

Rapport de développement durable.

Avant-propos	89
Le développement durable aux CFF	90
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement	93
Nous sommes un employeur responsable	103
Nous sommes les pionniers du développement durable des transports	108

Rapport de l'auditeur indépendant relatif au bilan des gaz à effet de serre Scopes 1 et 2	112
Rapport sur les questions climatiques	114
Index GRI	115

«Objectifs climatiques, dimension humaine, transparence: nous sommes sur la bonne voie.»



Madame, Monsieur,

L'année 2025 a été satisfaisante. Nous nous sommes fixé comme objectifs de réduire nos émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation de 60% d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2018 et d'atteindre zéro émission nette d'ici à 2040. En 2025, nous avons enregistré une baisse de 49,7%, soit près de 4300 tonnes de CO₂ en moins par rapport à 2024, un résultat légèrement inférieur à la valeur cible du fait d'importantes pertes de fluides frigorigènes et d'une hausse de la consommation d'énergie de chauffage. Si nous sommes parvenus à atteindre cette baisse, c'est notamment grâce à l'utilisation d'un carburant moins polluant pour nos quelque 1000 véhicules ferroviaires et machines diesel, ainsi qu'en raison de l'accélération du remplacement des chauffages à combustibles fossiles. En outre, nous avons pris de premières mesures pour limiter nos émissions de gaz à effet de serre indirectes provenant, pour l'essentiel, des projets de construction et des achats de matériel roulant. Toutefois, l'objectif de réduction fixé pour 2030 ne pourra vraisemblablement pas être atteint en raison de la nécessité d'élargir notre offre.

Au cours de l'exercice sous revue, nous avons poursuivi notre programme d'économie d'énergie, par exemple avec la mise en œuvre d'un grand nombre de mesures en ce sens dans le cadre de la modernisation à présent achevée des voitures IC 2000, l'une de nos plus grandes flottes. Le critère de l'efficacité énergétique joue un rôle majeur dans les commandes de nouveau matériel roulant. Après un démarrage difficile, le déploiement du photovoltaïque sur nos bâtiments et installations s'accélère.

En 2025, les CFF se sont à nouveau distingués comme un formateur engagé et un employeur favorable à la famille, proposant des salaires équitables. La motivation des collaboratrices et collaborateurs n'a jamais été aussi élevée. Au cours de l'exercice sous revue, nous avons poursuivi les mesures de prévention de la discrimination, du

mobbing et du harcèlement au poste de travail, et œuvré pour ancrer un environnement de travail inclusif au sein de l'entreprise. Le nombre de signalements de cas de discrimination, de mobbing et de harcèlement n'a pas augmenté. Ce résultat confirme l'importance de ces initiatives et l'efficacité des mesures déjà prises. En outre, nous prenons au sérieux notre devoir de diligence en matière de droits humains au sein de la chaîne d'approvisionnement. En 2025, le Conseil d'administration a ainsi ajouté une clause sur les droits humains dans le code de conduite des CFF et adopté la première déclaration de principe des CFF en la matière. Si une infraction est confirmée dans notre environnement professionnel, nous prenons les mesures appropriées pour y remédier. Il convient désormais d'ancrer cet engagement dans le travail quotidien des collaboratrices et collaborateurs.

Le présent rapport présente de manière transparente nos accomplissements et nos défis dans le domaine de la durabilité conformément aux normes GRI. En vue de nous adapter aux exigences accrues en matière de reporting, nous avons instauré la double analyse de matérialité pour l'exercice sous revue, conformément à la directive CSRD. Les thèmes identifiés comme pertinents ont été largement confirmés. La Direction du groupe a adopté les thèmes pertinents sur lesquels le présent rapport repose.

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.

En leur qualité d'épine dorsale 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 habitats naturels, et contribuons ainsi de manière significative à la qualité de vie et à la compétitivité de la Suisse.

La stratégie 2030 des CFF décrit les orientations stratégiques de l'entreprise, notamment envers les clientes et les clients, ainsi que la préservation des valeurs fondamentales du chemin de fer, à savoir la ponctualité, la fiabilité et la sécurité. Les CFF ont également ancré dans leur stratégie leur ambition de jouer un rôle de leader en matière de 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 grands axes pour l'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 toutes 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. Nous adoptons une approche proactive pour faire face aux défis liés au changement climatique. Nous favorisons en outre des habitats durables pour l'humain et la nature en soutenant la biodiversité et en réduisant les émissions sonores.

Nous sommes un employeur responsable, à dimension humaine.

Nous proposons des emplois porteurs de sens et des conditions de travail attrayantes à nos collaboratrices et collaborateurs actuels et futurs. 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, à l'inclusion et à la collaboration constructive avec les partenaires sociaux.

Environnement Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.	Personnel Nous sommes un employeur responsable.	Société Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.
Climat et énergie Protection du climat Énergie Adaptation au changement climatique	Employeur attrayant Conditions de travail Dialogue social	Mobilité durable Accessibilité Transfert de la route au rail
Habitats durables Biodiversité Protection contre le bruit	Santé et sécurité au travail Santé et sécurité au travail	Sécurité et résilience Sécurité de la clientèle Cybersécurité
Économie circulaire Consommation de ressources	Égalité des chances Diversité, égalité de traitement et égalité des chances	Achats durables Responsabilité sociale tout au long de la chaîne d'approvisionnement
Gouvernance d'entreprise Culture d'entreprise éthique et conformité		

Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

Nous offrons à notre clientèle l'accès à une mobilité sans obstacles et respectueuse de l'environnement ainsi qu'à un transport de marchandises durable. Nous assurons la sécurité de nos clientes et clients ainsi que de nos systèmes. Nous contribuons au transfert modal du trafic vers le rail et assumons également notre responsabilité sociale au sein de la chaîne d'approvisionnement.

Origine des thèmes principaux.

En 2025, les CFF ont, avec le concours d'une société de conseil externe, réalisé une double analyse d'importance selon les normes européennes relatives au reporting en matière de développement durable (European Sustainability Reporting Standards ESRS, publication en 2023). L'analyse a été menée à l'échelle du groupe. Elle a ainsi pris en compte toutes les sociétés du groupe entièrement consolidées (méthode de consolidation voir page 52), et a porté sur l'ensemble des activités effectuées au sein de l'entreprise et tout au long de la chaîne de création de valeur en amont et en aval, en englobant les relations d'affaires, les dépendances envers les ressources, les parties prenantes concernées et les sites de la chaîne d'approvisionnement. Des parties prenantes internes et externes ont été impliquées dans le processus: elles ont été sélectionnées de manière ciblée en fonction de leur expertise technique, de leur compétence décisionnelle, de leur rôle dans le flux de communication et de la prise en compte d'un point de vue externe.

