les participations financières ont reculé de 127,1 millions de francs (-31,3%). Les prétentions soumises aux réassureurs suite à l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard ont été comptabilisées en 2023.

Les autres produits accessoires ont diminué de 30,0 millions de francs (-23,0%) en raison des bénéfices réalisés l'année précédente lors de la vente d'immobilisations.

Ils comprennent notamment les subventions de la Confédération pour les installations photovoltaïques et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 18,6 millions de francs (2023: 12,2 millions).

### 5 Prestations propres.

En millions de francs	2024	2023
Investissements	969,2	942,5
Établissement de stocks	523,8	486,9
<b>Prestations propres</b>	<b>1 493,0</b>	<b>1 429,4</b>

### 6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont augmenté de 33,2 millions de francs (+3,7%) pour atteindre 932,8 millions de francs en raison de prestations supplémentaires pour la constitution de stocks de pièces de véhicules.

## 7 Charges de personnel.

En millions de francs	2024	2023
Charges salariales	3 448,2	3 305,6
Location de personnel	462,5	500,9
Charges sociales	666,2	637,2
Autres charges de personnel	247,2	241,6
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 824,1</b>	<b>4 685,3</b>

Les charges de personnel ont crû de 138,8 millions de francs (+3,0%) par rapport à l'exercice précédent.

Les besoins croissants de personnel, en particulier pour le développement des divisions Infrastructure et Production Voyageurs ainsi que pour l'internalisation du personnel de nettoyage, se sont traduits par une augmentation du nombre de postes à temps plein en moyenne annuelle, qui s'établit à 35 569 (+583).

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	2024	2023
Prestations d'exploitation ferroviaire	554,2	582,3
Location d'immobilisations corporelles	81,9	80,1
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	610,6	597,5
Charges de véhicules	243,5	224,4
Charges d'énergie	434,3	545,4
Charges d'administration	102,3	93,9
Charges d'informatique	240,0	238,7
Dépenses publicitaires	52,9	48,0
Concessions, droits et taxes	106,0	118,4
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics	106,8	104,0
Charges d'exploitation diverses	143,0	286,2
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 675,5</b>	<b>2 919,0</b>

Les autres charges d'exploitation ont reculé de 243,5 millions de francs (-8,3%) par rapport à 2023.

Les prestations d'exploitation ferroviaire accusent une baisse de 28,0 millions de francs (-4,8%), un résultat qui s'explique notamment par la modification des clés de répartition des coûts dans les contrats de coopération avec les entreprises ferroviaires européennes et par la baisse des coûts liés au service de remplacement dans le cadre de chantiers d'infrastructure.

Les charges d'énergie ont diminué de 111,1 millions de francs (-20,4%), notamment en raison de la baisse des prix sur le marché et du recul du volume d'achat d'énergie.

Les autres charges d'exploitation ont diminué de 143,2 millions de francs (-50,0%), ce qui s'explique notamment par les lourdes provisions qui avaient été constituées en 2023 après l'accident 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	2024	2023
Amortissements des immobilisations financières	0,0	0,6
Amortissements des immobilisations corporelles	2 248,5	2 228,2
Amortissements des immobilisations incorporelles	240,4	233,1
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles	88,0	76,4
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles	3,0	7,7
<b>Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles</b>	<b>2 579,9</b>	<b>2 545,9</b>

Les amortissements ont augmenté de 34,0 millions de francs (+1,3%), notamment en raison de la mise en service d'ouvrages d'infrastructure, des trains grandes lignes duplex TR ainsi que de l'inauguration de nouveaux immeubles.

## 10 Résultat financier.

En millions de francs	2024	2023
Produits de participation et produits financiers envers des tiers	3,5	3,4
Charges financières envers des tiers	-66,0	-66,3
Charges financières prêts d'actionnaires	-56,9	-52,5
Part au résultat des sociétés associées	3,9	5,5
Résultats de change	5,4	-0,8
Autres résultats financiers	0,1	-4,8
<b>Résultat financier</b>	<b>-110,1</b>	<b>-115,4</b>

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

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

En millions de francs	2024	2023
Bénéfice provenant de la vente de biens immobiliers	5,6	30,5
Perte provenant de la vente de biens immobiliers	0,0	-0,1
<b>Résultat issu de la vente de biens immobiliers</b>	<b>5,6</b>	<b>30,4</b>

## 12 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2024	2023
Impôts courants sur les bénéfices	14,1	18,8
Impôts différés sur les bénéfices	-1,9	0,6
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<b>12,3</b>	<b>19,4</b>

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.

La prétention fiscale différée pour perte fiscale reportée des sociétés du groupe imposables s'élève à 74,1 millions de francs (2023: 109,4 millions). Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

## 13 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Situation au 1.1	99,2	74,9
Variation des parts détenues	0,0	21,2
Part au résultat	1,6	3,5
Écarts de conversion	0,1	-0,4
<b>Situation au 31.12</b>	<b>100,8</b>	<b>99,2</b>

## 14 Liquidités.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Caisse	42,4	52,3
Avoirs en comptes postaux et bancaires	92,4	66,0
Dépôts à terme (jusqu'à 3 mois)	1,2	0,0
Comptes de transit	31,1	34,1
<b>Liquidités</b>	<b>167,0</b>	<b>152,5</b>

91

## 15 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	305,4	344,7
envers l'actionnaire (Confédération)	16,5	13,9
envers les sociétés associées	18,0	18,3
Corrections de valeur	-13,1	-9,8
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>326,7</b>	<b>367,1</b>

## 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 44,9 millions de francs en 2024 et s'inscrivent à 191,3 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

## 17 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Stocks	773,0	727,6
Travaux en cours	27,3	62,3
Acomptes liés à des commandes clients	0,0	-42,7
Corrections de valeur	-278,8	-270,1
<b>Stocks et travaux en cours</b>	<b>521,5</b>	<b>477,1</b>

Les stocks et travaux en cours ont augmenté de 44,4 millions de francs (+9,3%) en raison de la reconstitution des stocks pour le parc de véhicules.

## 18 Comptes de régularisation actif.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés	18,0	20,3
Régularisation des prestations à payer	480,1	460,7
Régularisation des prestations payées d'avance	79,4	71,5
Régularisation des indemnités dues	32,1	33,2
<b>Comptes de régularisation actif</b>	<b>609,5</b>	<b>585,7</b>

## 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 1.1.2023	34,7	251,8	1,1	1,3	193,4	482,4

### 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>
--	-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

### Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2024	50,5	248,0	1,0	1,4	204,5	505,4
Fluctuations de valeur	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,3
Entrées	4,3	1,9	0,0	0,4	40,8	47,4
Sorties	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-1,4	-1,8
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	-33,8	-33,8
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>54,7</b>	<b>251,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>210,1</b>	<b>518,4</b>

### Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2024	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
<b>Situation au 31.12.2024</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 31.12.2024</b>	<b>38,9</b>	<b>251,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>210,1</b>	<b>502,6</b>
--	-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 0,2 million de francs (2023: 0,2 million) dans les sorties. Au jour d'établissement du bilan, les autres immobilisations financières incluent 40,8 millions de francs (0,0 million de francs en 2023) 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 1.1.2023	8 346,7	18 016,3	6 532,6	4 065,5	6 931,9	6 631,9	50 525,0

### Valeurs d'acquisition

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>

### Corrections de valeur cumulées

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>

### Valeurs comptables nettes au 31.12.2023

	<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

### Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2024	20 378,0	27 480,1	13 982,7	8 783,0	10 423,0	7 289,0	88 335,8
Entrées	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	3 560,8	3 561,2
Sorties	-206,6	-184,5	-138,8	-147,9	-15,8	3,2	-690,4
Reclassifications	587,4	1 071,2	556,8	687,2	323,1	-3 182,0	43,6
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>20 758,9</b>	<b>28 366,7</b>	<b>14 400,7</b>	<b>9 322,6</b>	<b>10 730,3</b>	<b>7 671,0</b>	<b>91 250,2</b>

### Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2024	-12 136,1	-9 084,2	-7 446,6	-4 793,2	-3 300,1	-8,5	-36 768,7
Amortissements planifiés	-643,0	-534,4	-411,4	-446,1	-194,5	0,0	-2 229,4
Dépréciations d'actifs	-5,2	-0,2	0,0	-13,8	0,0	0,0	-19,2
Sorties	203,9	129,0	117,4	139,7	12,4	0,0	602,4
Reclassifications	-0,6	3,3	-3,5	-16,9	15,9	1,8	0,0
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>-12 581,0</b>	<b>-9 486,5</b>	<b>-7 744,0</b>	<b>-5 130,3</b>	<b>-3 466,3</b>	<b>-6,7</b>	<b>-38 414,8</b>

### Valeurs comptables nettes au 31.12.2024

	<b>8 177,9</b>	<b>18 880,3</b>	<b>6 656,6</b>	<b>4 192,3</b>	<b>7 264,0</b>	<b>7 664,3</b>	<b>52 835,4</b>
dont contrats de leasing	44,5						44,5
dont objets de rendement					2 761,4		2 761,4
dont terrains non bâtis					37,5		37,5

Les acomptes s'élèvent à 678,6 millions de francs (2023: 493,5 millions).

Les investissements ont diminué de 123,2 millions de francs (2023: 71,5 millions) en raison des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit ou du financement d'un niveau d'équipement plus élevé dans certaines gares.

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 19,8 millions de francs (2023: 18,3 millions).

Les dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 88,0 millions de francs (2023: 76,4 millions). Ils sont comptabilisés dans les sorties.

Aucune transaction sans incidence sur les liquidités n'est comptabilisée dans les investissements (2023: 178,9 millions de francs).

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 Bière et dans la vallée saint-galloise du Rhin. De plus, l'agrandissement du parc de véhicules en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Lucerne et Vaud expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans les gares de Lausanne et de Berne.

## 21 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs	Goodwill	Droits	Logiciels	Immobilisations incorporelles en cours de construction	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2023	2,0	157,8	480,2	513,8	1 153,8

### Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2023	13,1	360,1	1 983,7	522,0	2 878,9
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>13,1</b>	<b>365,4</b>	<b>2 207,6</b>	<b>521,5</b>	<b>3 107,5</b>

### Corrections de valeur cumulées

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>-11,8</b>	<b>-204,6</b>	<b>-1 646,7</b>	<b>-8,2</b>	<b>-1 871,3</b>

### Valeurs comptables nettes au 31.12.2023

	<b>1,3</b>	<b>160,8</b>	<b>560,9</b>	<b>513,3</b>	<b>1 236,3</b>
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

### Valeurs d'acquisition

Situation au 1.1.2024	13,1	365,4	2 207,6	521,5	3 107,5
Entrées	0,0	0,0	1,9	307,3	309,2
Sorties	0,0	-0,3	-247,5	-0,6	-248,4
Reclassifications	0,0	2,8	221,4	-267,8	-43,6
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>13,1</b>	<b>367,9</b>	<b>2 183,5</b>	<b>560,3</b>	<b>3 124,8</b>

### Corrections de valeur cumulées

Situation au 1.1.2024	-11,8	-204,6	-1 646,7	-8,2	-1 871,3
Amortissements planifiés	-0,7	-6,2	-233,5	0,0	-240,4
Sorties	0,0	0,1	244,6	0,3	245,1
Reclassifications	0,0	0,0	-6,7	6,7	0,0
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>-12,5</b>	<b>-210,6</b>	<b>-1 642,4</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1 866,6</b>

### Valeurs comptables nettes au 31.12.2024

	<b>0,7</b>	<b>157,2</b>	<b>541,1</b>	<b>559,2</b>	<b>1 258,2</b>
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

Les acomptes s'élèvent à 144,1 millions de francs (2023: 138,3 millions).

Les dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 3,0 millions de francs (2023: 7,7 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	31.12.2024	31.12.2023
<b>Dettes financières à court terme</b>		
Dettes bancaires	741,1	515,0
Dettes financières envers les sociétés associées	1,4	0,5
Prêts de la Confédération (commerciaux)	905,0	550,0
Prêts d'institutions de prévoyance	99,6	95,8
<b>Total Dettes financières à court terme</b>	<b>1 747,1</b>	<b>1 161,2</b>
<b>Dettes financières à long terme</b>		
Dettes bancaires	2 438,9	2 758,3
Dettes résultant de contrats de leasing	22,5	28,2
Caisse du personnel	662,3	708,8
Prêts de tiers	100,0	100,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 680,0	5 930,0
Prêts d'institutions de prévoyance	629,2	728,7
<b>Total Dettes financières à long terme</b>	<b>10 532,9</b>	<b>10 254,0</b>
<b>Dettes financières</b>	<b>12 280,0</b>	<b>11 415,3</b>

En raison de l'échéance, un montant de 563,4 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2023: 728,7 millions de francs).

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

Les dettes financières ont augmenté de 864,7 millions de francs au cours de l'exercice sous revue pour atteindre 12 280,0 millions de francs. Cette augmentation s'explique par le flux de trésorerie négatif.

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
<b>Prêts à court terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,4
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,3	0,4
<b>Total Prêts à court terme</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
<b>Prêts à long terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	25 170,0	24 499,7
Prêts des cantons (sans intérêts)	2 147,2	2 117,6
<b>Total Prêts à long terme</b>	<b>27 317,2</b>	<b>26 617,4</b>
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>27 317,8</b>	<b>26 618,1</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) et du Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

## Détails des prêts envers la Confédération.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention sur les prestations)	4 499,6	4 487,0
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention de mise en œuvre)	19 586,5	18 936,6
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	922,5	914,3
Prêts issus d'autres conventions	161,7	162,2
Prêts de la Confédération (commerciaux)	7 585,0	6 480,0
<b>Prêts envers la Confédération</b>	<b>32 755,3</b>	<b>30 980,1</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	31.12.2024	31.12.2023
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	504,6	664,7
envers l'actionnaire (Confédération)	39,4	41,2
envers les sociétés associées	0,5	6,8
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>544,6</b>	<b>712,8</b>

## 25 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
<b>Autres dettes à court terme</b>		
Dettes envers les institutions publiques	100,9	97,5
Autres dettes	148,2	173,0
<b>Total Autres dettes à court terme</b>	<b>249,1</b>	<b>270,5</b>
<b>Autres dettes à long terme</b>		
Régularisation des recettes	22,7	42,9
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs	633,0	623,0
<b>Total Autres dettes à long terme</b>	<b>655,7</b>	<b>665,9</b>
<b>Autres dettes</b>	<b>904,8</b>	<b>936,5</b>

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs englobent les dettes des CFF pour les prestations des collaboratrices et collaborateurs à long terme pour un montant de plus de 183,0 millions de francs (2023: 173,0 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	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	2024	31.12.2023	2024	2023
Institutions de prévoyance	1,5	0,0	1,5	0,4	1,4	-0,2	-0,2
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1,5</b>	<b>0,4</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>

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	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023			2024	2023
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-397,8	-397,8	-367,2
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>-450,0</b>	<b>-450,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-397,8</b>	<b>-397,8</b>	<b>-367,2</b>

Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 728,7 millions de francs (2023: 824,5 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. Les efforts entrepris conduisent à une augmentation du taux de couverture de la Caisse de pensions CFF.

Compte tenu de l'évolution de la situation sur les marchés financiers et des réserves de fluctuation de valeur toujours faibles, 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 110,8% au 31 décembre 2024 (2023: 107,9%).

## 26 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Régularisation des titres de transport	842,1	805,0
Régularisation des charges financières	47,6	50,0
Régularisation des charges fiscales courantes	3,8	2,9
Autres régularisations	989,1	1 136,5
<b>Comptes de régularisation passif</b>	<b>1 882,6</b>	<b>1 994,4</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. En 2023, il manquait une facture finale liée à l'acquisition d'un grand nombre de véhicules.

## 27 Provisions.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Provisions à court terme	320,5	429,9
Provisions à long terme	437,4	466,9
<b>Provisions</b>	<b>757,8</b>	<b>896,8</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 1.1.2023	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
Valeur comptable au 1.1.2024	0,4	31,7	307,3	219,6	26,3	13,6	297,9	896,8
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Constitution	0,0	0,0	0,0	21,7	0,9	0,1	82,0	104,7
Utilisation	0,0	-1,6	-27,1	-20,8	-0,5	-1,9	-147,8	-199,6
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-44,0	-44,1
<b>Valeur comptable au 31.12.2024</b>	<b>0,4</b>	<b>30,1</b>	<b>280,2</b>	<b>220,5</b>	<b>26,7</b>	<b>11,8</b>	<b>188,2</b>	<b>757,8</b>
dont provisions à court terme	0,0	4,1	25,1	130,9	4,1	0,0	156,3	320,5
dont provisions à long terme	0,4	26,0	255,1	89,6	22,6	11,8	31,9	437,4

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 1,6 million de francs (2023: 1,5 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 280,2 millions de francs.