Sur la base des ESRS, les CFF ont, dans un premier temps, établi une liste d'aspects liés au

développement durable, à laquelle ils ont ajouté des thématiques spécifiques à l'entreprise et au secteur, avant de soumettre le tout à une comparaison sectorielle. Pour toutes les thématiques, les CFF ont, dans le cadre de plusieurs ateliers, déterminé et formulé des effets positifs ou négatifs, des risques et des opportunités (en anglais «impacts, risks and opportunities», ou IRO) spécifiques à l'entreprise. Il en a résulté une liste établie avec des spécialistes internes et englobant 285 IRO. Les spécialistes impliqués ont ensuite évalué les IRO dans le cadre de plusieurs tables rondes en tenant compte de l'ampleur, de l'étendue, de la réversibilité et de la probabilité d'occurrence des effets supposés. L'évaluation des opportunités et des risques a été effectuée en vertu des critères d'évaluation du management du risque aux CFF. Elle portait notamment sur les effets sur les finances, la motivation du personnel ou la réputation ainsi que sur la probabilité d'occurrence.

Afin d'optimiser la communication avec les décideurs, les CFF ont regroupé les IRO évalués sous 41 thèmes liés du développement durable. Chaque thème reprend l'évaluation de son IRO le mieux noté. Dans le cadre de deux ateliers de calibrage, des cadres internes aux CFF spécialisés dans le domaine ESG (Environment, Social, Governance) ont défini le seuil d'importance en tenant compte des thèmes identifiés jusqu'à présent comme principaux, des ambitions des CFF et des thèmes pertinents pour la branche. Le résultat provisoire a été présenté aux parties prenantes externes (ONG, offices fédéraux, associations, etc.) ainsi qu'à d'autres spécialistes internes, dont les feedback ont été recueillis lors d'entretiens individuels, puis intégrés. Il en a résulté une liste de 17 thèmes principaux et 31 IRO sous-jacents. La Direction du groupe a adopté cette liste à la fin de l'exercice 2025 (voir page 92).

Notre contribution à l'atteinte des ODD.

Les Objectifs de développement durable (ODD) sont la pierre angulaire du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et ouvrent la voie vers un avenir durable. Chaque année, les CFF font évaluer leur contribution aux sept ODD pertinents par l'indice Rail Sustainability Index de l'Union Internationale des Chemins de fer, puis comparer le résultat avec celui d'autres entreprises ferroviaires. La page consacrée à l'engagement en faveur du développement durable offre plus d'informations à ce sujet: [Engagement en faveur du développement durable | cff.ch](https://www.cff.ch/fr/engagement-en-faveur-du-developpement-durable).

Au sujet du rapport.

Chaque année, les CFF publient leurs thèmes dans les domaines de l'écologie, de la société et de la gouvernance (ESG) conformément aux normes GRI relatives au reporting en matière de développement durable. Le rapport de développement durable comprend les objectifs stratégiques et les indicateurs relatifs aux thèmes principaux liés au développement durable. Les risques et opportunités liés au climat sont présentés au chapitre Climat et énergie, à l'appui des normes européennes relatives au reporting en matière de développement durable (ESRS 2 et ESRS E1). Les informations sur la gouvernance se trouvent dans la partie Corporate Governance.

Les indications figurant dans ce rapport sont valables pour les Chemins de fer fédéraux suisses CFF (CFF SA) et pour les Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA (CFF Cargo SA) à l'exclusion des autres filiales et participations. Les écarts entre les données ou renseignements et ce principe de base sont précisés 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.

Une confirmation externe avec assurance limitée («limited assurance») a été demandée pour l'exercice 2025 quant à la qualité et à l'exhaustivité des informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation (scopes 1 et 2). Il n'existe pas de confirmation externe pour les autres informations.

Christina Meier, responsable Développement durable, est disponible pour toute question ou suggestion concernant les contenus de la présente partie du rapport: christina.meier@sbb.ch.

Thèmes principaux.

Les thèmes principaux servent, d’une part, de base pour définir l’engagement stratégique des CFF en matière de développement durable. D’autre part, le rapport s’appuie sur ces thèmes principaux, dont certains ont été renommés ou représentés de manière groupée par souci de clarté et de lisibilité.

Depuis l’exercice précédent, les thèmes de la protection contre le bruit, du dialogue social et de la sécurité de la clientèle sont venus s’ajouter à la liste des thèmes principaux. Les thèmes des déchets, de la construction durable et du développement des sites, de la protection des données de la clientèle, de la formation et du perfectionnement du personnel ont en revanche été retirés de cette liste.

Axe prioritaire	Thème clé aux CFF	Thème principal du rapport sur le développement durable	17 thèmes principaux selon les ESRS	Priorité des IRO sous-jacents
Environnement	Climat et énergie	Protection du climat	Protection du climat	Effets négatifs, sur le climat, des émissions directes et indirectes; effet positif, sur l’écobilan de la Suisse, du chemin de fer en tant que moyen de transport produisant peu d’émissions.
		Énergie	Énergie	Effets négatifs, sur la consommation d’énergie au sein de l’entreprise, du chemin de fer en raison des besoins élevés en énergie ou, tout au long de la chaîne d’approvisionnement, en raison des biens achetés.
		Adaptation au changement climatique	Adaptation au changement climatique	Risque de dommages à l’infrastructure ferroviaire, aux bâtiments et au matériel roulant du fait de phénomènes météorologiques extrêmes et de dangers naturels dus au changement climatique.
	Habitats durables	Biodiversité	Moteurs du changement pour la biodiversité et les écosystèmes	Effets négatifs, sur la biodiversité indigène, de la prolifération des espèces invasives et de l’absence de mesures de lutte contre celles-ci.
	Économie circulaire	Protection contre le bruit	Bruit	Effets négatifs, sur les riveraines et riverains, des nuisances sonores des trains roulants et stationnés ainsi que des chantiers.
Personnel	Employeur attrayant	Conditions de travail	Conditions de travail	Effets positifs, sur le personnel et l’économie suisse, de la création de postes de travail sûrs avec des salaires équitables.
		Dialogue social	Dialogue social, liberté d’association et syndicats	Effets positifs, sur le personnel et l’économie suisse, d’engagements conformes à la CCT, d’enquêtes régulières auprès du personnel, de la représentation du personnel et d’une longue tradition syndicale.
	Santé et sécurité au travail	Santé et sécurité au travail	Protection de la santé et sécurité	Effets négatifs, sur la sécurité et la santé physique et psychique du personnel, de travaux dangereux, d’agressions de la part de la clientèle et de suicides en contexte ferroviaire.
	Égalité des chances	Diversité, égalité de traitement et égalité des chances	Diversité, égalité de traitement et égalité des chances	Effets positifs, sur les effectifs, de l’emploi de collaboratrices et collaborateurs originaires de toutes les régions linguistiques de Suisse et de 105 pays au total.
Société	Mobilité durable	Accessibilité	Inclusion sociale des clients et consommateurs finaux	Effets positifs, sur l’intégration sociale des voyageuses et voyageurs, de l’extension et de la rénovation des gares, ainsi que de la mise en œuvre de solutions de mobilité modernes.
		Transfert de la route au rail	Transfert de la route au rail	Effets positifs, sur les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse, de la promotion d’une infrastructure de transport robuste et efficace, de la fourniture d’une offre étendue et de la mise en place de nouveaux systèmes de mobilité intégrés.
	Sécurité et résilience	Sécurité de la clientèle	Sécurité personnelle des consommatrices et consommateurs ainsi que des utilisatrices et utilisateurs finaux	Opportunité d’augmentation du nombre de voyageuses et voyageurs, le train étant perçu par l’opinion publique comme un moyen de transport très sûr; effets positifs, sur la sécurité des voyageuses et voyageurs, de directives de sécurité strictes; effets négatifs, sur le sentiment de sécurité des voyageuses et voyageurs, de l’augmentation des agressions et du manque d’espace dans l’environnement ferroviaire.
		Cybersécurité	Effets liés à l’information	Risque de cyberattaque sur des systèmes déterminants pour l’exploitation, et de pannes subséquentes du système ferroviaire.
	Achats durables	Responsabilité sociale tout au long de la chaîne d’approvisionnement	Travail des enfants et travail forcé	Effets potentiellement négatifs, sur les personnes (notamment les enfants) tout au long de la chaîne de création de valeur en amont et en aval, de la faiblesse des institutions et de l’insuffisance de la surveillance et des mesures de compliance.
Gouvernance	Respect de la gouvernance et de la compliance	Culture d’entreprise éthique et conformité	Protection de la santé et sécurité	Effets potentiellement négatifs, sur les travailleuses et travailleurs tout au long de la chaîne de création de valeur, du manque de mesures de protection et de prévention dans les domaines de la santé et de la sécurité.
			Culture d’entreprise	Opportunité d’instauration de la confiance de la clientèle, du personnel et des partenaires commerciaux avec une culture d’entreprise répondant aux exigences légales et aux principes éthiques.

Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.

Climat et énergie.

L'offre des CFF contribue de manière essentielle au transport de personnes et de marchandises dans le respect du climat. L'énergie joue un rôle central dans la mise en place de la mobilité durable. Ces dernières années, les CFF n'ont cessé d'élargir leur offre. Grâce à une efficacité accrue, ils sont parvenus à ne pas accroître leur consommation d'énergie malgré l'augmentation des prestations. Comparé aux autres modes de transport, le trafic ferroviaire produit en outre peu d'émissions. Les CFF engendrent malgré tout des émissions de gaz à effet de serre. Outre les émissions liées à l'exploitation, celles générées dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier, sont importantes. Enfin, le réseau ferroviaire des CFF, résilient et adapté aux défis du changement climatique, contribue grandement à la fluidité du transport des personnes et des marchandises, favorisant ainsi une économie et une société sûres et efficaces.

Protection du climat.

Objectif stratégique.

Les CFF contribuent à l'accord de Paris sur le climat et, partant, à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse. Ils réduisent systématiquement toutes leurs émissions de gaz à effet de serre et entendent, d'ici à 2030, abaisser les émissions liées à leur activité (scopes 1 et 2) de 60% par rapport à l'année de référence 2018. D'ici à 2040, ils réduiront ces émissions de 93% par rapport à 2018. Les CFF ont inscrit cette trajectoire de réduction dans l'objectif «Viabilité écologique», qui constitue l'un des neuf objectifs du groupe. À partir de 2040, ils compenseront leurs émissions résiduelles inévitables au moyen de mesures permettant d'extraire de l'atmosphère une quantité de CO₂ équivalente à celle émise (émissions négatives). Ainsi, ils satisfont non seulement à l'objectif de zéro émission nette prescrit par la loi sur le climat et l'innovation (LCI) pour les entreprises proches de la Confédération, mais aussi aux prescriptions scientifiques de la Science Based Targets Initiative (SBTi), qu'ils se sont engagés à respecter en 2023. Comparée aux émissions directes (scope 1) et indirectes liées à l'énergie (scope 2), aux CFF, c'est surtout l'empreinte CO₂ des achats de matériaux et prestations, dans le scope 3, qui est très élevée. Les CFF entendent par conséquent réduire leurs émissions indirectes en amont (scope 3), conformément aux principes de la SBTi, de 30% d'ici à 2030 (par rapport à l'année de référence 2018).

Bilan des gaz à effet de serre.

	Année de référence 2018	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Scope 1:						
émissions directes de gaz à effet de serre en tonnes de CO₂e						
Consommation de combustibles dans les installations fixes	33 900	26 400	21 900	18 000	16 800	↘
Consommation de carburant pour les véhicules ferroviaires et routiers	42 800	37 700	34 300	31 200	25 800	↘
Pertes de fluides frigorigènes et émissions générées par les installations à haute tension et les lacs de retenue	9 700	10 300	10 000	8 700	10 400	↗
Scope 2:						
émissions indirectes de gaz à effet de serre imputables à l'électricité achetée, aux pertes survenant pendant le transport et la distribution ainsi qu'au chauffage à distance acheté en tonnes de CO₂e						
Électricité	25 000	900	800	700	1 000	↗
Chauffage à distance	3 000	3 200	3 700	3 300	3 500	↗
Scope 3:						
autres émissions indirectes de gaz à effet de serre en tonnes de CO₂e						
Marchandises et services	534 000	476 000	451 000	490 000	557 000	↗
Immobilisations et moyens de production	513 000	481 000	443 000	475 000	518 000	↗
Activités relatives à la mise à disposition de carburant, de combustible et d'énergie	29 000	28 000	24 000	19 000	21 000	↗
Transport et répartition (upstream)	40 000	32 000	35 000	40 000	35 000	↘
Recyclage de déchets et de matériaux valorisables	29 000	21 000	23 000	18 000	20 000	↗
Voyages d'affaires	9 000	2 000	2 000	2 000	2 000	→
Trafic pendulaire du personnel	23 000	23 000	23 000	25 000	25 000	→
Objets loués	37 000	31 000	32 000	26 000	30 000	↗
Transport et répartition (downstream)	0	0	0	0	0	
Transformation de produits vendus	0	0	0	0	0	
Utilisation de produits vendus	70 000	61 000	57 000	59 000	62 000	↗
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	14 000	14 000	15 000	15 000	→

Les chiffres indiqués concernent l'activité principale des CFF (CFF SA, CFF Cargo SA et les centrales électriques Etzelwerk AG et Ritom SA, sans d'autres filiales).