La variation de la provision vacances/avoids en temps de 0,9 million de francs résulte de nouvelles épargnes temps comptabilisées par le personnel dans le cadre du modèle de durée de la vie active «Flexa» à hauteur de 8,4 millions de francs ainsi que d'une utilisation de 7,5 millions de francs des avois en vacances et en temps supplémentaire.

Les autres provisions contiennent des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Un total de 120,6 millions de francs a été utilisé pour le règlement de sinistres, notamment en relation avec l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Des provisions à hauteur de 77,8 millions de francs ont été constituées pour la réévaluation de sinistres, et un montant de 37,1 millions de francs a pu être dissous. En outre, d'autres provisions ont été utilisées pour moderniser les systèmes de commande des portes d'anciennes voitures ainsi que pour un risque de procès en rapport avec des concessions d'eau.

## 28 Variation de l'actif circulant net.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Diminution/Augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	40,5	-31,2
Augmentation des stocks et travaux en cours	-44,4	-47,2
Augmentation des autres créances	-73,1	-170,3
Diminution/Augmentation des dettes résultant de livraisons et de prestations	-168,3	53,7
Augmentation des autres dettes à court terme	143,1	147,3
<b>Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités</b>	<b>-102,2</b>	<b>-47,8</b>

## Endettement net porteur d'intérêts.

En millions de francs	Remarque	31.12.2024	31.12.2023
Dettes financières à court terme	22	1 747,1	1 161,2
Dettes financières à long terme	22	10 532,9	10 254,0
<b>Total Engagements financiers</b>		<b>12 280,0</b>	<b>11 415,3</b>
./. Liquidités	14	-167,0	-152,5
<b>./. Garanties en numéraire sur dérivés de taux d'intérêt (actifs)</b>	19	<b>-40,8</b>	<b>0,0</b>
<b>Endettement net</b>		<b>12 072,2</b>	<b>11 262,8</b>

L'endettement net porteur d'intérêts a augmenté de 809,4 millions de francs au cours de l'exercice 2024.

## Autres données.

### Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Cautionnements, obligations de garantie	22,2	23,1
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	2 598,8	3 097,8
Autres engagements à caractère conditionnel	431,1	388,5
<b>Engagements conditionnels et actifs mis en gage</b>	<b>3 052,1</b>	<b>3 509,3</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	31.12.2024	31.12.2023
Engagements d'investissement	9511,4	9 021,5
Obligations dans le secteur de l'énergie	1610,7	1 714,0
Autres conventions à long terme	2503,3	2 717,7
<b>Autres engagements ne devant pas être portés au bilan</b>	<b>13 625,4</b>	<b>13 453,2</b>

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Payables dans un délai de 12 mois	13,7	12,2
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	79,5	54,0
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	148,6	97,2
<b>Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan</b>	<b>241,8</b>	<b>163,4</b>

100

## Transactions avec des parties liées.

### Transactions avec l'actionnaire.

La Confédération détient la totalité des actions des Chemins de fer fédéraux suisses CFF.

### Aperçu des subventions des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé aux CFF des subventions à hauteur de 3359,5 millions de francs (2023: 3575,4 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	2024	2023
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	320,5	362,7
Prestations, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Amortissements	1 506,1	1 480,7
Prestations, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Parts non activables	365,6	362,5
Prestations, selon la convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	325,9	350,4
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	140,5	175,2
Indemnités compensatoires pour le trafic marchandises transalpin	1,9	1,8
<b>Total Prestations de la Confédération influant sur le résultat</b>	<b>2 660,5</b>	<b>2 733,3</b>
Augmentation des prêts pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	670,2	817,7
Contribution à fonds perdu pour les investissements	28,8	24,4
<b>Total Subventions de la Confédération</b>	<b>3 359,5</b>	<b>3 575,4</b>

En outre, les cantons et d'autres collectivités ont versé aux CFF les prestations suivantes:

Indemnités compensatoires des cantons liées au trafic régional voyageurs	356,1	405,0
Prestations des cantons liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	5,7	9,1
<b>Total Prestations des cantons influant sur le résultat</b>	<b>361,8</b>	<b>414,1</b>
Augmentation des prêts des cantons pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	29,5	15,5
Contribution à fonds perdu des cantons pour les investissements	69,9	35,2
<b>Total Subventions des cantons</b>	<b>461,3</b>	<b>464,7</b>
Indemnités compensatoires d'autres collectivités liées au trafic régional voyageurs	33,8	32,4
<b>Total Prestations d'autres collectivités influant sur le résultat</b>	<b>33,8</b>	<b>32,4</b>
Contribution à fonds perdu d'autres collectivités pour les investissements	24,5	10,0
<b>Total Subventions d'autres collectivités</b>	<b>58,3</b>	<b>42,4</b>
<b>Total Subventions des pouvoirs publics</b>	<b>3 879,1</b>	<b>4 082,6</b>

## Transactions avec des sociétés associées.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Produits d'exploitation	207,4	201,1
Charges d'exploitation	-72,4	-79,1
<b>Transactions avec des sociétés associées</b>	<b>135,0</b>	<b>122,0</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.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Prêts et comptes courants à court terme	101,0	98,3
Prêts à long terme	629,2	728,7
<b>Dettes envers les institutions de prévoyance</b>	<b>730,1</b>	<b>827,1</b>

Les dettes envers les institutions de prévoyance 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 95,8 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2023: 92,1 millions). Les charges d'intérêts pour les prêts se sont élevées à 33,0 millions de francs (2023: 36,7 millions).

## Instruments financiers.

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

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

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

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

Instrument	Motif	Volume du	Valeur	Valeur	Volume du	Valeur	Valeur
		contrat	positive	négative	contrat	positive	négative
En millions de francs		31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023
Monnaies	Couverture	565,3	3,9	0,2	441,4	0,0	9,7
Intérêts	Couverture	732,1	0,1	64,7	732,1	8,8	19,9
Prix de l'énergie	Couverture	650,7	36,7	49,7	531,3	113,7	92,3
<b>Instruments financiers</b>		<b>1 948,1</b>	<b>40,7</b>	<b>114,6</b>	<b>1 704,8</b>	<b>122,5</b>	<b>121,9</b>

## 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 27 juin 2024.

#### **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. Les CFF s'appuient sur des indicateurs quantitatifs afin de garantir une structure de financement équilibrée et appropriée.

#### **Risques de change.**

Les risques de change nets résultant des transactions du groupe sont couverts au niveau du groupe. Le risque de change est limité en définissant un seuil dans l'horizon de planification.

#### **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 de pools centraux 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. Afin de financer à long terme leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EUROFIMA. 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 supplémentaires, notamment la prise en compte des primes d'assurances contre le risque de défaut de crédit (primes CDS), aidant à déterminer la notation interne des contreparties et 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 26 février 2025, 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 2024-2027, 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 (2023: 77,5 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 les 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		
1.1-31.12.2024									
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 017,8</b>	<b>2 004,1</b>	<b>3 367,7</b>	<b>1 083,5</b>	<b>855,3</b>	<b>4 627,7</b>	<b>795,9</b>	<b>-4 346,4</b>	<b>11 405,6</b>
dont									
Produits du trafic	2 852,3	1 144,3	0,0	0,0	746,2	1 265,9	0,0	-1 193,7	4 815,0
Prestations des pouvoirs publics	0,0	748,8	0,0	0,0	1,9	2 238,4	67,1	0,0	3 056,2
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,1	1,4	875,2	0,5	3,1	0,0	-164,2	718,2
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	692,7	-302,8	391,2
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-2 877,5</b>	<b>-1 993,4</b>	<b>-3 363,9</b>	<b>-758,7</b>	<b>-920,4</b>	<b>-4 775,8</b>	<b>-679,9</b>	<b>4 357,4</b>	<b>-11 012,3</b>
dont									
Charges de personnel	-52,5	-148,4	-1 604,5	-163,5	-409,1	-1 505,1	-61,8	-879,3	-4 824,1
Amortissements	-277,0	-318,1	-71,3	-243,1	-21,9	-1 478,9	-66,9	-102,6	-2 579,9
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>140,4</b>	<b>10,7</b>	<b>3,7</b>	<b>324,9</b>	<b>-65,1</b>	<b>-148,1</b>	<b>116,0</b>	<b>11,0</b>	<b>393,4</b>
Autres résultats	7,5	-27,7	0,7	-119,9	-10,5	0,4	-0,8	32,0	-118,4
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>147,9</b>	<b>-17,0</b>	<b>4,4</b>	<b>36,7</b>	<b>-75,7</b>	<b>2,3</b>	<b>115,2</b>	<b>61,2</b>	<b>275,0</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.

1.1-31.12.2023									
<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	841,9	0,0	0,0	2,2	2 270,7	65,0	0,0	3 179,8
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.

## 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		
1.1-31.12.2024									
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	368,8	265,2	42,3	257,2	-43,7	-89,5	101,4	225,6	1 127,2
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement, avant subventions publiques	-937,6	-155,4	-118,6	-456,5	-49,2	-2 159,8	-156,9	-108,3	-4 142,2
Subventions des pouvoirs publics pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	20,3	0,0	0,0	-0,1	2 134,0	51,6	0,0	2 205,7
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-568,7</b>	<b>130,1</b>	<b>-76,3</b>	<b>-199,4</b>	<b>-93,0</b>	<b>-115,3</b>	<b>-3,9</b>	<b>117,2</b>	<b>-809,3</b>
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, avant subventions publiques	-222,1	-107,8	-94,8	-546,5	23,9	-2 201,1	-158,6	-115,4	-3 422,5
Subventions des pouvoirs publics pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	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>

105

Rapport de gestion 2024

## 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		
31.12.2024									
<b>Actif</b>	<b>5 096,5</b>	<b>4 181,6</b>	<b>1 210,3</b>	<b>7 525,6</b>	<b>568,7</b>	<b>34 981,8</b>	<b>2 331,3</b>	<b>516,5</b>	<b>56 412,3</b>
Actif circulant	206,4	243,8	582,9	56,5	247,5	413,2	106,8	-41,0	1 816,1
Actif immobilisé	4 890,1	3 937,8	627,4	7 469,1	321,2	34 568,6	2 224,5	557,6	54 596,2
<b>Passif</b>	<b>5 096,5</b>	<b>4 181,6</b>	<b>1 210,3</b>	<b>7 525,6</b>	<b>568,7</b>	<b>34 981,8</b>	<b>2 331,3</b>	<b>516,5</b>	<b>56 412,3</b>
Capitaux étrangers	1 702,4	3 230,0	748,0	6 567,9	643,0	27 589,5	1 609,9	1 596,8	43 687,5
dont									
Dettes financières	926,1	2 341,0	437,4	6 405,7	465,4	724,7	666,5	313,2	12 280,0
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	583,8	0,0	0,0	0,4	26 203,0	530,5	0,0	27 317,8
Fonds propres	3 394,0	951,6	462,3	957,7	-74,3	7 392,3	721,4	-1 080,3	12 724,8
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

# 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 %	CFF en %		
			<b>31.12.2024</b>	31.12.2023		
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, 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	2,88	99,60	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
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, Muttenz	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne (liquidée)	CHF 0,00	0,00	0,00	75,49	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	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Bâle	CHF 1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
SBB Intermodal AG, Olten	CHF 0,10	0,10	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo 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
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR 0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo France SAS, Huningue	EUR 0,20	0,15	75,00	0,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF 0,10	0,03	33,33	33,33	E	G
RAlpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	5,44	27,18	23,85	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,28	27,04	27,04	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
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 AG  
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 des  
**CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES CFF, BERNE**

## **Rapport sur l'audit des comptes consolidés**

### *Opinion d'audit*

Nous avons effectué l'audit des comptes consolidés des Chemins de fer fédéraux suisses CFF et de ses filiales (le groupe), comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2024, 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 2024 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.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2024

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.

#### *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.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2024

#### 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, le 26 février 2025

# Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2024	2023
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 020,0	3 792,6
Prestations des pouvoirs publics	2	2 832,4	2 935,3
Produits résultant de la location d'immeubles		725,1	691,1
Produits accessoires	3	1 512,6	1 540,8
Prestations propres		1 468,6	1 409,5
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>10 558,8</b>	10 369,4
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables		-901,2	-871,3
Charges de personnel	4	-4 204,6	-4 080,3
Autres charges d'exploitation	5	-2 457,8	-2 563,0
Corrections de valeur sur immobilisations financières	8	-80,0	-40,0
Corrections de valeur sur participations		0,0	-16,5
Amortissements des immobilisations corporelles		-2 239,6	-2 196,2
Amortissements des immobilisations incorporelles		-238,2	-236,5
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-10 121,4</b>	-10 003,8
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>437,4</b>	365,6
Produits financiers		29,9	20,9
Charges financières		-134,8	-133,8
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>332,5</b>	252,6
Résultat issu de la vente de biens immobiliers		5,6	27,5
<b>Bénéfice avant impôts</b>		<b>338,0</b>	280,1
Impôts sur les bénéfices		-11,5	-15,0
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	6	<b>326,5</b>	265,1

# Bilan de CFF SA.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2024	31.12.2023
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités		158,1	146,1
Créances financières à court terme		265,4	159,8
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	231,6	267,4
Autres créances		158,8	112,9
Stocks et travaux en cours		497,2	455,1
Compte de régularisation actif		608,0	493,5
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 919,1</b>	1 634,9
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	8	838,0	878,4
Participations		552,7	550,8
Immobilisations corporelles		43 907,5	42 961,5
Immobilisations corporelles en cours de construction		7 209,3	6 895,4
Immobilisations incorporelles		1 215,4	1 202,6
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>53 722,9</b>	52 488,6
<b>Total Actif</b>		<b>55 642,0</b>	54 123,5

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2024	31.12.2023
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	491,5	658,7
Dettes financières à court terme	10	2 261,9	1 670,5
Autres dettes à court terme	12	223,2	244,3
Comptes de régularisation passif		1 765,1	1 869,4
Provisions à court terme	13	332,2	343,9
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>5 073,8</b>	4 786,8
Dettes financières à long terme	10	10 532,9	10 254,0
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	26 733,5	26 003,9
Autres dettes à long terme	12	655,5	665,8
Provisions à long terme	13	342,3	435,6
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>38 264,2</b>	37 359,3
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>43 338,1</b>	42 146,1
<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 selon l'art. 67 LCdF Infrastructure Réseau		-37,3	-37,3
Réserves selon l'art. 67 LCdF Tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction		4,3	4,3
Réserves selon l'art. 36 LTV Trafic régional voyageurs		-59,4	-81,4
Réserves légales issues du bénéfice		13,1	0,0
Réserves facultatives issues du bénéfice		900,0	700,0
Bénéfice résultant du bilan			
Bénéfice reporté		156,7	126,7
Bénéfice de l'exercice	6	326,5	265,1
<b>Total Fonds propres</b>		<b>12 303,9</b>	11 977,4
<b>Total Passif</b>		<b>55 642,0</b>	54 123,5

# 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 2024, la Caisse de pensions présente un taux de couverture de 110,8% (2023: 107,9%). Les engagements de prévoyance se sont montés à 450,0 millions de francs au 31 décembre 2024 (2023: 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 (2023: 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 2024 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 1,6 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 30,1 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 la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV), 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	2024	2023
Trafic voyageurs	3 773,2	3 550,3
Infrastructure (produit des sillons)	246,8	242,3
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 020,0</b>	<b>3 792,6</b>

113

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2024	2023
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	247,2	279,7
Cantons	279,6	319,8
Autres collectivités	0,1	0,1
Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	<b>526,9</b>	<b>599,6</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	1 479,7	1 453,8
Parts d'investissement non activables	364,2	358,3
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	315,4	339,7
Total Prestations de la Confédération résultant de la convention sur les prestations	<b>2 159,3</b>	<b>2 151,9</b>
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	140,5	174,7
Cantons	5,7	9,1
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	<b>146,2</b>	<b>183,9</b>
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 305,5</b>	<b>2 335,7</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>2 832,4</b>	<b>2 935,3</b>

### 3 Produits accessoires.

En millions de francs	2024	2023
Prestations d'exploitation ferroviaire	56,4	58,7
Prestations de service	238,8	232,5
Travaux de maintenance et d'entretien	122,2	129,7
Produits résultant de la location	97,6	104,8
Produits résultant des ventes d'énergie	395,1	469,7
Opérations de change	25,5	26,8
Commissions	40,8	33,8
Matériel et imprimés	72,4	78,1
Participations financières	357,9	303,4
Autres produits accessoires	105,8	103,3
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 512,6</b>	<b>1 540,8</b>

### 4 Charges de personnel.

En millions de francs	2024	2023
Charges salariales	2 928,6	2 803,8
Location de personnel	510,2	542,4
Charges sociales	565,7	537,9
Autres charges de personnel	200,1	196,1
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 204,6</b>	<b>4 080,3</b>

### 5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2024	2023
Prestations d'exploitation ferroviaire	443,9	475,7
Location d'immobilisations corporelles	77,0	75,5
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	590,9	589,1
Charges de véhicules	116,1	110,0
Charges d'énergie	452,8	570,4
Charges d'administration	97,0	102,8
Charges d'informatique	223,7	226,4
Dépenses publicitaires	48,1	44,3
Concessions, droits et taxes	94,1	106,2
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur prestations des pouvoirs publics	99,4	96,5
Charges d'exploitation diverses	214,7	166,1
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 457,8</b>	<b>2 563,0</b>

### 6 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2024	2023
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Réseau d'infrastructure selon l'art. 67 LCdF	2,3	-21,0
Tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction selon l'art. 67 LCdF	-2,0	1,6
Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	21,9	22,0
Résultat des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	304,3	262,5
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	<b>326,5</b>	<b>265,1</b>

## 7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	208,0	246,1
envers les détenteurs de participations	18,9	14,8
envers les participations	11,1	12,1
Corrections de valeur	-6,4	-5,5
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>231,6</b>	<b>267,4</b>

115

## 8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Autres participations	49,4	45,1
Correction de valeur sur autres participations	-10,9	-10,9
Prêts aux sociétés du groupe	796,1	768,3
Correction de valeur sur les prêts envers des sociétés du groupe	-185,0	-105,0
Prêts aux sociétés associées	0,8	1,0
Autres immobilisations financières	187,6	179,9
<b>Immobilisations financières</b>	<b>838,0</b>	<b>878,4</b>

L'augmentation des corrections de valeur sur les prêts envers les sociétés du groupe de 80,0 millions de francs concerne le prêt de CFF Cargo SA. CFF SA a signé une convention de postposition sur les prêts accordés à CFF Cargo SA à hauteur de 350,0 millions de francs. Cette convention est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société débitrice. Les amortissements et les intérêts y afférents sont suspendus. CFF SA a en outre remis à CFF Cargo SA une promesse de financement à hauteur de la valeur budgétaire adoptée par le CA des CFF.

## 9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	451,2	608,8
envers les détenteurs de participations	38,9	42,6
envers les participations	1,4	7,3
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>491,5</b>	<b>658,7</b>

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Dettes bancaires	3 280,1	3 373,3
Dettes résultant de contrats de leasing	22,5	28,2
Caisse du personnel	662,3	708,8
Dettes financières envers les sociétés du groupe	516,2	509,7
Prêts de la Confédération (commerciaux)	7 585,0	6 480,0
Prêts de l'institution de prévoyance	728,7	824,5
<b>Dettes financières à court terme et à long terme</b>	<b>12 794,8</b>	<b>11 924,5</b>

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention sur les prestations)	4 057,0	4 038,1
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention de mise en œuvre)	19 553,3	18 880,6
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	845,4	837,3
Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération	158,7	158,7
Prêts des cantons	2 119,1	2 089,3
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>26 733,5</b>	<b>26 003,9</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 27,8 millions de francs (2023: 31,3 millions).

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Dettes à court terme envers les institutions publiques	83,7	81,6
Autres dettes à court terme	139,5	162,6
Régularisation des recettes à long terme	22,5	42,8
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs	633,0	623,0
<b>Autres dettes à court terme et à long terme</b>	<b>878,7</b>	<b>910,1</b>

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Sites contaminés	30,1	31,7
Contrats énergétiques déficitaires	280,2	307,3
Vacances/avoirs en temps	186,4	184,4
Restructurations	12,8	12,3
Maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs	77,2	130,2
Autres provisions	87,8	113,6
<b>Provisions à court terme et à long terme</b>	<b>674,5</b>	<b>779,5</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 130,4 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs afin de financer les travaux effectués (2023: 115,5 millions). Dans le même temps, 77,4 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules

n'ayant pas nécessité de travaux de maintenance considérables durant l'exercice sous revue (2023: 76,4 millions).

## Autres données.

### Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'est inscrit à 27 893 (2023: 27 440).

### 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.

117

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	8 056,3	8 344,8
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	3 766,3	3 482,2
<b>Total</b>	<b>11 822,6</b>	<b>11 827,0</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 à long terme de biens immobiliers et d'autres installations.

### Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Cautionnements et garanties	42,2	39,3
<b>Total</b>	<b>42,2</b>	<b>39,3</b>

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

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Leasings	44,5	50,5
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	2 564,8	3 055,7
<b>Total</b>	<b>2 609,3</b>	<b>3 106,2</b>

### Engagements conditionnels.

En millions de francs	31.12.2024	31.12.2023
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Clauses de responsabilité statutaires	282,0	302,0
Autres	197,1	154,5
<b>Total</b>	<b>583,1</b>	<b>560,5</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.

## 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 26 février 2025, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2024.

## Informations selon les dispositions légales spéciales.

L'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) a été abrogée au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Désormais, CFF SA est soumise aux dispositions relatives à la présentation des comptes figurant dans l'ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV) et dans l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPPF).

### Montants de couverture des assurances de choses et des assurances responsabilité civile (art. 66 OITRV).

119

Pour l'ensemble de ses secteurs d'activité, CFF SA a conclu des assurances de choses pour un montant de couverture de 400 millions de francs (inchangé par rapport à 2023) et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture de 400 millions de francs (inchangé par rapport à 2023).

### Immobilisations du secteur Infrastructure (art. 2 OCPF).

En millions de francs	Valeur comptable nette	Entrées	Reclassifications liées aux immobilisations en cours de construction	Amortissements	Sorties	Valeur comptable nette
	1.1.2024					<b>31.12.2024</b>
Bâtiments et biens-fonds	1 627,1	0,9	-23,5	-27,3	-1,6	1 575,6
Ouvrages d'art	9 454,0	0,0	230,7	-186,8	-1,1	9 496,8
Ponts	2 013,8	0,0	92,0	-43,3	-0,8	2 061,7
Tunnels	6 410,2	0,0	33,8	-117,6	0,0	6 326,4
Autres ouvrages d'art	1 030,0	0,0	104,9	-25,9	-0,3	1 108,8
Installations de la voie ferrée	8 459,1	23,7	793,6	-331,6	-53,7	8 891,1
Voies	3 943,4	0,0	418,8	-164,5	-31,1	4 166,6
Branchements	1 963,1	23,7	225,2	-103,2	-21,9	2 086,9
Autres installations de la voie ferrée	2 552,5	0,0	149,7	-63,8	-0,8	2 637,5
Installations de courant de traction	2 732,0	0,0	262,9	-108,9	-10,2	2 875,8
Installations de la ligne de contact	1 522,5	0,0	150,7	-53,2	-4,2	1 615,8
Autres installations de courant de traction	1 209,5	0,0	112,2	-55,7	-6,1	1 259,9
Installations de sécurité	2 593,5	0,0	233,9	-239,4	-9,6	2 578,4
Postes d'enclenchement et installations de contrôle de la marche des trains	2 067,5	0,0	191,6	-187,3	-6,3	2 065,4
Autres installations de sécurité	526,0	0,0	42,3	-52,0	-3,3	513,0
Installations à basse tension et installations de télécommunication	1 687,7	0,0	219,5	-260,2	-4,1	1 642,9
Récepteurs électriques à basse tension	1 226,8	0,0	116,6	-146,0	-1,8	1 195,6
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	460,9	0,0	103,0	-114,2	-2,3	447,4
Installations d'accueil	1 166,0	0,0	176,8	-34,4	-1,6	1 306,8
Quais et accès	1 113,2	0,0	172,1	-32,7	-1,6	1 251,0
Autres installations d'accueil	52,8	0,0	4,7	-1,7	0,0	55,8
Véhicules Infrastructure	714,8	0,0	59,2	-57,0	-1,1	715,9
Véhicules ferroviaires	679,0	0,0	45,6	-47,8	-0,5	676,4
Autres véhicules Infrastructure	35,8	0,0	13,6	-9,2	-0,6	39,5
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	550,3	0,0	159,5	-150,2	-1,9	557,6
Installations en cours de construction	4 876,5	2 163,2	-2 112,7	0,0	0,0	4 927,1
<b>Total</b>	<b>33 860,9</b>	<b>2 187,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 395,7</b>	<b>-85,0</b>	<b>34 568,1</b>
Total Valeurs d'acquisition	52 759,9					54 479,9
Total Corrections de valeur cumulées	-18 898,9					-19 911,8
<b>Total Valeur comptable nette</b>	<b>33 860,9</b>					<b>34 568,1</b>

Les entrées d'immobilisations comprennent les investissements du secteur Infrastructure à hauteur de 2163,8 millions de francs (2023: 2212,8 millions). De plus, des installations et les prêts des pouvoirs publics correspondants ont été rachetés à zb Zentralbahn AG pour un montant de 23,7 millions de francs et à Infrastructure Énergie pour un montant de 0,3 million de francs. Ces rachats ne grèvent pas le compte d'investissement du secteur Infrastructure.

## Amortissements des immobilisations corporelles et incorporelles du secteur Infrastructure (art. 2 OCPF).

En millions de francs	2024	2023
Amortissements des immobilisations corporelles	1 281,7	1 282,5
Amortissements des immobilisations incorporelles	114,0	107,0
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	83,2	65,7
<b>Total</b>	<b>1 478,9</b>	<b>1 455,2</b>

120

## Investissements du secteur Infrastructure (art. 66 OITRV).

Groupe d'installations	Total Investissements	dont au débit du compte de résultat	dont entrées d'installations
En millions de francs	2024	2024	2024
Bâtiments et biens-fonds	59,2	8,0	51,1
Ouvrages d'art	458,7	70,0	388,7
Ponts	208,8	30,7	178,1
Tunnels	113,5	16,4	97,1
Autres ouvrages d'art	136,4	22,9	113,5
Installations de la voie ferrée	879,9	138,9	740,9
Voies	545,4	84,3	461,1
Branchements	312,3	49,1	263,2
Autres installations de la voie ferrée	22,1	5,5	16,6
Installations de courant de traction	196,8	32,7	164,1
Installations de la ligne de contact	104,7	19,5	85,3
Autres installations de courant de traction	92,1	13,2	78,9
Installations de sécurité	311,0	59,8	251,2
Postes d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	244,0	51,7	192,3
Autres installations de sécurité	67,0	8,1	58,9
Installations à basse tension et installations de télécommunication	214,0	25,9	188,1
Récepteurs électriques à basse tension	117,4	16,3	101,1
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	96,6	9,6	87,0
Installations d'accueil	248,1	36,0	212,1
Quais et accès	245,6	35,2	210,4
Autres installations d'accueil	2,5	0,8	1,7
Véhicules Infrastructure	27,8	0,0	27,9
Véhicules ferroviaires	17,3	0,0	17,3
Autres véhicules Infrastructure	10,5	0,0	10,6
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	188,7	49,0	139,7
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les contributions d'investissement	64,9	64,9	0,0
<b>Total</b>	<b>2 649,1</b>	<b>485,3</b>	<b>2 163,8</b>

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1814,4 millions de francs contre 1737,4 millions en 2023) et les aménagements (825,5 millions de francs contre 981,0 millions en 2023), ainsi qu'à partir de fonds propres (9,3 millions de francs contre 10,7 millions en 2023).

# 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>31.12.2024</b>	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31.12.2023
<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	2,88	99,60	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
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	60,00
TILO SA, Bellinzone	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
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berne (liquidée)	CHF	0,00	0,00	0,00	74,42
<b>Transporteurs et transitaires</b>					
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
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	5,44	27,18	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

# 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 2024:

122

En millions de francs	31.12.2024
Bénéfice reporté de l'exercice précédent	156,7
Bénéfice de l'exercice	326,5
<b>Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale</b>	<b>483,2</b>
<b>Utilisation du bénéfice résultant du bilan</b>	
Affectation du résultat du secteur Infrastructure aux réserves selon l'art. 67 LCdF	-2,3
Prélèvement du résultat de la tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction sur les réserves selon l'art. 67 LCdF	2,0
Affectation aux réserves Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	-11,0
Affectation aux réserves légales selon l'art. 672 CO	-15,8
Affectation aux réserves facultatives issues du bénéfice	-350,0
<b>Report à compte nouveau</b>	<b>106,1</b>

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

**Deloitte.**

Deloitte AG  
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 des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2024, le compte de résultat pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables (page 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 dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section «Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels» de notre rapport. Nous sommes indépendants de la société, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession, et avons satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

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



Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2024

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

*Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes 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.

# Deloitte.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2024

## 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.

Sur la base de notre audit réalisé en vertu de l'art. 728a, al. 1, ch. 2, CO, nous confirmons que la proposition du conseil d'administration est conforme à la loi suisse et aux statuts, et nous 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 26 février 2025



# Rapport de développement durable.

127

Rapport de gestion 2024

Avant-propos	129	Nous sommes les pionniers du développement durable des transports	156
Le développement durable aux CFF	130	Nous sommes un employeur responsable	164
Contribution des CFF à la réalisation des ODD	134	Index TCFD	172
Objectif climat	136	Index GRI	173
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement	145		



L'horloge de gare CFF au siège de l'entreprise, à Berne Wankdorf.  
Dans le cadre de la campagne «Plus vert. À chaque seconde.», la trotteuse des horloges des gares de Berne Wankdorf, Zurich, Lausanne et Bellinzone, ainsi que d'une sélection de points de contact numériques, est passée temporairement du rouge au vert.

# «Plus vert. À chaque seconde.»

Madame, Monsieur,

Les CFF assument leurs responsabilités envers l'environnement, les personnes et la société. Notre engagement écologique et social est solidement ancré dans notre stratégie. Depuis 2018, nous poursuivons l'objectif de réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici à 2030. Ce projet a été validé par la Science Based Targets Initiative. Par ailleurs, la population nous a confié la mission ambitieuse d'atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2040.

Nous tirons un bilan positif de l'année 2024. La campagne «Plus vert. À chaque seconde.» nous a permis de mettre en lumière l'avantage écologique du train. Fin 2024, les CFF avaient réussi à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation de 45,9% par rapport à 2018. Ils y sont parvenus notamment en utilisant un carburant moins polluant pour leurs quelque 1000 véhicules ferroviaires et machines diesel. Nous avons affiné le calcul de nos émissions indirectes produites au sein de la chaîne d'approvisionnement grâce à des données de meilleure qualité sur les produits et les activités, franchissant ainsi une étape essentielle en vue de la réduction de ces émissions. Nous avons poursuivi avec succès notre programme d'économie d'énergie et atteint l'objectif d'économie de 600 gigawattheures par an. En outre, nous avons lancé un programme en faveur du développement du photovoltaïque sur nos installations.

En 2024, les CFF se sont à nouveau distingués comme un formateur engagé et un employeur favorable à la famille proposant des salaires équitables. La satisfaction et le sentiment de sécurité de nos collaboratrices et collaborateurs se sont améliorés. Nous avons beaucoup travaillé sur les thèmes de la discrimination, du mobbing et du harcèlement sexuel pour sensibiliser encore plus les personnes à ces sujets. En conséquence, le nombre de signalements s'est inscrit en forte hausse. Toutes ces initiatives nous ont permis de créer un environnement de travail plus inclusif et plus sûr. Nous prenons au sérieux notre devoir de diligence raisonnable en matière de droits de l'homme au sein de la chaîne d'approvisionnement. Un groupe pluridisciplinaire s'est ainsi penché sur les thèmes des droits de l'homme et les a intégrés dans les processus de gestion des CFF. À cet égard, nous estimons qu'il est indispensable de réaliser des audits sociaux sur les sites de production et de faire évoluer les fournisseurs dont la note en matière de durabilité est faible. Une grande partie des quelque 320 fournisseurs ayant fait l'objet d'une analyse a déjà attesté d'une bonne, voire d'une très bonne évaluation de durabilité.