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 CO₂e 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 deux systèmes suisses d'échange de quotas d'émission: dans ce cadre, ils vendent les émissions économisées grâce au remplacement des chauffages et à l'achat de carburant biogène. Jusqu'au 31 décembre 2025, les CFF ont cédé 756 attestations confirmées de réduction des émissions à des tiers pour un volume de 756 tonnes de CO₂e.

Émissions indirectes de gaz à effet de serre liées à l'énergie (scope 2).

Le scope 2 regroupe les émissions de CO₂e générées par l'électricité ou le chauffage à distance achetés lors de leur production dans les installations de production d'énergie (exemple: gaz d'échappement de l'installation de combustion produisant de la chaleur à distance). Cela comprend également les pertes résultant du transport et de la distribution de l'électricité à des tiers (exemple: pertes au niveau des lignes de contact). 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).

Le scope 3 représente l'ensemble des autres émissions de CO₂e que l'entreprise génère par ses activités en amont dans la chaîne de création de valeur et qu'elle engendre en aval de ces dernières, de l'extraction des matières premières à l'élimination.

De plus amples informations concernant la méthodologie sont disponibles dans le document disponible uniquement en allemand «[SBB Treibhausgasbilanzierung 2025. Grundlagen und Methoden](#)» (Bilan des gaz à effet de serre CFF 2025. Bases et méthodes) .

Plan de transition pour l'atteinte du zéro net d'ici à 2040.

Les CFF ont défini une trajectoire de réduction afin d'atteindre leurs objectifs climatiques. Ce plan comprend la réduction des émissions des scopes 1 et 2 dans les six champs d'action que sont le chauffage des bâtiments, le chauffage des aiguilles, la traction diesel (véhicules ferroviaires et de chantiers utilisant des moteurs diesel), les véhicules routiers, l'électricité ainsi que les gaz techniques et les fluides frigorigènes. Dans ce cadre, les CFF misent sur des mesures d'économie d'énergie et d'augmentation de l'efficacité, et ont systématiquement recours aux énergies renouvelables.

Mesures et moyens de réduction des émissions des scopes 1 et 2.

Les CFF respecteront tout juste leurs objectifs de réduction des émissions des scopes 1 et 2 fixés pour 2030 et réduiront ainsi de moitié leurs émissions de gaz à effet de serre de 60% par rapport à l'année de référence 2018. Ils y parviendront notamment en remplaçant les véhicules routiers et une partie des locomotives de manœuvre par des véhicules à batterie électrique et en continuant à remplacer les chauffages des bâtiments fonctionnant à l'énergie fossile. Les émissions des autres véhicules ferroviaires roulant au diesel sont réduites grâce au carburant diesel additionné d'huile végétale hydrogénée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO). Les nouvelles machines frigorifiques et pompes à chaleur utilisent par défaut des fluides frigorigènes naturels. Les CFF veillent à ce que les nouveaux véhicules qu'ils commandent, le cas échéant, fonctionnent avec des fluides frigorigènes plus respectueux du climat et examinent si les véhicules déjà en service peuvent être équipés en conséquence. Les gaz isolants des installations de distribution à haute tension ne peuvent être remplacés qu'à long terme. Les CFF ont lancé des projets pilotes en ce sens. Ils ont identifié des mesures supplémentaires pour réduire les émissions produites par les véhicules ferroviaires diesel, les chauffages d'aiguilles et les gaz techniques d'ici à 2040. S'ils parviennent à financer intégralement les mesures définies à ce jour, les CFF pourront réduire leurs émissions de 85 à 90% d'ici à 2040 (par rapport à 2018).

Les mesures prévues d'ici à 2040 sont économiquement viables, notamment en raison de la baisse des prix des énergies renouvelables, de la réduction des frais de maintenance et de l'augmentation de l'efficacité énergétique, ainsi que des coûts prévisibles nécessaires à la neutralisation des émissions résiduelles des émissions des scopes 1 et 2. Pour la mise en œuvre des mesures, les CFF ont prévu, à moyen et long termes, des moyens financiers issus de leurs propres ressources. Les investissements dans l'infrastructure sont financés par des fonds alloués par la Confédération dans le cadre d'une convention sur les prestations. Le financement des mesures respectueuses du climat fera l'objet de discussions lors de la prochaine période de convention sur les prestations (2029-2032).

Neutralisation des émissions résiduelles à partir de 2040.

Malgré tous leurs efforts, les CFF ne parviendront pas à réduire entièrement les émissions de gaz à effet de serre liées à leur activité d'ici à 2040. Le recours à des systèmes de chauffage utilisant la chaleur à distance, la transformation des chauffages d'aiguilles au gaz dans le cadre du maintien de la substance, qui nécessite plus de temps que prévu, ainsi que les émissions générées par des gaz volatils lors de la production d'électricité (lacs de retenue) et en lien avec la climatisation entraîneront, d'après les estimations, des émissions résiduelles de 7 à 15% en 2040.

À partir de 2040, les CFF compenseront les émissions restantes liées à l'exploitation par des mesures ou des technologies qui prélèveront le CO₂ dans l'atmosphère dans une proportion correspondante, puis le capteront ou le stockeront de manière stable (émissions négatives). Les technologies relatives aux émissions négatives ne sont, pour l'heure, pas encore entièrement éprouvées, mais le marché est en cours de développement. Par conséquent, il est difficile de prévoir l'évolution des prix concernant ce type d'émissions.

Mesures et moyens de réduction des émissions de scope 3.

Les catégories de 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. Parmi les mesures contribuant à réduire ces émissions, on peut citer, par exemple, l'achat de matériaux à faible émission de CO₂ ou l'optimisation des constructions. En outre, la réduction des émissions est encouragée, entre autres, par son intégration dans les critères d'évaluation des achats ou l'identification d'autres concepts d'économie circulaire. En adhérant aux principes de la SBTi, les CFF s'engagent par ailleurs à réduire de moitié, d'ici à 2030 par rapport à 2018, la quantité de diesel achetée auprès de tiers pour alimenter leurs véhicules ferroviaires.

Au cours de l'exercice sous revue, la Direction du groupe CFF s'est penchée sur les prévisions de l'évolution des émissions de scope 3 liées à la chaîne d'approvisionnement d'ici à 2040. Jusqu'en 2040, les CFF développeront l'infrastructure sur mandat de la Confédération et acquerront du nouveau matériel roulant: les émissions devraient donc augmenter par rapport à l'année de référence 2018. Les progrès technologiques et les mesures internes à l'entreprise, telles que l'utilisation de produits métalliques à émissions réduites ou l'économie circulaire, ne compenseront que partiellement cette augmentation. Par conséquent, il est probable que les CFF manqueront leur objectif de réduire leurs émissions de 30% d'ici à 2030 (par rapport à 2018). Ils entendent donc aligner en 2026 leurs prévisions sur les priorités du rapport Transports '45 du DETEC et examiner les mesures et objectifs.

Afin de favoriser la réalisation de projets visant à réduire les émissions de CO₂, les CFF disposent en outre d'un fonds interne pour le climat, alimenté par les recettes provenant de la taxe sur le CO₂ que la Confédération reverse aux entreprises. En 2025, les CFF ont soutenu des projets du fonds climatique à hauteur de 0,8 million de francs. Ceux-ci ont par exemple contribué à développer des conditions techniques et d'exploitation propres à faire fonctionner à l'électricité des véhicules d'entretien et du service des travaux alimentés jusqu'ici au diesel afin de continuer de réduire la consommation par les CFF de carburants d'origine fossile.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	2018	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Réduction des émissions de gaz à effet de serre en tonnes de CO₂e						
Scopes 1 et 2	Année de référence	-35 800	-43 600	-52 500	-56 800	↘
Scope 3	Année de référence	-131 000	-196 000	-131 000	-15 000	↗
Réduction des émissions de gaz à effet de serre en pourcentage						
Scopes 1 et 2	Année de référence	-31,3	-38,2	-45,9	-49,7	↘
Scope 3	Année de référence	-10,1	-15,1	-10,1	-1,2	↗

Les variations de volume d’achat d’une année à l’autre entraînent de fortes fluctuations d’émissions de scope 3, en particulier dans la chaîne d’approvisionnement. Par rapport aux années précédentes, les émissions de scope 3 sont donc reparties à la hausse, contrairement aux émissions de scope 1 et de scope 2. En particulier, le surcroît d’émissions de catégories 1 (marchandises et services) et 2 (biens d’équipement et moyens de production) a eu pour conséquence que pendant l’année sous revue, les émissions de scope 3 ne s’établissent qu’à 1% environ au-dessous de ceux de l’année de référence 2018. Le surcroît d’activités de travaux et de renouvellement de la voie ferrée, les améliorations du calcul des émissions au moyen de l’intégration de facteurs actualisés d’émissions d’origine industrielle sont à l’origine de l’augmentation des émissions au cours de l’année sous revue.

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 outre, les primes de réassurance des CFF sont directement liées à l’atteinte de l’objectif de protection du climat grâce à la solution d’assurance «Sustainability-Linked Reinsurance» introduite en 2025. Ainsi, une confirmation externe avec assurance limitée («limited assurance») a été demandée quant à la qualité et à l’exhaustivité des informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre liées à l’exploitation (scopes 1 et 2; rapport disponible page 112-113).

Intensité des émissions de gaz à effet de serre.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Émissions de gaz à effet de serre spécifiques des trafics voyageurs et marchandises en suisse en g CO₂e/100 v-km et g CO₂e/100 t-km nette						
CFF Voyageurs (trafic grandes lignes et trafic régional), y c. filiales à voie normale et TGV Lyria	21,6	16,3	13,0	13,1	7,6	↘
Trafic régional CFF SA y c. filiales à voie normale	32,0	25,6	20,1	20,1	11,7	↘
Trafic grandes lignes CFF SA, y c. TGV Lyria	17,1	12,6	10,1	10,3	5,9	↘
Trafic marchandises en Suisse (CFF Cargo SA et SBB Cargo International) en g CO ₂ e/100 t-km nette	193,6	192,4	197,6	177,1	152,6	↘

Les émissions de gaz à effet de serre spécifiques correspondent aux émissions 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 DIN EN 16258). En 2025, les émissions spécifiques de gaz à effet de serre des années 2021-2024 ont fait l’objet d’un nouveau calcul. Le résultat diffère donc de ce qui figure dans les rapports de gestion précédents. Ce nouveau calcul se fonde sur le nombre définitif de kilomètres-voyageurs annuels, en lieu et place du nombre de kilomètres-voyageurs trimestriels provisoires, ainsi que sur la part définitive de l’énergie hydraulique contenue dans le courant de traction selon les attestations d’origine, en lieu et place de la valeur cible de 90% d’énergie d’origine hydraulique. De plus, la consommation de diesel à des fins de traction a fait l’objet d’une correction à titre rétroactif.

Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué en 2025 par rapport à l’année précédente. Cette évolution est avant tout due à l’augmentation de la part d’énergie hydraulique dans le courant de traction, passée de 90 à 100%, et à l’intégration, en trafic marchandises, de 25% d’huile végétale hydrotraitée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO): la part de HVO comprise dans le diesel est passée de 8% à 24%.

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Substances appauvrissant la couche d’ozone en kg CFC-11eq						
Fluides frigorigènes	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00	↘

En 2024 et 2025, 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_x), oxyde de soufre (SO_x) et autres émissions atmosphériques significatives.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Émissions atmosphériques significatives issues de la combustion de carburants et de combustibles en kg						
NO _x	473 800	470 200	428 100	399 500	338 000	↘
SO _x	3 100	3 600	3 000	2 600	2 600	→
PM2,5	7 200	7 300	7 500	7 600	7 100	↘
PM2,5-10	200	200	200	200	200	→
PM10	7 400	7 500	7 800	7 900	7 300	↘

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.

Informations complémentaires sur la méthode de gestion: [Protection du climat | cff.ch](#).

Énergie.

Objectif stratégique.

Les CFF fournissent une contribution essentielle à la mobilité durable en réalisant continuellement et systématiquement 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 en comparaison avec une évolution non influencée, 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 de courant 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. Les CFF remplaceront les véhicules sur rails à moteur diesel qui arriveront en fin de vie d’ici à 2040 par des véhicules sur rails à batterie électrique d’ici à 2040. À partir de 2033, le carburant utilisé pour les autres flottes sera composé à 100% d’huile végétale hydrogénée (HVO). D’ici à 2030, 50% au moins des véhicules routiers rouleront à l’électrique. À partir de 2040, ce sera le cas de l’ensemble de la flotte, à l’exception de quelques véhicules spéciaux.