Les CFF communiquent de manière transparente sur leurs accomplissements et leurs difficultés dans le domaine de la durabilité. Le présent rapport a été rédigé conformément aux normes GRI et aux directives du TCFD. Il aborde les axes prioritaires, les objectifs et les indicateurs qui nous permettent d'évaluer notre progression. Nous nous rapprochons ainsi du reporting européen selon la directive Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), que les CFF et leurs filiales seront tenus de respecter à compter de 2028.

Nous remercions toutes celles et tous ceux qui contribuent aux efforts que les CFF fournissent pour assumer leurs engagements en matière d'écologie et de responsabilité sociale.

Meilleures salutations



Nicolas Ecoffey  
Responsable Développement de l'entreprise



Christina Meier  
Responsable Développement durable

# Le développement durable aux CFF.

130

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 de vie 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 ancré dans leur stratégie l'ambition de jouer un rôle de leader dans le développement durable et d'incarner un chemin de fer à dimension humaine: 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 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 contribuons au 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 l'exploitation par rapport à l'année de référence 2018. (En raison d'adaptations méthodologiques apportées au calcul de ces émissions, les CFF réviseront leurs objectifs et en fixeront de nouveaux en 2025.) 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, ils 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 de dommages causés à l'environnement, aux infrastructures, au matériel roulant, 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. Ils 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 fin 2025, chaque équipe de direction des CFF sera composée de membres parlant plusieurs langues et d'au moins deux femmes.

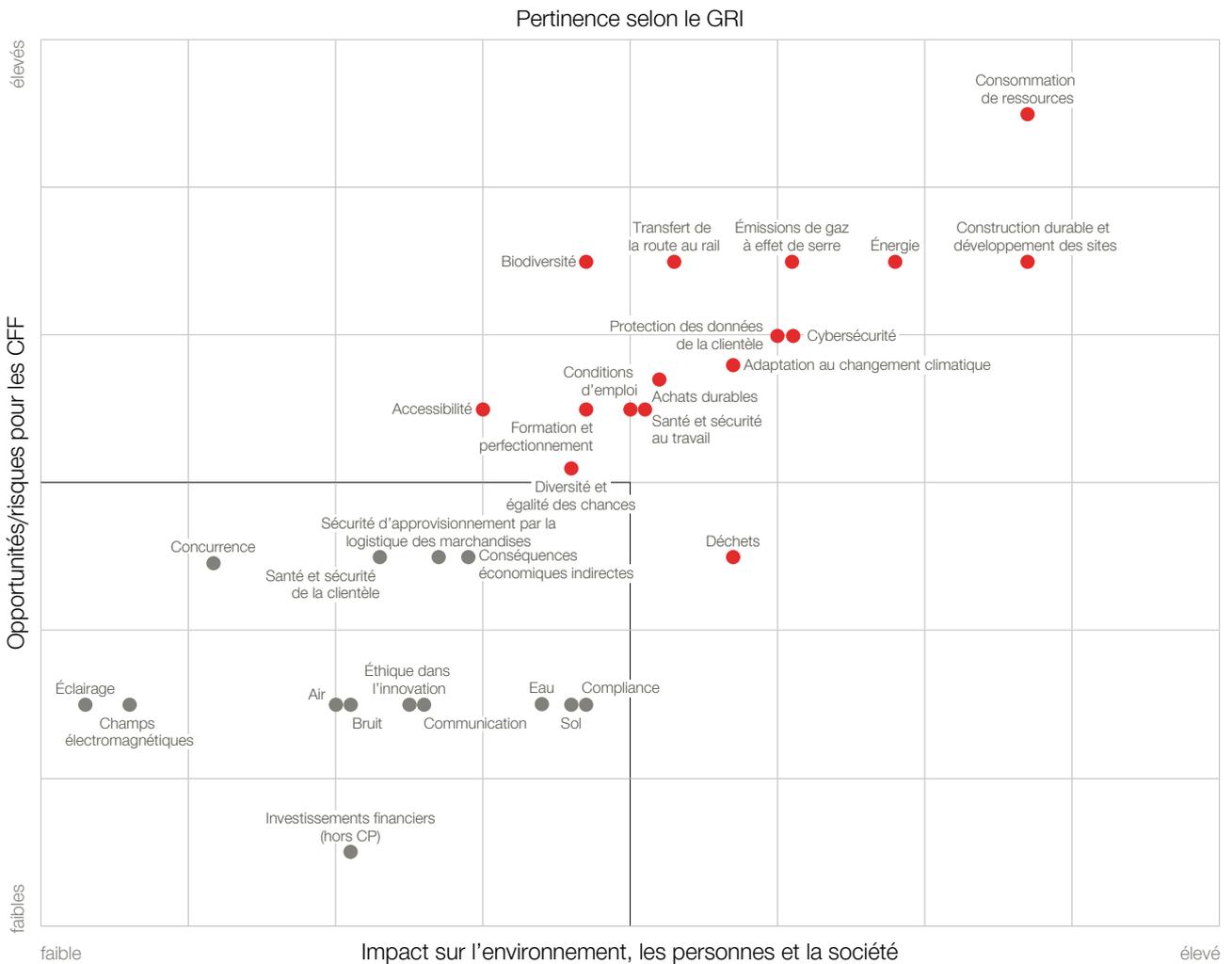
D'autres objectifs et indicateurs relatifs aux thèmes prioritaires sont présentés dans les différents chapitres, à partir de la page 145. Un aperçu des principaux indicateurs est disponible dans le tableau de la page 49 «Indicateurs ESG (Environnement, Social, Governance)».

## 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.

132

## 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 attrayant	Conditions d'emploi Formation et perfectionnement
	Santé et sécurité au travail	Santé et sécurité au travail
	Égalité des chances	Diversité et égalité des chances

133

## 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 à 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 2024. 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 «Gouvernance d'entreprise». 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. Aucune confirmation externe («external assurance») n'a été demandée concernant les informations ESG dispensées. Les questions et demandes de renseignements sur les contenus de cette partie du rapport peuvent être adressées à Christina Meier, responsable Développement durable CFF: christina.meier@sbb.ch.

# Contribution des CFF à la réalisation des ODD.

134

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 35 500 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 de la transition 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 apprenties et 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 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 de l'homme 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.



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 contribuent au transfert du trafic vers le rail. Les CFF investissent dans les innovations, développent de nouvelles offres ferroviaires et promeuvent le trafic international. Ils traitent en outre les données de leur clientèle avec le plus grand soin et protègent leur infrastructure informatique des cyberattaques.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Transfert de la route au rail, Protection des données sur la clientèle et Cybersécurité

Les CFF emploient des collaboratrices et collaborateurs de différentes origines. Ils favorisent l'égalité des chances indépendamment de la langue, du genre et de l'identité sexuelle, de l'âge, de l'orientation sexuelle, de l'origine ou de la religion. Ils ne tolèrent aucune forme de racisme ni de discrimination. En outre, les CFF encouragent la diversité dans les équipes et le management et instaurent une culture d'entreprise inclusive. Les voyages en train s'accompagnent d'obstacles physiques et numériques pour les personnes à mobilité réduite ou souffrant de troubles sensoriels. Les CFF permettent d'accéder à leur offre numérique avec le moins d'entraves possible et d'utiliser les transports publics de façon autonome.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Égalité des chances et Accessibilité

Avec leur offre de transport et d'immobilier, les CFF ont une influence majeure en Suisse. Ils aménagent les gares et les sites environnants en centres de mobilité et en quartiers urbains. Ils créent alors non seulement des systèmes de transport sûrs et durables, mais aussi des espaces de 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 reconnues et s'efforcent de réutiliser les matériaux.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Construction durable et développement de sites et Économie circulaire

Les CFF font partie des plus grands adjudicateurs de Suisse. Tout au long de la chaîne de création de valeur, ils tiennent compte de critères non seulement 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.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Économie circulaire et Approvisionnement durable

Le transfert du trafic vers le rail permet actuellement d'éviter près de 10% des émissions totales de la Suisse. Les CFF contribuent ainsi considérablement à la protection du climat en Suisse. La réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub> en vertu de critères scientifiques fait partie des objectifs de l'entreprise. 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.

→ Pour davantage d'informations, voir les sections Transfert de la route au rail, Émissions de gaz à effet de serre et Adaptation au changement climatique

En tant que gestionnaire d'infrastructure 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.

→ Pour davantage d'informations, voir la section Biodiversité

# Objectif climat.

En tant qu'entreprise liée à la Confédération, les CFF entendent assumer leur responsabilité envers l'environnement et la société. Ils présentent donc leurs risques et opportunités liés au climat, conformément aux directives de la Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Ils veulent ainsi montrer à la Confédération et à la population les répercussions du changement climatique sur l'exploitation et les finances de leur activité commerciale.

En 2023, les CFF communiquaient pour la première fois selon les recommandations de la TCFD en indiquant de manière détaillée les risques et opportunités liés au climat et résultant des mesures de protection et d'adaptation qu'ils ont mises en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et renforcer la résilience face à l'évolution des conditions climatiques. Ils expliquaient également comment ils entendaient gérer ces risques et opportunités, et citaient les mesures et objectifs qu'ils avaient définis.

Dans le présent rapport de gestion, les CFF s'attardent sur l'ancrage de la protection du climat dans leur stratégie et les objectifs du groupe. Ils parlent également de l'avancement des mesures qu'ils ont engagées pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Enfin, ils expliquent comment ils identifient et gèrent les risques liés au climat, et présentent en détail les analyses des risques relatives aux effets du changement climatique qui ont été menées au cours de l'exercice sous revue, ainsi que les bases sur lesquelles reposent ces analyses.

Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont présenté au Conseil d'administration la procédure qu'ils prévoyaient non seulement pour mettre en œuvre les prescriptions relatives à la loi sur le climat et l'innovation, mais aussi pour atteindre, en tant qu'entreprise liée à la Confédération, l'objectif de zéro émission nette d'ici à 2040. En 2025, ils entendent poursuivre leurs analyses sur les répercussions financières du changement climatique afin de définir de nouvelles mesures d'adaptation. Ils publieront les conclusions dans les prochains rapports.

## Stratégie climatique des CFF.

Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre le zéro net

### Objectifs de la stratégie climatique (année de référence 2018)

-50% d'émissions de GES d'ici à 2030 pour les scopes 1 et 2, ancrés dans l'objectif du groupe «Viabilité écologique» (En raison d'adaptations méthodologiques apportées au calcul des émissions de gaz à effet de serre, les CFF remanieront les objectifs et en définiront de nouveaux en 2025.)

-92% d'émissions de GES d'ici à 2040 pour les scopes 1 et 2

Zéro émission nette dès 2040 pour les scopes 1 et 2 avec émissions négatives

-30% d'émissions de GES d'ici à 2030 pour le scope 3

Émissions en amont: env. 1,2 million de t CO<sub>2</sub>e générées par les acquisitions, travaux de construction, etc.

**Efficacité énergétique**  
En lançant leur programme d'économies d'énergie, les CFF entendent, d'ici à 2030, améliorer leur efficacité énergétique de 30% par rapport à 2010. Cela correspond à une économie de 850 GWh par an, soit la consommation électrique annuelle d'environ 200 000 foyers. De 2030 à 2050, l'efficacité énergétique sera améliorée de 300 GWh supplémentaires pour atteindre 1150 GWh par an.

Remplacement de chauffages, véhicules routiers, locomotives diesel, chauffages d'aiguilles

Les CFF utilisent 100% d'énergies renouvelables.

Zéro net 2040

Objectif climatique

**Objectif n°13 de la stratégie des CFF**  
Asseoir notre avantage écologique, réduire systématiquement toutes les émissions de gaz à effet de serre et diviser par deux celles liées à l'activité d'ici à 2030.

Transfert du trafic de la route au rail -5 millions de t CO<sub>2</sub>e

**Émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation: env. 0,06 M t CO<sub>2</sub>e**

## Ancrage de la protection du climat dans la stratégie et les objectifs du groupe.

Soucieux de la protection de l'environnement et du climat, les CFF ont fait de cette thématique une priorité dans leur stratégie 2030, qui met l'accent sur le développement durable. Depuis 2018, ils poursuivent une stratégie climatique spécifique.

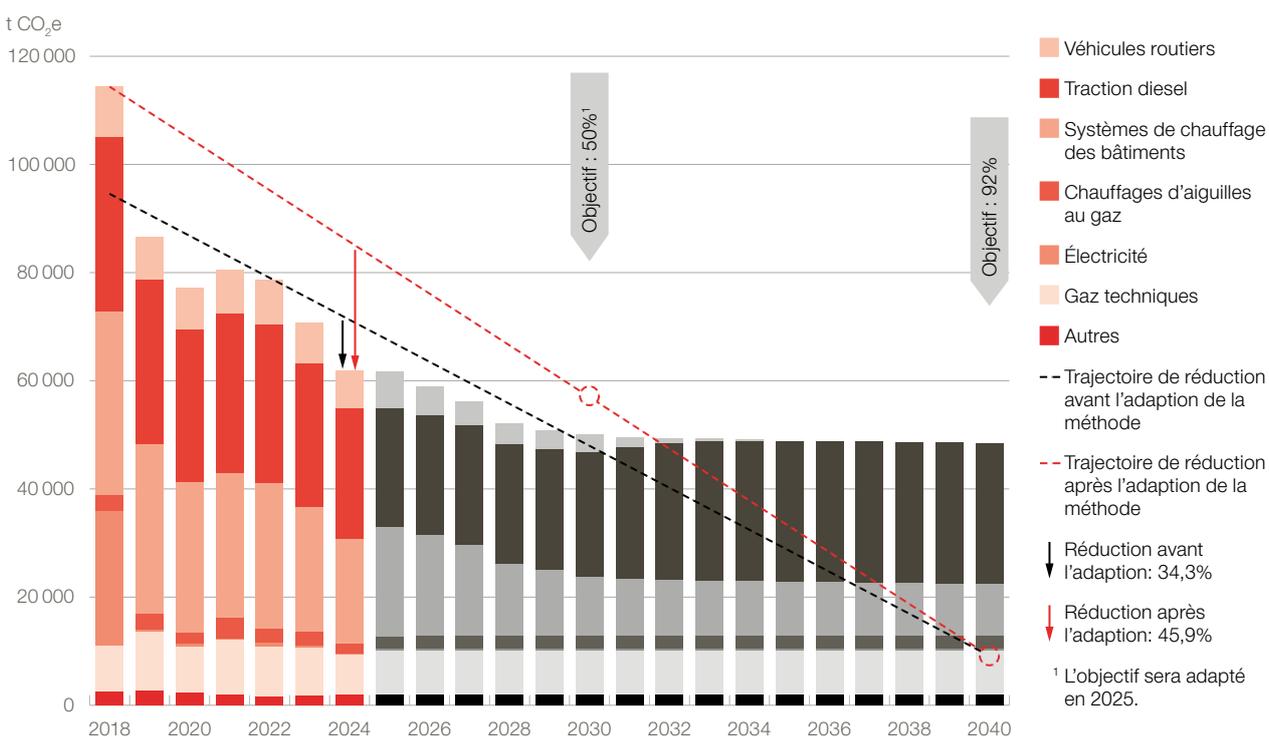
En 2024, les trains des CFF étaient alimentés à 90% par du courant issu de l'énergie hydraulique. Cette évolution a grandement contribué à limiter les émissions directes et indirectes de CO<sub>2</sub> liées à l'énergie. Les CFF jouent ainsi un rôle essentiel dans la protection du climat en Suisse. En effet, en trafic voyageurs comme en trafic marchandises, le transfert du trafic de la route au rail permet de réduire l'empreinte CO<sub>2</sub> de près de cinq millions de tonnes par an, soit l'équivalent de 10% de la totalité des émissions produites par la Suisse. Le trafic ferroviaire ne représente que 0,3% des émissions de CO<sub>2</sub> générées par l'ensemble des transports en Suisse. Moyen de transport particulièrement écologique, le train permet donc aux CFF de se positionner de manière encore plus ciblée sur le marché, dans la perspective d'un avenir respectueux du climat.