Consommation d’énergie.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Consommation d’électricité et de courant ferroviaire en Suisse en GWh						
Courant ferroviaire	1 646	1 692	1 660	1 655	1 687	↗
Consommation propre pour la mise à disposition du courant ferroviaire	189	145	140	131	190	↗
Électricité pour les bâtiments et installations	298	290	285	282	275	↘
Consommation de carburant en Suisse en GWh						
Diesel fossile pour la traction ferroviaire	108	105	94	85	69	↘
HVO pour la traction ferroviaire	0	0	0	9	21	↗
Combustible pour les véhicules routiers, les machines et les engins	28	31	28	26	25	↘
Énergie thermique pour les bâtiments et installations en GWh						
Huile de chauffage	45,3	57,9	43,9	31,7	31,2	↘
Gaz naturel	59,8	45,4	43,6	41,4	34,6	↘
Propane	11,2	7,7	5,8	4,7	6,1	↗
Biogaz	7,4	5,9	4,8	8,0	13,4	↗
Bois	18,9	20,8	22,6	24,6	25,1	↗
Chauffage à distance	61,0	53,3	60,3	56,5	57,2	↗

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 d’huile de chauffage 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 à l’exclusion des autres filiales et participations.

En 2025, les CFF ont introduit l’utilisation de l’huile végétale hydrogénée (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) pour les véhicules ferroviaires à l’échelle nationale. Ainsi, une part de 25% minimum de HVO est ajoutée au diesel pour plus de 90% des véhicules sur rails.

Intensité énergétique.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Consommation d'énergie spécifique						
du trafic ferroviaire voyageurs en kWh/100 v-km	11,94	9,01	7,75	7,61	7,60	→
du fret ferroviaire en kWh/100 t-km nette	4,14	4,13	4,09	4,05	3,96	↘
pour tous les trains de voyageurs et de marchandises en kWh/100 train-km	1 069,47	1 079,82	1 058,86	1 048,14	1 044,55	→
pour tous les trains de voyageurs en kWh/100 train-km	997,68	1 015,91	999,25	993,77	998,24	→
pour tous les trains de marchandises en kWh/100 train-km	1 543,17	1 517,58	1 481,58	1 456,39	1 416,61	↘

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 d'énergie 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 CFF).

Énergies renouvelables.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Part des sources d'énergie renouvelable dans le courant ferroviaire en %	90,2	90,3	91,8	91,3	100,0	↗
Part des sources d'énergie renouvelable pour l'énergie thermique en %	27,7	27,8	31,6	36,3	37,7	↗
Part du chauffage des appareils de voie assuré par des énergies renouvelables en %	—	—	66,2	69,2	71,7	↗
Part des véhicules routiers à moteur entièrement électrique en %	—	—	6,6	11,6	17,6	↗
Production de courant à l'aide du photovoltaïque en GWh	6,2	6,4	8,2	10,6	14,3	↗

À partir de 2025, le courant ferroviaire sera issu à 100% de sources d'énergie renouvelables. La majeure partie est produite directement par les CFF dans des centrales hydroélectriques. La déclaration définitive repose sur les garanties d'origine et ne peut être effectuée qu'au printemps de l'année suivante. La part des sources d'énergie renouvelable pour l'énergie thermique est basée sur les quantités d'énergie achetées pour les bâtiments et les installations fixes, auxquelles s'ajoute l'énergie thermique produite par les pompes à chaleur utilisées. Tous les modules situés sur les installations et bâtiments des CFF contribuent à produire du courant à l'aide du photovoltaïque, qu'ils aient été réalisés dans le cadre d'une solution de contracting ou en tant qu'investissement propre. Les valeurs indiquées concernent CFF SA et CFF Cargo SA à l'exclusion des autres filiales et participations.

Efficacité énergétique.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Économies d'énergie en GWh	504	539	568	600	633	↗

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

Informations complémentaires sur la méthode de gestion: [Énergie durable | cff.ch](#).

Adaptation au changement climatique.

Objectif stratégique.

Les CFF sont conscients des risques et des opportunités liés au changement climatique. Ainsi, ils accroissent 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 compétences et la santé de leur personnel, et tiennent compte des répercussions du changement climatique sur l'exploitation et les chaînes d'approvisionnement. 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, ainsi que le risque de retards d'acquisition liés au climat.

Analyses de résilience.

Actuellement, la réglementation en cas de dommages dus à des événements naturels, conclue avec la Confédération et les assurances supplémentaires souscrites, offrent aux CFF une large garantie financière contre les effets du changement climatique. Soucieux de prévenir autant que possible les dommages liés au climat, les CFF examinent de manière ciblée leurs mesures d'adaptation et les complètent efficacement. Pour ce faire, ils évaluent en permanence, en collaboration avec des instituts de recherche et de conseil externes, l'impact du changement climatique sur leur portefeuille et leurs activités. Dans leurs analyses des risques climatiques, les CFF envisagent un scénario d'émissions moyen et élevé (GIEC SSP2-4,5 et SSP5-8,5) en considérant des horizons temporels à court (2030), moyen (2050) et long termes (2080).

Degré de maturité des analyses de résilience climatique.

Évaluation des effets du changement climatique sur	Risques physiques		Opportunités et risques transitoires
	Risques climatiques chroniques	Risques climatiques aigus	
la clientèle	analyse avancée	analyse avancée	analyse partielle
le personnel	analyse avancée	analyse avancée	analyse non commencée
les installations d'infrastructure	analyse partielle	analyse partielle	analyse partielle
le matériel roulant	analyse pilote	analyse pilote	analyse non commencée
l'immobilier	aucune analyse	analyse partielle	analyse non commencée
les achats	analyse pilote	analyse pilote	analyse non commencée

Les risques physiques et transitoires englobent les dangers climatiques et les événements transitoires liés au climat directement déterminants pour les CFF, tels qu'ils sont décrits dans les normes ESRS. Le degré de maturité est évalué comme suit: analyse avancée: analyse complète disponible, y c. évaluation financière; analyse partielle: analyse d'aspects partiels importants avec/sans évaluation financière en cours ou clôturée; analyse pilote: première analyse pilote réalisée; analyse non commencée: analyse systématique non encore effectuée; aucune analyse: aucune analyse prévue.

Résultats des analyses des risques physiques.