Les CFF placent ainsi leur contribution à l'Accord de Paris sur le climat et la diminution de leurs émissions de CO<sub>2</sub> parmi leurs priorités. À cet effet, ils veulent réduire de moitié leurs émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2018 et les diminuer de 92% d'ici à 2040. Ils ont inscrit cet engagement dans l'un des neuf objectifs du groupe: la «viabilité écologique». Les CFF vont ainsi dans le sens des prescriptions scientifiques de la Science Based Targets Initiative (SBTi), qui a validé les objectifs climatiques 2022 des CFF. Conformément à la loi sur le climat et l'innovation approuvée par les électrices et les électeurs suisses en juin 2023, les CFF sont tenus, en leur qualité d'entreprise liée à la Confédération, d'atteindre l'objectif de zéro émission nette dès 2040. Ils compenseront leurs émissions résiduelles inévitables (8%) par des émissions dites négatives, c'est-à-dire des prélèvements de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère.

Malgré le faible niveau des émissions liées à l'exploitation, l'empreinte carbone des CFF reste élevée en raison des achats indispensables de matériaux et de services. C'est pourquoi le groupe entend réduire en continu les émissions de scope 3 au sein de sa chaîne de création de valeur.

### Trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (scopes 1 et 2).

2018-2024: valeurs réelles; 2025-2040: prévisions sur la base des mesures financées jusqu'à présent



## Plan de transition pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Afin de mettre en œuvre leur stratégie climatique, les CFF ont adopté un programme commun à l'ensemble du groupe, qui repose sur deux thèmes principaux: l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.

Les CFF ont défini une trajectoire de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre des scopes 1 et 2. Ils misent ainsi sur des mesures d'économie d'énergie et d'augmentation de l'efficacité dans les six champs d'action que sont le chauffage des bâtiments, le chauffage d'aiguilles au gaz, la traction diesel (véhicules ferroviaires et de chantiers utilisant des moteurs diesel), les véhicules routiers, l'électricité et les gaz techniques. Ils entendent aussi avoir systématiquement recours aux énergies renouvelables.

Pour des raisons de méthodologie, les CFF ont adapté au cours de l'exercice sous revue le calcul des émissions de gaz à effet de serre pour les années 2018-2023 avec effet rétroactif. Ils ont mis à jour les facteurs d'émission et les calculs sur la base de la norme généralement valable du Greenhouse Gas Protocol, et ont procédé à une harmonisation entre les sociétés du groupe prises en compte dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre et celles incluses dans le rapport financier. Les CFF vont donc réviser leurs objectifs pour 2030 et 2040, et redéfinir ceux de 2025.

Grâce à une réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation à hauteur de 45,9% (34% avant adaptation de la méthode de calcul) par rapport à 2018, les CFF ont dépassé les objectifs qu'ils s'étaient fixés pour 2024 en matière de protection du climat, notamment en décidant d'ajouter 25% d'huile végétale hydrogénée (HVO, Hydroteated Vegetable Oil) au diesel, en réduisant le recours à des fluides frigorigènes en particulier en trafic voyageurs et en renonçant à 76 chauffages fossiles dans les bâtiments.

## Objectifs et indicateurs relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	Valeur 2024	2030	Objectif 2040	Degré de réalisation des objectifs (DRO)		
				2024	2030 (prévision)	2040 (prévision)
<b>Émissions de gaz à effet de serre</b>						
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	-45,9% <sup>1</sup>	-50% <sup>1</sup>	-92% <sup>2</sup>			
Scopes 1 et 2 (par rapport à 2018)	-10,1%	-30%	à définir			-
Scope 3 (par rapport à 2018)						
<b>Efficacité énergétique</b>						
Économies d'énergie en GWh/an	600	850	-			-
<b>Sources d'énergie renouvelables</b>						
Part dans le courant domestique	Depuis 2019, les CFF utilisent du courant domestique issu de sources renouvelables.					
Part dans le courant de traction	90% <sup>3</sup>	100%	-			-
Part dans l'énergie de chauffage		<sup>4</sup>	<sup>4</sup>			
pour les bâtiments et installations	36,1%	-	-	-	-	-
pour les chauffages d'aiguilles	69,2%	-	-	-	-	-
Part des véhicules routiers utilisant les énergies renouvelables	15,4%	50%	100%			

 DRO > 90%

 DRO 75-90% ou partiellement financé

 DRO < 75% ou non financé

<sup>1</sup> voir commentaire dans le texte

<sup>2</sup> Les émissions résiduelles inévitables (8%) sont compensées par des émissions négatives pour atteindre l'objectif de zéro émission nette.

<sup>3</sup> L'achat de garanties d'origine permet de viser un objectif d'au moins 90% d'énergie renouvelable. La déclaration définitive relative à la part des sources d'énergie renouvelables repose sur les garanties d'origine et ne peut donc être établie qu'au printemps de l'année suivante.

<sup>4</sup> Aucun objectif global CFF n'est défini pour 2030/2040 en ce qui concerne l'énergie de chauffage. L'augmentation de la part des sources d'énergie renouvelables est prise en compte dans la réalisation de l'objectif de zéro émission nette.

D'autres indicateurs sur les émissions de CO<sub>2</sub> des CFF ainsi que des explications détaillées sur les scopes 1, 2 et 3 sont disponibles aux chapitres suivants:

- Chapitre «Émissions de gaz à effet de serre», pages 145-148
- Chapitre «Énergie», pages 149-150
- Chapitre «Construction durable et développement des sites», page 155
- Chapitre «Transfert de la route au rail», page 158

Les CFF ont d'ores et déjà rempli l'objectif d'économies d'énergie qu'ils s'étaient fixé en 2010, à savoir réduire leur consommation d'énergie de 600 gigawattheures par an d'ici à 2025. Cette prouesse est le fruit de plus de 200 mesures mises en œuvre, allant de rénovations techniques des trains, des bâtiments et de l'infrastructure à la réduction des pertes d'énergie dans l'alimentation électrique, en passant par l'optimisation de l'exploitation ferroviaire. D'ici à 2030, les CFF entendent économiser 850 gigawattheures d'énergie par an par rapport à une consommation qui ne serait absolument pas freinée.

Les CFF devraient réussir à respecter leurs objectifs de réduction des émissions des scopes 1 et 2 fixés pour 2030 et réduire ainsi de moitié (objectif visé avant adaptation de la méthode de calcul) leurs émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'année de référence 2018. Ces objectifs seront atteints notamment en poursuivant la transformation des chauffages des bâtiments et des véhicules routiers et en utilisant du diesel mélangé à du HVO jusqu'au remplacement des véhicules ferroviaires roulant au diesel.

Les CFF ont identifié plusieurs mesures supplémentaires pour réduire les émissions produites par les véhicules ferroviaires diesel, les chauffages d'aiguilles et les gaz techniques d'ici à 2040. Si le financement total de ces mesures est possible, les émissions diminueront de 85 à 90% par rapport à 2018. Compte tenu de la baisse des prix des énergies renouvelables, de la réduction des frais d'entretien et de l'augmentation de l'efficacité énergétique, les CFF s'attendent à un résultat positif. À moyen et long termes, les CFF ont prévu d'utiliser une partie des fonds qu'ils génèrent pour financer le renouvellement de leurs locomotives de manœuvre du trafic marchandises, l'abandon des chauffages fossiles et le recours à des fluides frigorigènes respectueux du climat. Les investissements dans l'infrastructure sont financés par les fonds alloués par la Confédération dans le cadre de la convention sur les prestations. Actuellement, le financement des mesures de protection du climat au titre de la prochaine convention sur les prestations (2029-2032) n'est pas confirmé. Sans ce financement, la réduction des émissions ne représentera guère plus de 65, voire 70% par rapport à 2018. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette, les CFF doivent compenser leurs émissions résiduelles par des émissions négatives. À l'heure actuelle, un prix de 600 francs par tonne de CO<sub>2</sub> neutralisée semble réaliste pour l'année 2040. Aussi les CFF estiment-ils que les investissements dans les mesures de transformation seront rentables sur le long terme.

Les CFF peuvent envisager de nouveaux concepts commerciaux grâce aux efforts qu'ils ont fournis pour atteindre leurs objectifs climatiques. Ainsi, SBB Insurance AG, la compagnie d'assurances directe des CFF, a lancé en collaboration avec ses réassureurs AXA XL, Helvetia Assurances et Zurich Compagnie d'Assurances la première police d'assurance au monde incluant une composante de durabilité dans le cadre d'un projet pilote. Un bonus ou malus lié à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> a été corrélé à la prime annuelle nette.

Les CFF ont lancé en 2024 le programme du groupe «Photovoltaïque» pour renforcer leur production d'énergie en générant de l'énergie solaire en plus de l'énergie hydraulique. Diverses installations photovoltaïques sur les toits ainsi qu'un premier dispositif au sol permettent d'ores et déjà d'assurer une alimentation électrique sûre et rentable pour les CFF.

Afin de favoriser la réalisation de projets visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les CFF disposent en outre d'un fonds interne pour le climat, alimenté par les recettes provenant de la taxe sur le CO<sub>2</sub> que la Confédération reverse aux entreprises. En 2024, les CFF ont pu allouer plus de deux millions de francs grâce à ce fonds pour financer des projets permettant par exemple de développer le programme «Photovoltaïque» ou d'acquérir des connaissances supplémentaires sur les émissions de scope 3 générées dans la chaîne d'approvisionnement.

## Identification des risques climatiques.

Les émissions de CO<sub>2</sub> des CFF, en particulier celles de scope 3, ont un impact considérable sur l'environnement. La protection du climat est donc un thème essentiel pour les CFF (voir matrice de pertinence, p. 132). Les parties prenantes internes et externes ont des exigences précises en la matière.

### Exigences des parties prenantes envers les CFF en matière de protection du climat

Parties prenantes	Exigence
Propriétaire Population suisse	Atteinte de l'objectif de zéro émission nette dans les scopes 1 et 2 d'ici à 2040
Clientèle	Maintien du système ferroviaire comme moyen de transport respectueux de l'environnement et développement permanent dans une démarche durable
Organisations de protection de l'environnement	Réduction des émissions de gaz à effet de serre conformément à l'Accord de Paris
Assurances	Contribution à l'atténuation du changement climatique
Locataires d'immobilier	Mise à disposition de logements, bureaux et surfaces commerciales énergétiquement efficaces

L'objectif de zéro émission nette d'ici à 2040 fait partie des neuf objectifs du groupe. Ne pas l'atteindre nuirait à l'image des CFF et représenterait un risque financier pour l'entreprise. Les émissions résiduelles que les CFF produiront d'ici à 2040 devront être compensées par le prélèvement dans l'atmosphère de la quantité correspondante de CO<sub>2</sub>. Pour des raisons liées au droit des subventions, les CFF ne pourront pas avoir recours à un financement transverse de leurs émissions négatives via une taxe CO<sub>2</sub> interne.

### Exigences des parties prenantes envers les CFF en matière de résilience climatique

Parties prenantes	Exigence
Propriétaire Clientèle Personnel	Garantie de la sécurité et du maintien de l'exploitation ferroviaire en cas de catastrophes naturelles (notamment d'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes)
Personnel	Mise en œuvre de mesures de protection contre les fortes chaleurs au poste de travail (en intérieur comme en extérieur)
Assurances	Mise en œuvre de mesures pour limiter les dommages liés au changement climatique
Locataires de biens immobiliers	Mise à disposition de logements, bureaux et surfaces commerciales adaptés au changement climatique

Un aperçu détaillé des risques et opportunités liés au climat est disponible au chapitre «Objectif climat» du [rapport de gestion 2023 des CFF](#), publié l'année dernière.

## Un réseau ferroviaire climatiquement résilient comme épine dorsale de l'économie et de la société suisses.

Un réseau ferroviaire performant, stable et résilient constitue la base d'un transport fluide des personnes et des marchandises. Un chemin de fer climatiquement résilient contribue à une économie et une société sûres et efficaces.

Le changement climatique pose de nombreux défis aux CFF. La hausse des températures et l'augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes, comme les fortes précipitations ou les périodes de fortes chaleurs, ont une incidence sur la sécurité, la fiabilité et la santé financière des CFF à de nombreux égards.

Grâce à une gestion préventive des dangers naturels et à un système de relevés et d'alarme parfaitement opérationnel, les CFF sont en mesure de protéger leur clientèle et leur personnel des dangers naturels. Ils consacrent environ 10 à 15 millions de francs par an à la protection contre les dangers naturels. La gestion des dangers naturels mise en place il y a 15 ans a permis de contenir les sommes engagées pour la prévention des dangers naturels l'année dernière, et ce malgré l'accentuation des risques due à l'intensification du trafic. Lors du dimensionnement de nouveaux ouvrages de protection, les CFF anticipent et prennent en compte dès aujourd'hui les éventuelles répercussions du changement climatique. Pour la surveillance des risques naturels, ils investissent de plus en plus dans des technologies numériques, telles que l'imagerie par satellite et le géoradar. Ils réduisent ainsi les risques dans les endroits où il est difficile, voire

impossible de construire des ouvrages. Les installations pilotées à l'aide de données détectent les chutes de pierres, les éboulements, les glissements de terrain, les coulées de boue, les avalanches et les glissements de neige. Une alarme en cas d'urgence ainsi que l'arrêt à temps des trains permettent d'éviter les accidents graves dus à des déraillements ou à des collisions avec des roches ou de la terre.

Même si, grâce aux mesures en place actuellement, la circulation des trains est sûre et le risque résiduel faible, des événements météorologiques extrêmes peuvent causer des dommages à l'infrastructure, au matériel roulant et aux bâtiments. La réglementation en cas de dommages dus à des événements naturels conclue avec la Confédération et les assurances supplémentaires souscrites assurent aux CFF une sécurité financière vis-à-vis des effets du changement climatique. La hausse des températures et les périodes de fortes chaleurs plus fréquentes et plus intenses posent toutefois de nouveaux défis à l'entretien des installations. La probabilité d'usure prématurée des installations augmente, de même que le risque d'incendie de forêt et de talus. Pour garantir la sécurité, les CFF peuvent se voir contraints de remplacer certaines installations d'infrastructure plus tôt que prévu et d'intensifier l'entretien. Lors de la définition de mesures d'adaptation, il convient en outre de tenir compte d'autres effets indirects, comme les baisses de production d'énergie ou de productivité du travail. Les CFF continueront à investir leurs fonds dans les domaines nécessitant une protection adéquate urgente. Par conséquent, ils mènent des analyses détaillées et extrêmement ciblées des risques climatiques, incluant notamment une évaluation financière des risques indirects.

## Scénarios climatiques.

La sécurité de la clientèle et du personnel est une priorité absolue pour les CFF. Au cours de l'exercice sous revue, les CFF ont poursuivi leur prévention des dangers naturels basée sur les risques. Ils ont également effectué des analyses complémentaires et étudié les effets du changement climatique sur la clientèle, le personnel, l'infrastructure, le matériel roulant et les bâtiments. Les résultats et les premiers calculs des répercussions sur l'exploitation et les finances ont fait l'objet de discussions au sein d'un groupe de travail interdivisionnel créé en 2024. Ils ont été intégrés aux évaluations des risques des divisions et du groupe.

Les CFF effectuent leurs analyses des risques climatiques de la manière décrite ci-après.

### Scénarios climatiques

- Scénario 1 (le plus pessimiste): évolution non contrôlée des émissions de gaz à effet de serre (RCP 8.5)
- Scénario 2 (réaliste): stabilisation des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2100 (RCP 4.5)

### Horizons temporels

- Court terme: jusqu'en 2030 (horizon de la planification à moyen terme des CFF)
- Moyen terme: de 2030 à 2050 (horizon de planification à long terme des CFF)
- Long terme: de 2050 à 2100 (horizon pour les biens immobiliers et les infrastructures à longue durée de vie)

### Bases de données

Les analyses des CFF reposent sur les données climatiques CH2018 du National Centre for Climate Services.

### Méthodologie

Pour évaluer les risques climatiques de manière détaillée, les CFF analysent les installations, le matériel roulant, les bâtiments, la clientèle et le personnel potentiellement concernés par les différents dangers climatiques (vulnérabilité), les endroits où les dangers climatiques pourraient se manifester (exposition) et l'ampleur des éventuels effets (criticité).

En 2024, ils ont effectué les analyses suivantes en matière de risques climatiques: deux analyses pilotes pour les installations d'infrastructure (installations de télécommunication et de sécurité), une estimation de la future production d'énergie hydraulique, une analyse avec évaluation des mesures pour le compte d'une installation qui sert à l'entretien du matériel roulant utilisé en trafic voyageurs, ainsi qu'une analyse des besoins futurs en énergie de refroidissement et de chauffage des installations existantes et des utilisatrices et utilisateurs d'objets immobiliers. En 2025, les CFF étendront les analyses des risques climatiques à d'autres installations d'infrastructure, d'immobilier et des trafics voyageurs et marchandises. Par ailleurs, ils prévoient d'étudier plus en détail les répercussions sur la productivité du travail et de définir, puis d'évaluer certains scénarios d'application transverses. En fonction des résultats, ils détermineront les étapes d'adaptation nécessaires et viables financièrement, qui viendront en complément des mesures déjà en place.

## Objectifs et indicateurs relatifs à l'adaptation au changement climatique.

Les indicateurs actuels relatifs à l'adaptation au changement climatique sont disponibles au chapitre suivant:

- Chapitre «Adaptation au changement climatique», pages 160-161

Dans les années à venir, les CFF adapteront progressivement leur reporting non financier pour respecter la directive Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) de l'Union européenne. À cet effet, ils définiront et recenseront d'éventuels indicateurs supplémentaires en conformité avec les standards européens applicables en la matière (European Sustainability Reporting Standards, ESRS).

## Évaluation et management des risques climatiques.

Les CFF intègrent les risques climatiques directement dans leur processus général de management du risque d'entreprise. Les managers des risques ainsi que les expertes et experts des divisions et des unités centrales identifient et évaluent les risques à l'aide d'outils informatiques et déterminent des mesures pour les gérer. Comme tous les autres risques, les risques climatiques sont évalués sur la base d'une matrice qui illustre, sur un horizon de planification de six ans, d'une part les conséquences financières et, d'autre part, la probabilité d'occurrence des risques étudiés. Les managers des risques d'entreprise (Corporate Risk Management) consolident les résultats et veillent à ce que, dans le cadre du processus annuel de management du risque, les cadres supérieurs, la Direction du groupe et le Conseil d'administration soient informés des risques et en pilotent la gestion.

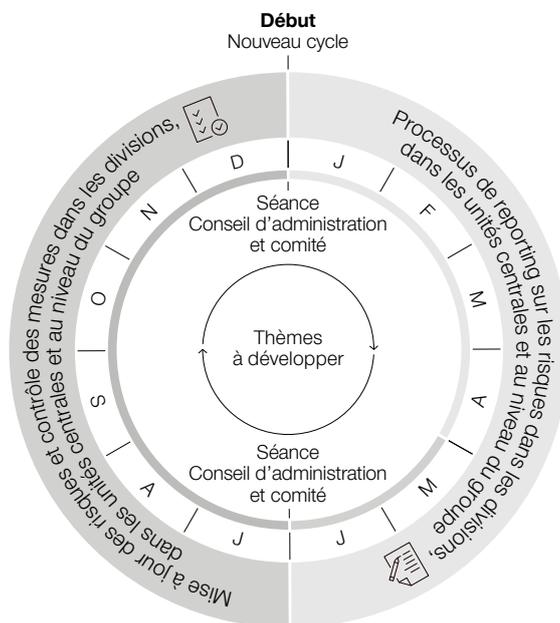
De plus amples informations concernant le management du risque sont disponibles dans le rapport de gouvernance d'entreprise à la page 62 et dans le rapport financier à la page 102.

## Gouvernance de la protection du climat et des risques et opportunités liés au climat.

La protection du climat est bien ancrée dans la stratégie 2030 des CFF. En 2024, le Conseil d'administration a confirmé l'objectif actuel de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation d'ici à 2030. En outre, du fait de la loi sur le climat et l'innovation adoptée en 2023, il a intégré à la stratégie climatique des CFF les objectifs de zéro émission nette des scopes 1 et 2 à partir de 2040 par la compensation des émissions résiduelles inévitables et de réduction systématique de toutes les émissions de gaz à effet de serre (y c. scope 3).

### Processus général de management du risque aux CFF.

Interaction entre les divisions et le groupe



Un rapport trimestriel est remis à la Direction du groupe et au Conseil d'administration sur l'état de réalisation des objectifs et la mise en œuvre des mesures pour les scopes 1 et 2. La mise en œuvre opérationnelle des mesures est assurée via le programme «Économie d'énergie et climat» établi en 2018 et représentant toutes les divisions et directions spécialisées. Les CFF effectuent un relevé annuel de leurs émissions de gaz à effet de serre et publient les résultats ainsi que les indicateurs énergétiques dans le rapport de développement durable, lequel est approuvé par la Direction du groupe et le Conseil d'administration. 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 et des cadres supérieurs.

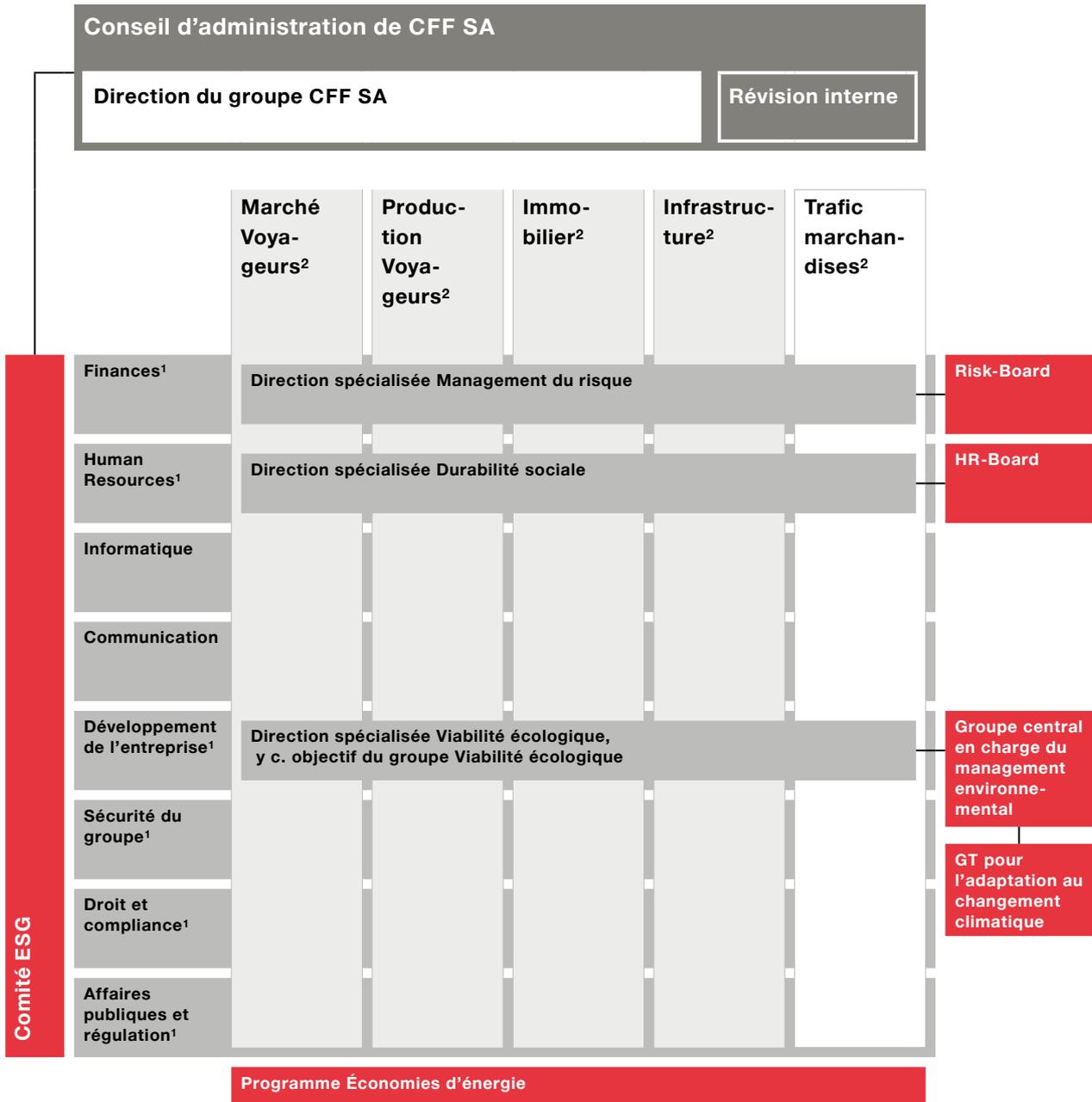
En adoptant les prescriptions de la Science Based Targets Initiative (SBTi), les CFF se sont fixé pour objectif, d'ici à 2030, de réduire de 30% leurs émissions en amont et en aval issues des catégories 1 à 6 de scope 3, par rapport à l'année de référence 2018. Ces catégories du scope 3 comprennent les émissions liées à la production de biens et de services, aux immobilisations et aux moyens de production, aux activités relatives à la mise à disposition d'énergie, au transport et à la répartition (upstream), au recyclage de déchets et de matériaux valorisables, ainsi qu'aux voyages d'affaires. En adhérant aux principes de la SBTi, les CFF s'engagent par ailleurs, d'ici à 2030, à réduire de moitié par rapport à 2018 la quantité de diesel vendue à des tiers pour alimenter leurs véhicules ferroviaires. Les CFF examinent actuellement des mesures visant à réduire les émissions de scope 3. Les résultats feront l'objet de discussions en 2025 au sein de la Direction du groupe.

La mise en œuvre des mesures d'adaptation au changement climatique est assurée par les divisions. En 2024, les CFF ont créé un nouveau groupe de travail interdivisionnel responsable de la mise en place d'un réseau intersectoriel et de la consolidation des activités du point de vue du groupe. Il en réfère au groupe central en charge du management environnemental, un organe interdivisionnel composé des responsables de l'équipe Environnement. Les deux organes se sont réunis une fois par mois au cours de l'exercice sous revue.

En 2024, les CFF ont aussi formé un nouveau groupe de travail au niveau de la direction (comité ESG) en vue de l'application des directives ESG (Environment, Social, Governance). Les secteurs Risk, Finances, Droit et compliance et Statistiques d'entreprise ainsi que les directions spécialisées Sécurité, HR et Environnement y sont représentés. Le comité ESG effectue un suivi continu des exigences réglementaires dans le domaine ESG, contrôle la mise en œuvre des mesures et gère les risques ESG, y compris les risques climatiques. Ce dispositif garantit une approche pluridisciplinaire et globale des thèmes ESG. Le comité ESG s'est réuni deux fois en 2024. Des réunions trimestrielles sont prévues pour 2025. Il soumet des thèmes ou décisions d'importance stratégique au comité de la Direction du groupe compétent en la matière. La Direction du groupe et le Conseil d'administration traitent ensuite les différents thèmes selon les enjeux. Le Conseil d'administration des CFF a renforcé ses compétences en matière d'ESG au cours de l'exercice sous revue. En effet, Clara Millard Dereudre a obtenu un siège au Conseil d'administration des CFF, où elle pourra faire valoir ses connaissances approfondies en stratégie de développement durable.

Gouvernance des thèmes ESG aux CFF.

Organes de gestion des thèmes ESG



Division
Direction spécialisée
Segment
Organe

<sup>1</sup> Représentation au sein du comité ESG    <sup>2</sup> Représentation au sein du groupe de travail pour l'adaptation au changement climatique

De plus amples informations concernant la gouvernance sont disponibles dans le rapport de gouvernance d'entreprise à partir de la page 51.

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

## Climat et énergie.

145

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 les progrès considérables déjà réalisés 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, ils satisfont non seulement à l'objectif de zéro émission nette prescrit par la loi, mais aussi aux 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.

	Année de référence 2018	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<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	33 900	26 800	26 400	21 900	18 000	↘
Consommation de carburant pour les véhicules ferroviaires et routiers	42 800	38 100	37 700	34 300	31 200	↘
Pertes de fluides frigorigènes et émissions générées par les installations à haute tension et les lacs de retenue	9 700	11 300	10 300	10 000	8 700	↘
<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	25 500	600	900	800	700	↘
Chauffage à distance	3 000	3 700	3 200	3 700	3 300	↘

	Année de réfé- rence 2018	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Scope 3: autres émissions indirectes de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Marchandises et services	534 000	505 000	476 000	451 000	490 000	↗
Immobilisations et moyens de production	513 000	499 000	481 000	443 000	475 000	↗
Activités relatives à la mise à disposition de carburant, de combustible et d'énergie	29 000	26 000	28 000	24 000	19 000	↘
Transport et répartition (upstream)	40 000	52 000	32 000	35 000	40 000	↗
Recyclage de déchets et de matériaux valorisables	29 000	22 000	21 000	23 000	18 000	↘
Voyages d'affaires	9 000	1 000	2 000	2 000	2 000	→
Trafic pendulaire du personnel	23 000	15 000	23 000	23 000	25 000	↗
Objets loués	37 000	42 000	31 000	32 000	26 000	↘
Transport et répartition (downstream)	0	0	0	0	0	
Transformation de produits vendus	0	0	0	0	0	
Utilisation de produits vendus	70 000	40 000	61 000	57 000	59 000	↗
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	15 000	18 000	14 000	14 000	15 000	↗

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 disponible. Par ailleurs, si certaines données fondamentales nécessaires pour 2024 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du présent rapport, des extrapolations ont été effectuées ou des valeurs de l'année précédente utilisées. Les chiffres indiqués concernent l'activité principale des CFF, y compris la filiale du groupe CFF Cargo SA et les centrales électriques, mais sans toutefois inclure d'autre filiale.

En 2024, les émissions de gaz à effet de serre ont été recalculées pour les années 2018 à 2023 et diffèrent donc des valeurs indiquées dans les précédents rapports de gestion. Cette modification résulte de la mise à jour des facteurs d'émission et des calculs sur la base de la norme généralement valable du Greenhouse Gas Protocol ainsi que de l'harmonisation entre les sociétés du groupe prises en compte dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre et celles incluses dans le rapport financier.

#### Émissions directes de gaz à effet de serre (scope 1).

Le scope 1 correspond au 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, la combustion d'énergies fossiles des chauffages de bâtiments ou les pertes de fluides frigorigènes de ses climatisations. Les CFF participent à un système suisse d'échange de quotas d'émission: dans ce cadre, ils vendent les émissions économisées grâce au remplacement des chauffages. Jusqu'au 31 décembre 2024, des attestations de réduction des émissions pour la période de 2021 à 2030 ont été cédées à des tiers pour un volume de 1007 tonnes de CO<sub>2</sub>e.

#### 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). En raison de la complexité des interfaces entre les systèmes de courant de traction et les centrales électriques, le bilan porte sur la consommation nette d'électricité afin d'éviter les comptages multiples.

#### 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.

De plus amples informations concernant la méthodologie sont disponibles dans le document «SBB Treibhausgasbilanzierung 2024. Grundlagen und Methoden» (Bilan des gaz à effet de serre CFF 2024. Bases et méthodes), disponible en allemand uniquement à l'adresse <https://company.sbb.ch/fr/entreprise/profil/publications/rapport-de-gestion/downloads.html>.

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

	2018	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Réduction des émissions de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Scope 1 et scope 2	Année de référence	-33 800	-35 800	-43 600	-52 500	↗
Scope 3	Année de référence	-79 000	-131 000	-196 000	-131 000	↘

147

En 2024, les CFF ont davantage réduit leurs émissions liées à l'activité que les années précédentes, notamment parce qu'ils ont ajouté 25% d'huile végétale hydrogénée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) au carburant diesel, réduit la consommation de fluides frigorigènes, entre autres en trafic voyageurs, et remplacé 76 chauffages de bâtiment fossiles. En revanche, les émissions du scope 3 ont augmenté par rapport à 2023, ce qui s'explique par le volume d'achat nettement plus élevé en 2024. Compte tenu de la croissance soutenue du trafic, les CFF ont, d'une part, fait l'acquisition de nouvelles rames automotrices et, d'autre part, investi dans des projets d'ingénierie portant sur l'entretien et le développement de l'infrastructure.