Le changement climatique peut compromettre le système ferroviaire de multiples manières. En premier lieu, il modifie le régime des eaux, entraînant davantage de crues ainsi que des glissements de terrain et de talus. En outre, des pluies plus fréquentes et plus fortes peuvent provoquer des inondations, des coulées de terre ou des coulées de boue dans de nouveaux endroits. L'hiver, le nombre d'avalanches de neige et de plaques de neige augmente. Tout cela accroît le risque de dommages aux installations ferroviaires et, par conséquent, de suppressions de trains et de retards. Depuis de nombreuses années, les CFF misent sur une gestion des dangers naturels proactive et basée sur les risques afin d'assurer, aujourd'hui comme demain, une protection adéquate de leur clientèle et de leur personnel contre des risques tels que les chutes de pierres, les coulées de boue, les crues et les avalanches.

Des conséquences plus importantes sont à prévoir du fait de l'augmentation du stress thermique l'été. De nombreuses catégories professionnelles, comme les artisanes et artisans, le personnel de manœuvre ou le personnel de nettoyage, exercent des activités physiques en plein air dans une proportion moyenne à élevée. Sans mesures d'adaptation, les pertes de productivité moyennes sur une année augmenteront à moyen et long termes, notamment lors des années de canicule.

Les épisodes de sécheresse étant de plus en plus fréquents l'été, les CFF devront dorénavant acheter davantage d'électricité sur le marché, ce qui, pour un scénario d'émissions élevé à l'horizon 2080, entraînera des surcoûts annuels significatifs en l'absence de mesures d'adaptation. La multiplication des événements météorologiques extrêmes augmente le risque de perturbation de l'approvisionnement énergétique. Analyser toutes les répercussions potentielles sur les installations d'infrastructure se révèle une tâche complexe et fastidieuse. De premières études pilotes montrent que le changement

climatique a un impact très variable sur les installations de télécommunication ou de sécurité, par exemple, et qu'un examen individuel est par conséquent nécessaire pour une quarantaine de types d'installations.

Retards dus à des conditions climatiques extrêmes.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Minutes de retard des voyageurs en raison de dérangements des installations d'infrastructure CFF dus à des conditions météorologiques et environnementales anormales, en millions de minutes	3,7	0,3	0,7	2,2	0,3	↘

Les minutes de retard de chaque train n'arrivant pas à l'heure (c'est-à-dire avec un retard d'au moins 3 minutes) sont multipliées par le nombre de voyageuses et voyageurs descendant du train. Le calcul ne tient compte que des minutes de retard directement provoquées et clairement attribuables à une cause.

Les perturbations dues à des conditions météorologiques exceptionnelles et ayant une répercussion sur les voyageuses et voyageurs, mesurées en minutes de retard des voyageurs, ont baissé de 85% environ par rapport à l'année précédente. Cette évolution est due avant tout à un hiver marqué par de faibles chutes de neige et par des températures douces (premier et quatrième trimestres 2025).

Pour l'heure, l'impact financier des dommages causés par des catastrophes naturelles au portefeuille immobilier des CFF est faible par rapport à la valeur d'assurance des bâtiments. Dans la catégorie des dommages causés par les inondations, ceux liés au changement climatique pourraient toutefois augmenter considérablement. Les inondations pourraient notamment aggraver les dommages aux bâtiments sur certains sites. Les CFF ont identifié les sites à risque afin de prendre des mesures supplémentaires et de continuer à garantir la sécurité des bâtiments ainsi que l'exploitation opérationnelle. Des critères supplémentaires, tels que la structure d'un bâtiment, son inventaire ou encore sa pertinence pour l'exploitation ferroviaire dans son ensemble, peuvent également accroître l'impact financier d'un sinistre. Aucune analyse systématique de ces critères n'a encore été réalisée pour les risques climatiques. Les CFF considèrent que les coûts de chauffage de leurs bâtiments diminueront considérablement d'ici à 2050 en raison de la hausse des températures. Par ailleurs, les besoins croissants en énergie de refroidissement, l'installation de nouveaux systèmes de refroidissement et les adaptations de l'enveloppe des bâtiments existants engendrent des coûts supplémentaires. À partir de 2050, les coûts énergétiques supplémentaires devraient dépasser les économies réalisées grâce à la baisse des coûts de chauffage.

Mesures et moyens d'adaptation au changement climatique.

Protection contre les risques naturels.

Les quelque 6000 ouvrages de protection et 87 hectares de forêts protectrices ainsi que le concept de surveillance et d'alerte professionnel permettront aux CFF de continuer à se préserver des dom-

mages 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. Ils investissent dans des technologies numériques telles que l'imagerie satellite et le géoradar pour la surveillance des dangers naturels. L'augmentation générale des températures accélère la croissance de la végétation, ce qui oblige les CFF à entretenir plus souvent les forêts de protection et les espaces verts déterminants pour la sécurité. En 2025, les dépenses des CFF pour la prévention des dangers naturels sont restées stables, bien que leur exposition à ces risques ait augmenté en raison de l'augmentation du trafic. Les CFF ont consacré environ huit millions de francs à la surveillance, à l'entretien et à la maintenance des mesures de protection. Ils ont dépensé de quatre à cinq millions de francs pour de nouvelles mesures de protection et pour des mesures de remplacement.

Protection de la clientèle et du personnel contre la chaleur.

Quelque 9100 climatiseurs abaissent la température dans la quasi-totalité des trains de voyageurs, rendant ainsi les voyages aussi agréables que possible pour la clientèle, même en cas de fortes chaleurs. L'été, une icône signale, dans l'horaire en ligne et l'application Mobile CFF, les trains non climatisés. En moyenne, une vingtaine de climatisations sont en dérangement par jour, soit un taux de défaillance de 0,24%.

Température à bord des trains.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Disponibilité des climatisations à bord des trains CFF Voyageurs, y c. Turbo et RegionAlps, en %	95,2	96,0	98,6	99,2	99,3	→

Lors des journées de grande chaleur où le thermomètre dépasse les 30 degrés Celsius, les systèmes de climatisation sont programmés pour que la température dans les trains soit de trois à dix degrés en dessous de la température extérieure. Cela correspond aux normes européennes, respectées également par les entreprises de chemin de fer étrangères. La disponibilité des installations de climatisation est calculée sur la base des annonces de dérangement par type de flotte. La durée de défaillance (du début de la perturbation à la fin de l'annonce) est calculée par intervalles d'une demi-journée.

Les CFF appliquent les prescriptions de la Suva pour protéger de la chaleur leurs collaboratrices et collaborateurs travaillant à l'extérieur, notamment en décalant les heures de travail à des moments où les températures sont moins élevées, en veillant à ce que les personnes concernées s'hydratent suffisamment et en leur permettant de prendre des pauses supplémentaires. En outre, ils fournissent à leur personnel, si nécessaire, des vestes réfrigérantes, des bonnets réfrigérants à porter sous le casque, ainsi que des casquettes réfrigérantes faisant partie de l'équipement de protection individuelle. En 2025, quelque 1000 collaboratrices et collaborateurs ont en recours à cette offre.