De plus amples informations sur les émissions de gaz à effet de serre sont disponibles au chapitre «Pour l'environnement», pages 35-36, et au chapitre «Objectif climat», pages 136-139.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<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	22,2	21,7	16,5	14,2	14,0	↘
Trafic régional CFF SA, y c. filiales du trafic régional à voie normale	31,4	32,2	26,0	22,0	21,3	↘
Trafic grandes lignes CFF SA, y c. TGV Lyria en Suisse	18,1	17,2	12,7	11,1	10,9	↘
Trafic marchandises en Suisse (CFF Cargo SA et SBB Cargo International) en g de CO <sub>2</sub> e/100 t-km nettes	189,6	186,5	185,4	191,4	171,5	↘

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).

L'efficacité du trafic voyageurs en matière de CO<sub>2</sub> s'est améliorée par rapport à 2023. Ces bons résultats s'expliquent par l'augmentation du taux d'occupation des trains et par le programme d'économie d'énergie. L'efficacité du trafic marchandises en matière de CO<sub>2</sub> a aussi nettement progressé du fait d'une diminution de la part de la traction diesel et de l'introduction du HVO.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Substances appauvrissant la couche d'ozone en kg CFC-11eq</b>						
Fluides frigorigènes	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	↘

En 2024, 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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Émissions atmosphériques significatives issues de la combustion de carburants et de combustibles en kg</b>						
NO <sub>x</sub>	456 900	473 800	470 200	428 100	399 500	↘
SO <sub>x</sub>	3100	3100	3600	3000	2600	↘
PM 2,5	6800	7200	7300	7500	7600	↗
PM 2,5-10	200	200	200	200	200	→
PM 10	7000	7400	7500	7800	7900	↗

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. En 2024, les émissions atmosphériques ont été recalculées pour les années 2018 à 2023 et diffèrent donc des valeurs indiquées dans les précédents rapports de gestion. Cette modification résulte de la mise à jour des facteurs d'émission provenant désormais de la banque de données 2021 du DETEC (année précédente: banque de données 2016 du DETEC).

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. Par ailleurs, ils entendent remplacer les chauffages fossiles par des systèmes de chauffage renouvelables d'ici à 2030 et passer progressivement les chauffages d'aiguilles au gaz à un mode d'alimentation électrique dans le cadre du maintien de la substance. D'ici à 2030, au moins 50% des véhicules routiers seront électriques.

149

### Consommation d'énergie.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Consommation d'électricité et de courant ferroviaire en Suisse en GWh</b>						
Courant ferroviaire	1 578	1 646	1 692	1 660	1 665	→
Consommation propre pour la mise à disposition du courant ferroviaire	190	189	145	140	131	↘
Diesel fossile pour la traction ferroviaire	103	108	107	97	88	↘
HVO pour la traction ferroviaire	-	-	-	-	10	
Combustible pour les véhicules routiers, les machines et les engins	29	28	31	28	26	↘
Électricité pour les bâtiments et installations	285	298	290	285	281	↘
<b>Énergie thermique pour les bâtiments et installations en GWh</b>						
Mazout	49,8	45,3	57,9	43,9	31,7	↘
Gaz naturel	58,5	59,8	45,4	43,6	41,3	↘
Propane	4,4	11,2	7,7	5,8	4,7	↘
Biogaz	6,3	7,4	5,9	4,8	8,0	↗
Bois	17,1	18,9	20,8	22,6	24,5	↗
Chauffage à distance	61,5	61,0	53,3	60,3	54,3	↘

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. Les valeurs indiquées concernent CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse) à l'exclusion des autres filiales et participations.

### Intensité énergétique.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Consommation d'énergie spécifique</b>						
du trafic ferroviaire voyageurs en kWh/100 v-km	12,13	11,86	9,01	7,77	7,62	↘
du fret ferroviaire en kWh/100 t-km nette	4,05	4,09	4,11	4,07	4,03	↘
pour tous les trains de voyageurs et de marchandises en kWh/100 train-km	1 055,09	1 057,17	1 074,39	1 053,15	1 044,73	→
pour tous les trains de voyageurs en kWh/100 train-km	992,94	986,86	1 011,15	994,10	990,92	→
pour tous les trains de marchandises en kWh/100 train-km	1 440,26	1 523,18	1 509,90	1 474,12	1 449,92	↘

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).

## Énergies renouvelables.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Part des sources d'énergie renouvelables dans le courant ferroviaire en %	91,1	90,2	90,3	91,8	90,0	↘
Part des sources d'énergie renouvelables pour l'énergie thermique en %	27,3	27,7	27,8	31,6	36,1	↗
dont part des sources d'énergie renouvelables dans le chauffage des aiguilles en %	—	—	—	66,2	69,2	↗
Part des véhicules routiers à moteur alternatif en %	0,4	0,6	1,9	8,4	15,4	↗
Production de courant à l'aide du photovoltaïque en GWh	5,5	6,2	6,4	8,2	10,6	↗

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 déclaration définitive relative à la part des sources d'énergie renouvelables repose sur les garanties d'origine et ne peut donc être établie qu'au printemps de l'année suivante. 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. Les valeurs indiquées concernent CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse) à l'exclusion des autres filiales et participations.

La part de véhicules routiers à moteur alternatif est en forte hausse par rapport à l'année précédente. En 2024, les CFF ont poursuivi la conversion de leur flotte et utilisent aujourd'hui 289 véhicules routiers électriques et 93 véhicules hybrides.

## Efficacité énergétique.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Économies d'énergie en GWh	440	504	539	568	600	↗

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 les chapitres «Pour l'environnement», pages 37-38, et «Objectif climat», pages 136-139.

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 l'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.

151

### 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.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Matériaux de construction pour la construction des voies en tonnes</b>	617 496	643 583	642 251	602 106	525 155	↘
Gravier	49 612	63 996	59 349	64 215	53 400	↘
Ballast	460 729	466 495	465 499	426 900	370 000	↘
Traverses en béton	56 129	64 765	67 460	65 875	61 860	↘
Traverses en bois	4 355	4 815	4 997	4 463	2 248	↘
Traverses en acier	2 006	1 680	1 821	2 285	476	↘
Rails	44 665	41 832	43 125	38 368	37 170	↘
<b>Autres matériaux en tonnes</b>						
Lubrifiants	589	568	472	461	503	↗
Herbicides	1,4	1,9	1,4	0,8	0,6	↘

## Matières premières recyclées utilisées.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Ballast traité en tonnes	100 000	140 000	120 000	120 000	110 000	↘

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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Déchets produits en tonnes</b>						
Déchets industriels	255 409	243 807	268 659	260 630	247 066	↘
dont déblais de voies (ballast, gravier)	165 459	149 496	181 835	175 903	176 582	→
Déchets spéciaux	30 928	51 476	55 369	59 608	46 251	↘
Déchets des voyageuses et voyageurs	9 621	9 878	10 782	12 047	12 904	↗

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 voyageuses et voyageurs, ce sont les volumes de déchets acheminés par les CFF pour élimination qui sont indiqués.

ODD



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.

153

### 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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Part des surfaces maintenues proches de l'état naturel en %</b>						
Surface totale des CFF en ha	9514	9520	9537	9624	9626	→
Surface totale des talus non boisés en ha	-	2500	2500	2500	2500	→
dont surfaces de biodiversité (surfaces maintenues proches de l'état naturel) en %	-	3,1	4,1	5,2	5,8	↗
dont surfaces de biodiversité potentielles en %	-	6,8	8,3	9,9	11,3	↗
dont surfaces de remplacement issues des projets en %	-	4,5	4,3	4,6	4,6	→
dont surfaces en entretien standard en %	-	84,9	83,3	80,4	78,4	↘

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.

En raison de l'accroissement des besoins financiers liés à l'entretien, le budget alloué aux espaces verts sur les surfaces de l'infrastructure a été fortement réduit en 2024. Toutefois, l'objectif fixé par la Confédération ne pourra être atteint que si les moyens nécessaires sont disponibles sans interruption et n'entrent pas en concurrence avec la sécurité ni avec la disponibilité de l'exploitation ferroviaire.

### 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 salamandre tachetée, le triton alpestre, la coronelle lisse, l'œdipode algue-marine, la mante religieuse, les abeilles sauvages ainsi que diverses espèces d'orchidées, 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 (OFEV) 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.

154

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre de sites présentant des conflits avec les amphibiens</b>						
dont zones de conflit potentielles	-	env. 350	env. 350	env. 350	env. 350	→
dont zones de conflit assainies	-	5	7	11	14	↗

Au vu de la situation actuelle, le chemin de fer ne présente aucun effet barrière pour la faune sauvage et ce, dans aucun des corridors suprarégionaux. Sur les sites où la voie ferrée est parallèle à l'autoroute, la planification et la mise en œuvre de passages à faune relèvent de la responsabilité de l'OFROU. 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 les zones de conflit potentielles concernant ces animaux. Elle a permis d'examiner si des lignes de chemin de fer se trouvaient sur un axe de migration éventuel. Ces zones de conflit potentielles font l'objet d'une évaluation approfondie et, le cas échéant, d'études sur le terrain pour définir les mesures appropriées.

Pour plus d'informations sur la biodiversité, voir le chapitre «Pour l'environnement», page 35.

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 exécutés selon le Standard Construction Durable Suisse (SNBS) ou la norme Minergie-P-ECO. 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.

155

### Constructions nouvelles certifiées durables.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre de constructions nouvelles certifiées durables par année	3	2	4	4	3	↘

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre d'installations de chauffage remplacées par du matériel alimenté par des sources renouvelables	30	24	30	65	76	↗

Pour plus d'informations sur les projets de construction durable, voir les chapitres «Pour l'environnement», page 37, et «Pour la société», page 43.

ODD

Informations complémentaires



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

# Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

156

## 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. Depuis 2024, le groupe propose 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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombres de gares de CFF SA accessibles de plain-pied	[414]	[441]	394	463	485	↗

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 considérée 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 2024, 101 gares sur les 485 accessibles de plain-pied étaient partiellement conformes (+31 gares).

### Utilisation de matériel roulant accessible.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Utilisation de matériel roulant accessible en %	-	-	90,7	92,9	94,3	↗
dont trafic régional	-	-	98,5	98,3	98,5	→
dont trafic grandes lignes	-	-	62,1	74,0	81,1	↗
dont trafic voyageurs international	-	-	40,0	44,0	38,6	↘

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.

En 2024, les CFF ont augmenté le nombre d'emplacements pour fauteuils roulants dans des voitures à plancher surbaissé, si bien que la part de matériel roulant accessible aux personnes à mobilité réduite est nettement plus importante en trafic grandes lignes. En trafic voyageurs international, ils ont mis en circulation des trains dépourvus de plancher surbaissé sur sept liaisons quotidiennes supplémentaires, tandis que la part des liaisons proposant du matériel roulant à plancher surbaissé est restée stable avec 22 liaisons tous les jours. Le pourcentage correspondant a donc, dans l'ensemble, légèrement baissé par rapport à 2023.

### Mesures de transition et de remplacement.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre de trajets de navettes des CFF	-	-	-	-	594	
Nombre de prestations d'assistance fournies par les CFF	-	-	-	72 018	67 025	↘

Depuis 2024, un service de navettes est mis en place lorsque les quais ne sont pas accessibles sans obstacles et que, par conséquent, l'assistance par du personnel n'est pas possible. Le nombre de prestations d'assistance correspond à la somme annuelle des interventions effectuées par les assistantes et assistants clientèle, les aides en gare et le personnel à bord des trains.

La diminution du nombre de prestations d'assistance en 2024 par rapport à 2023 est liée à deux facteurs principaux: les gares accessibles en toute autonomie étaient plus nombreuses et davantage de matériel roulant à plancher surbaissé était en circulation.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques en %	[71,0]	86,3	88,3	92,3	93,4	↗

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.

La valeur pour l'année 2020 est notée entre crochets en raison de cette nouvelle méthode de calcul.

D'ici 2025, les CFF ne parviendront pas à rendre tous les points de contact numériques entièrement accessibles en raison du ralentissement du déploiement du boîtier acoustique, qui doit permettre aux personnes atteintes d'un handicap visuel d'obtenir sous forme sonore les renseignements fournis par les Smart Information Displays situés sur les quais ou les téléaffichages de quai. Toutefois, une solution de substitution est proposée dans de nombreux cas (souvent sur smartphone). L'objectif sera revu et adapté en 2025.

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», page 18.

158

ODD

Informations complémentaires



Mobilité accessible | CFF

## Transfert de la route au rail.

### Objectif stratégique.

Avec la Perspective RAIL 2050, l'Office fédéral des transports entend exploiter efficacement les points forts du rail, contribuer à la Stratégie climatique 2050 et renforcer la Suisse en tant que lieu de vie et place économique. D'une part, l'évolution du rail et le développement territorial doivent être coordonnés. D'autre part, il convient de viser un accroissement de la part ferroviaire dans la répartition modale en trafics voyageurs et marchandises, aussi bien au niveau national qu'international.

### Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2022/2023
Part du rail dans le trafic voyageurs motorisé en %	13,7	13,8	16,8	18,4		↗
Part du rail dans l'ensemble du trafic marchandises en %	36,7	37,5	37,7	37,8	–	→

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 2024.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en %	–40,3	0,4	35,3	15,5	2,6	↘
Hausse de la demande pendant les heures creuses en %	–39,9	8,5	36,2	17,1	2,4	↘

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.

159

### 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 chacune et chacun 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.

En 2024, aucune plainte significative n'a été enregistrée. De manière générale, les exigences en matière de protection des données restent élevées. Les CFF ont mis en place les processus et instruments nécessaires et s'efforcent de les améliorer en continu.

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



La cybersécurité pour  
protéger les CFF | 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, le matériel roulant, les bâtiments, les biens et les installations.

### Protection contre les risques naturels.

Les quelque 6000 ouvrages de protection et 870 000 m<sup>2</sup> de forêts protectrices ainsi que le concept de surveillance et d'alerte professionnel permettront aux CFF de continuer à se préserver des dommages corporels et dégâts matériels liés aux dangers naturels. Les CFF prennent en compte les effets supposés du changement climatique, notamment lors de la conception d'ouvrages importants, tels que les ponts et les aqueducs. Ces 15 dernières années, ils ont toujours anticipé correctement les tendances. Ils ont ainsi empêché que les répercussions des risques naturels liés aux changements climatiques s'aggravent. Tout comme en 2023, les CFF ont investi près de sept millions de francs pour l'entretien et le maintien des mesures de protection, et entre trois et huit millions de francs dans de nouvelles mesures.

### Température à bord des trains.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Disponibilité des climatisations à bord des trains en %	92,5	95,2	96,0	98,8	99,4	→

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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre pour 100 km de voie principale</b>						
Ruptures de rails	0,22	0,30	0,14	0,08	0,08	→
Déformations de la voie	0,11	0,13	0,30	0,28	0,19	↘

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).

161

## Retards dus à des conditions climatiques extrêmes.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Minutes de retard des voyageuses et voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure des CFF dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales, en millions de minutes	0,9	3,7	0,3	0,7	2,2	↗

Les minutes de retard de chaque train n'arrivant pas à l'heure (3 minutes ou plus) sont multipliées par le nombre de voyageuses et 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 2024, avec une augmentation des retards des voyageuses et voyageurs d'environ 1,5 million de minutes (+206%), soit 2,2 millions de minutes au total. Les chutes de neige plus fréquentes que la normale ont été le principal facteur de la dégradation du service par rapport à 2023.

Pour plus d'informations sur l'adaptation au changement climatique, voir le chapitre «Objectif climat», pages 140-142.

### 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.

### 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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Évaluation EcoVadis des achats durables des CFF en points (1-100)	60	70	70	60	60	→

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

**Fournisseurs ayant fait l'objet d'un contrôle sur la base de critères écologiques et sociaux.**

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Évaluation de la durabilité des fournisseurs</b>						
Nombre de fournisseurs avec une évaluation globale de la durabilité	129	173	249	289	323	↗
Valeur moyenne de tous les fournisseurs évalués en points (1-100)	60,6	59,6	58,8	59,8	61,5	↗

Fin 2024, les CFF avaient soumis 323 fournisseurs à une évaluation de durabilité, atteignant ainsi l'un de leurs objectifs stratégiques. En 2025, ils se concentreront sur l'amélioration de leur propre score EcoVadis en matière d'achats durables et fixeront un nouvel objectif pour la performance de durabilité des fournisseurs.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre d'audits sociaux menés</b>						
Audit initial	1	0	1	1	4	↗
Recertification	5	6	3	5	3	↘

Pour plus d'informations sur les achats durables, voir le chapitre «Pour la société», page 43.

**ODD**



**Informations complémentaires**



Approvisionnement durable | CFF

# Nous sommes un employeur responsable.

164

## Employeur attrayant.

Les CFF, qui comptent parmi les principaux employeurs de Suisse, sont responsables des conditions de travail de quelque 35 500 collaboratrices et collaborateurs. Grâce aux nombreux profils métier qui existent au sein de l'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 de 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 2024 une motivation du personnel de 79 points.

### Effectif.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre de collaboratrices et collaborateurs en ETP	33 498	33 943	34 227	34 987	35 569	↗
dont CFF SA et CFF Cargo SA (Suisse)	27 788	28 172	29 005	29 697	30 151	↗
dont filiales	5711	5770	5222	5290	5 418	↗
Fluctuation en ETP	1716	1932	2033	2211	2 138	↘
Part du personnel à temps partiel en %	22,3	22,9	23,4	24,4	25,4	↗
dont femmes	55,2	56,2	55,6	56,2	56,9	↗
dont hommes	14,8	15,3	15,9	16,7	17,5	↗

### 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 2024, les CFF n'ont généré aucun indicateur. Il en va de même pour le taux de retour au travail à l'issue du congé, qui n'est pas relevé non plus.

### Attrait en tant qu'employeur.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Rang selon le classement Universum</b>						
<b>Étudiantes et étudiants</b>						
Commerce	24	23	15	21	23	↗
Ingénierie	4	5	5	3	2	↘
Informatique	5	8	9	8	5	↘
Sciences naturelles	8	16	12	10	7	↘
<b>Professionnelles et professionnels</b>						
Commerce	12	9	8	2	4	↗
Ingénierie	2	1	3	1	1	→
Informatique	4	4	7	3	4	↗
Sciences naturelles	9	9	-	8	7	↘

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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre de points</b>						
Satisfaction du personnel	70	71	71	72	73	↗
Motivation du personnel	77	78	78	79	80	↗

L'enquête auprès du personnel s'est déroulée du 17 septembre au 10 octobre 2024. 23 105 collaboratrices et collaborateurs y ont participé (74% des effectifs, comme en 2023), soit 507 personnes de plus que l'année précédente. Variable de pilotage stratégique, la motivation du personnel revêt un caractère déterminant pour les CFF. Elle se compose des éléments «Satisfaction au travail» (73 points, +1), «Engagement envers les CFF» (85 points, +2) 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.

166

### Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre de places de formation occupées aux CFF par «login formation professionnelle SA»</b>						
dont apprenties et apprentis	1 358	1 392	1 410	1 448	1 468	↗
dont stagiaires	162	162	155	156	140	↘
Nombre de formations terminées avec succès	578	564	578	579	575	→
Nombre de formations terminées avec succès en %	98,3	97,2	96,8	97,9	97,6	→
Part des apprenties et apprentis embauchés par les CFF en %	64,4	66,3	68,7	66,8	61,4	↘

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre de personnes en formation pour devenir</b>						
mécanicienne ou mécanicien de locomotive	-	258	232	219	225	↗
cheffe ou chef circulation des trains	-	81	90	126	130	↗
assistante ou assistant clientèle	-	256	112	176	230	↗
conseillère ou conseiller à la clientèle	-	29	52	77	60	↘

Les chiffres concernant les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive incluent les secondes formations pour le trafic voyageurs, catégorie B (exécution de l'ensemble des mouvements de manœuvre et conduite de tous les types de trains). Les chiffres concernant les assistantes et assistants clientèle ainsi que les conseillères et conseillers à la clientèle tiennent compte uniquement des secondes formations.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Jours-participants aux cours de perfectionnement et formations	99 282	112 210	112 755	123 067	126 351	↗

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.

Le développement extrêmement rapide de l'intelligence artificielle générative (IA générative) peut modifier fondamentalement le travail au quotidien. Pour préparer leur personnel à ces changements, les CFF ont mis au point en 2024 une formation de base très complète sur le sujet. En outre, ils analysent les effets de l'IA générative sur les différentes professions représentées au sein de l'entreprise et développent des offres spécifiques afin de soutenir au mieux leur personnel. En proposant cette formation et différents exposés, les CFF permettent à leurs collaboratrices et collaborateurs de se familiariser avec cette nouvelle technologie et les aident à surmonter leurs éventuelles appréhensions.

Il est essentiel que le personnel comprenne bien toute la complexité du système ferroviaire pour contribuer activement à la réussite de l'entreprise. C'est pourquoi les CFF ont mis en œuvre de nouvelles mesures au cours de l'exercice sous revue, afin de faciliter l'entrée en fonction des nouveaux membres du personnel. Par exemple, le savoir-faire ferroviaire pluridisciplinaire, auquel le groupe attache une grande importance, leur est transmis dans le cadre de parcours d'apprentissage virtuels. La nouvelle offre «Visite découverte» encourage les échanges sur le terrain ainsi que la compréhension des processus en amont et en aval. De plus, les CFF ont posé en 2024 les bases d'une gestion effective du savoir au sein de l'entreprise.

Pour plus d'informations sur le développement de la formation initiale et continue, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», page 31.

167

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, ils considèrent la santé physique comme un élément fondamental du bien-être global de leur personnel. Par conséquent, les CFF soutiennent leurs collaboratrices et collaborateurs dans leurs difficultés personnelles et professionnelles. L'entreprise contribue ainsi à réduire le nombre de jours d'absence, les coûts y afférents et la souffrance individuelle.

168

### 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 pas augmenter plus que de façon modérée – et ce en dépit du changement démographique aux CFF. Les CFF souhaitent maintenir le nombre d'accidents professionnels à un niveau faible d'ici à la fin 2025.

### Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Valeurs de l'enquête réalisée auprès du personnel en points (0-100)</b>						
Épuisement	37	37	37	37	36	↘
Santé au travail	84	83	82	83	83	→
Résilience organisationnelle	73	74	74	74	75	↗

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 Saint-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.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	13,2	13,2	15,3	14,4	14,9	↗

Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein (ETP) est en hausse par rapport à l'année précédente. Après une année 2022 exceptionnelle marquée par un nombre historiquement élevé de cas de COVID-19 et de grippe, la situation est revenue à la normale en 2023 pour s'approcher des valeurs qui prévalaient avant la pandémie. Bien que cette tendance se soit confirmée au premier trimestre 2024, de nouveaux phénomènes sont apparus au cours des trimestres qui ont suivi. D'avril à octobre 2024, les CFF ont enregistré un nombre de jours d'absence jamais atteint auparavant. Cette hausse est probablement liée au fait que, d'une part, les cas de maladie respiratoire ont augmenté tout au long de l'année (notamment pendant l'été) et que, d'autre part, le système immunitaire de nombreuses personnes reste affaibli depuis la pandémie. Par ailleurs, les maladies psychiques ont encore augmenté et le comportement des collaboratrices et collaborateurs en matière de santé a évolué. Le personnel a en effet tendance à se mettre en arrêt pour une courte durée en cas de maladie sans gravité ou de léger malaise. Ces phénomènes varient fortement selon la catégorie professionnelle, la classe d'âge, le sexe et la région linguistique, si bien que des mesures différenciées sont nécessaires.

### Blessures professionnelles.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	0	0	3	1	1	→

De plus, en 2024, un collaborateur d'une entreprise tierce est décédé lors d'un accident professionnel survenu au cours de travaux réalisés pour les CFFF.

Les CFF ont déploré un accident professionnel ayant entraîné le décès d'un collaborateur de CFF Cargo en 2024. Le nombre d'accidents professionnels mortels reste donc stable par rapport à 2023. Les accidents professionnels entraînant des jours d'absence et les accidents professionnels graves ont globalement diminué par rapport à l'année précédente. Le programme de sécurité récemment recentré a porté ses fruits grâce à des mesures favorisant la sécurité de l'exploitation et la sécurité au travail. Outre des effets à moyen et long termes, ces mesures produisent d'ores et déjà des résultats immédiats.

Pour plus d'informations sur la sécurité au travail, voir le chapitre «Pour un chemin de fer robuste», pages 22-23.

#### ODD



#### Informations complémentaires



Santé | CFF

## Diversité et égalité des chances.

Les CFF emploient du personnel originaire de toutes les régions linguistiques de Suisse, et de 110 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.

### Objectif stratégique.

Les CFF ont pour ambition de doter chaque équipe de direction composée de plus de six membres de deux femmes ou plus d'ici la fin de l'année 2025. En outre, chaque équipe de direction à la tête d'une unité d'affaires CFF devrait inclure des membres parlant différentes langues.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Part de femmes en %</b>						
aux CFF	18,4	18,8	19,0	19,4	19,9	↗
parmi les cadres dirigeants	14,3	15,0	16,1	17,6	18,5	↗
au sein de la Direction du groupe	0,0	12,5	12,5	22,2	22,2	→
au Conseil d'administration	33,3	33,3	33,3	44,4	44,4	→
parmi les nouvelles personnes recrutées	24,6	26,3	22,0	24,6	26,3	↗
<b>Cadres dirigeants en fonction de la langue de communication en %</b>						
allemand	78,0	77,0	76,6	76,5	76,1	→
français	16,0	16,6	16,9	16,9	17,0	→
italien	6,0	6,4	6,5	6,7	7,0	↗

### Système salarial non discriminatoire.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
Inégalité salariale liée au sexe en défaveur des femmes en % chez CFF SA	0,4	0,6	0,7	0,5	0,1	↘

À la demande des CFF, le Competence Centre for Diversity and Inclusion (CCDI) de l'Université de Saint-Gall réalise tous les ans depuis 2015 une analyse de l'équité salariale. Le label «We Pay Fair» est accordé lorsque, selon Logib, l'instrument mis à disposition par la Confédération, la part inexpliquée de différence salariale entre les femmes et les hommes ne dépasse pas le seuil de tolérance de 5%.

Les CFF ont de nouveau obtenu un excellent résultat lors de l'examen 2024 de l'égalité salariale (réalisé en externe depuis 2015). Le label «We Pay Fair» a été confirmé sans réserve. Avec un coefficient de genre de 0,1% en défaveur des femmes, les CFF ont encore amélioré leur résultat déjà très bon de l'année précédente en la matière (2023: 0,5%).

## Non-discrimination.

	2020	2021	2022	2023	2024	Évolution 2023/2024
<b>Nombre de cas ouverts</b>						
Discrimination	-	-	9	19	31	↗
Mobbing	-	-	21	27	49	↗
Harcèlement sexuel	-	-	14	36	44	↗

Sont indiqués les signalements reçus par la Consultation sociale en 2024 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.

171

Fin 2023, les CFF ont mené une enquête interne sur les thèmes de la discrimination, du mobbing et du harcèlement sexuel. La sensibilisation liée à cette enquête et aux mesures mises en place explique en grande partie la hausse des signalements en 2024 par rapport à l'année précédente.

Pour plus d'informations sur le thème de la diversité et de l'égalité des chances, voir le chapitre «Pour nos collaboratrices et collaborateurs», page 32-33.

ODD



Informations complémentaires



Diversité et inclusion |  
 CFF

# Index TCFD.

## Gouvernance.

172

Présentation	Informations	Emplacement
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.	p. 142-144
	b. Rôle du management dans l'évaluation et la gestion des risques et des opportunités liés au climat.	p. 142-144

## Stratégie.

Présentation	Informations	Emplacement
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 termes.	p. 139-141
	b. Répercussions des risques et opportunités liés au climat sur l'activité commerciale, la stratégie et la planification financière.	p. 136-141
	c. Résilience de la stratégie face à différents scénarios climatiques, notamment celui d'un réchauffement de 2° C ou moins.	p. 141

## Management du risque.

Présentation	Informations	Emplacement
Processus d'identification, d'évaluation et de gestion des risques climatiques.	a. Processus d'identification et d'évaluation des risques liés au climat.	p. 140-143
	b. Processus de gestion des risques liés au climat et de la planification financière de l'organisation.	p. 140-143
	c. Intégration des processus d'identification, d'évaluation et de gestion des risques liés au climat dans le management du risque général.	p. 142

## Indicateurs et objectifs.

Présentation	Informations	Emplacement
Indicateurs et objectifs d'évaluation et de gestion des risques et des opportunités significatifs liés au climat.	a. Indicateurs retenus pour évaluer les risques et les opportunités liés au climat, conformes au processus de management du risque et de la stratégie.	p. 137-139, 142
	b. Émissions de gaz à effet de serre des scopes 1, 2 et, le cas échéant, 3, ainsi que risques correspondants.	p. 138, 145-148
	c. Objectifs de gestion des risques et des opportunités liés au climat, y compris résultat attendu.	p. 136-139

# Index GRI.



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. Ce service a été réa-  
lisé 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 2024.  
GRI 1 appliquée: GRI 1: bases 2021  
Norme(s) sectorielle(s) GRI applicable(s): aucune

## 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. 133
	2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	p. 133, 177
	2-4 Reformulations d'informations	p. 133
	2-5 Assurance externe	p. 133
<b>Activités et travailleurs</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	p. 5-6, 131
	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. 59-60, 177
	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. 61, 177
	2-15 Conflits d'intérêts	p. 55-56, 66
	2-16 Communication des préoccupations majeures	p. 61
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 55-58, 65-69
	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, 159
	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. 132	
	3-2 Liste des thèmes pertinents	p. 133	
<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. 145	
	305-2 Émissions indirectes de GES (scope 2)	p. 145	
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (scope 3)	p. 146	
	305-4 Intensité des émissions de GES	p. 147	
	305-5 Réduction des émissions de GES	p. 36, 147	
	305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)	p. 147	
	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. 148	
<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. 149	
	302-3 Intensité énergétique	p. 37-38, 149	
	302-4 Réduction de la consommation énergétique	p. 37-38, 150	
Indicateur CFF	Énergies renouvelables	p. 38, 150	
<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. 151	
	301-2 Matières recyclées utilisées	p. 36-37, 152	
<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. 152	
<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. 154	
	Indicateurs CFF	Talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité	p. 38, 153
		Passage des animaux sauvages et des petits animaux	p. 154
<b>Construction durable et développement des sites</b>			
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Développement durable   cff-immobilier.ch</a>	
	Indicateurs CFF	Constructions nouvelles certifiées durables	p. 155
		Installations de chauffage alimentées par des sources renouvelables	p. 155

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. 18, 156
	Utilisation de matériel roulant accessible	p. 18, 157
	Mesures de transition et de remplacement	p. 18, 157
	Niveau d'accessibilité des points de contact numériques	p. 18, 157
<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. 25-26, 158
	Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses	p. 158
<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. 159
<b>Cybersécurité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Cybersécurité   cff.ch</a> p. 23, 160
Indicateur CFF	Incidents de cybersécurité	Motif d'omission: contraintes 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. 25, 160
	Température à bord des trains	p. 160
	État des voies	p. 161
	Retards dus à des conditions climatiques extrêmes	p. 161
<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. 163
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères sociaux	p. 43, 163
Indicateur CFF	Maturité des achats durables	p. 162
<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. 164
	401-3 Congé parental	p. 164-165
Indicateurs CFF	Attrait en tant qu'employeur	p. 30, 165
	Satisfaction du personnel	p. 30, 165

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. 31, 166
	404-2 Programmes de mise à niveau des compétences des employés et programmes d'aide à la transition	p. 166-167
Indicateurs CFF	Formation professionnelle initiale des apprenties et apprentis	p. 166
	Formation du personnel des locomotives, des trains et de vente	p. 166
<b>Santé et sécurité au travail</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Santé   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. 22-23, 169
Indicateurs CFF	Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail	p. 168
	Absences pour maladie ou accident	p. 31, 169
<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. 32, 59, 65, 170
	405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes	p. 70
Indicateurs CFF	Système salarial non discriminatoire	p. 170
GRI 406: Lutte contre la discrimination 2016	406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises	p. 32-33, 171

# Mention légale.

**Éditeur.**

CFF SA Communication  
Hillfikerstrasse 1  
CH-3000 Berne 65

**Texte et traduction.**

CFF SA, Berne

**Photographies.**

CFF SA, Berne  
Christine Strub, Berne (photographies des portraits et des groupes)

**Système de rédaction, prépresse, impression et expédition.**

Stämpfli Communication, Berne

# Information légale.

Le rapport de gestion 2024 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.

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.

**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/05-24-735695](http://myclimate.org/05-24-735695)