Protection de l'infrastructure ferroviaire.

En cas de chaleur prolongée, les rails peuvent atteindre une température pouvant aller jusqu'à 60 degrés, ce qui les rend susceptibles de se déformer. C'est notamment le cas sur de vieilles voies ou au terme de travaux effectués sur la voie ferrée, lorsque le rail n'a pas encore été sollicité. Des

rondes d'inspection régulières permettent de détecter rapidement les déformations de voie causées par la chaleur. Il suffit généralement, en guise de mesure immédiate, de réduire la vitesse sur le tronçon concerné. Ensuite, les déformations de l'assiette de la voie sont corrigées et les rails remplacés si nécessaire. Si ces mesures ne suffisent pas, les CFF rafraîchissent les zones exposées à l'aide d'eau.

État des voies.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre pour 100 km de voie principale						
Ruptures de rails	0,30	0,14	0,08	0,08	0,08	→
Déformations de la voie	0,13	0,30	0,28	0,19	0,34	↗

Le concept de rupture de rail désigne un rail séparé en au moins deux 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 ruptures de rail sont liées à des défauts des rails, à la charge ainsi qu'au froid et aux variations de température. Les déformations de la voie sont calculées sur la base du nombre de déjettements de la voie (> 50 mm) et du nombre d'écrasements (< 50 mm). Des températures inhabituellement élevées, les variations du mercure et une résistance au déplacement transversal insuffisante sur la voie peuvent engendrer des déformations de la voie.

Par rapport aux années précédentes, le nombre de déformations de la voie a augmenté en 2025. Cela s'explique par des températures estivales élevées et par des périodes fréquentes et prolongées de fortes chaleurs.

Organisation d'urgence et de crise pour la gestion des événements environnementaux.

Les CFF disposent d'un Business Continuity Management efficace, qui englobe une gestion des urgences et des crises de grande envergure et en réseau. En cas d'événements liés aux conditions météorologiques, cette organisation permet de rétablir l'exploitation ferroviaire dans les meilleurs délais afin de limiter les dommages financiers dus aux suppressions de trains et aux interruptions. Les scénarios de risque qui servent de base aux plans d'intervention, aux formations et perfectionnements ainsi qu'à la conception des exercices, s'appuient sur les scénarios de l'Office fédéral de la protection de la population. Ils reposent en outre sur les cartes des dangers naturels de la Confédération et des cantons.

Désimperméabilisation de surfaces.

Avec le changement climatique, la multiplication des journées caniculaires, des nuits tropicales et des périodes de sécheresse prolongées accentue le phénomène d'îlots de chaleur dans les villes, en particulier dans les zones fortement imperméabilisées. Pour contrer cette évolution, les CFF désimperméabilisent de manière ciblée des surfaces dans certaines gares et sur certains sites immobiliers, ce qui augmente l'évaporation et le rafraîchissement local. Une étude réalisée en 2025 sur le principe de la ville éponge révèle l'utilité de mesures complémentaires pour réduire les points chauds dans les gares et mieux gérer les conséquences des fortes précipitations. Les CFF renforcent la résilience climatique de leurs immeubles en associant surfaces désimperméabilisées et solutions techniques

adaptées. De nombreux bâtiments ne peuvent pas être rafraîchis simplement en aérant en raison du bruit, de la pollution de l'air ou de la température extérieure élevée. Les CFF mettent donc en œuvre des concepts optimisés de climatisation et de refroidissement dans les nouveaux bâtiments et, progressivement, dans les bâtiments existants. Dans la mesure du possible, ils ont recours à la méthode du Free-Cooling, qui utilise comme sources de froid l'air extérieur, les eaux souterraines, les eaux lacustres, les rivières ou la terre.

Opportunités liées à la protection du climat.

Les CFF s'engagent en premier lieu à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à mettre en œuvre les mesures d'adaptation au changement climatique. Ils proposent une offre de mobilité attrayante, respectueuse du climat et intégrant de nouveaux systèmes de mobilité intégrés, et encouragent le transfert des trafics routier et aérien vers le chemin de fer. Celui-ci gagne ainsi en importance, s'imposant toujours plus comme un moyen de transport efficace, respectueux du climat et transportant un grand nombre de voyageuses et voyageurs. Avec leur programme «Économies d'énergie et climat», les CFF réduiront considérablement leurs coûts d'ici à 2030. Le passage aux énergies renouvelables, qui contribue de manière déterminante à réduire les émissions de CO₂ liées à l'activité, permet une utilisation encore plus efficace de l'énergie, contribue à un approvisionnement en électricité sûr et économique des CFF, et réduit les coûts d'entretien du matériel roulant, de construction et de manœuvre. L'économie circulaire visée par les CFF garantit une utilisation des matériaux respectueuse des ressources et, partant, moins coûteuse. En plus de déployer des efforts de protection et de résilience climatiques, les CFF privilégient des approches modernes respectueuses du climat dans leurs projets de construction, ce qui fait d'eux un employeur attrayant pour le personnel qualifié. Les objectifs climatiques offrent en outre aux CFF de nouvelles idées commerciales. Ainsi, depuis 2025, les CFF mettent la solution d'assurance «Sustainability-Linked Reinsurance», lancée à titre expérimental en 2024, à la disposition de toutes leurs entreprises de réassurance. Cette solution lie directement les primes d'assurance à la réalisation de l'objectif de protection du climat. La stratégie climatique à long terme de la Suisse prévoit d'extraire et de stocker 12 millions de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère chaque année d'ici à 2050. Une infrastructure de transport respectueuse du climat qui évacue du CO₂ vers les lieux de stockage est un pilier de l'objectif de zéro émission nette en Suisse.

Informations complémentaires: [Adaptation au changement climatique | cff.ch](#)

Habitats durables.

L'urbanisation et le développement des infrastructures de transport contribuent à la dévalorisation et au morcellement des habitats naturels et menacent la flore et la faune indigènes en Suisse. Les CFF participent à cette mise en péril par leur infrastructure ferroviaire, leurs immeubles et les projets de construction prévus. Dans le même temps, les remblais de voie et les surfaces extérieures des immeubles CFF relient différents habitats, favorisant ainsi la préservation et le renforcement de la biodiversité.

Biodiversité.

Objectif stratégique.

Les CFF se sont fixé pour objectif d'entretenir 30% de leurs talus en les maintenant proches de l'état naturel d'ici à 2040. Ils contribuent ainsi à la mise en œuvre du Plan d'action Stratégie Biodiversité Suisse de la Confédération. En outre, les CFF encouragent la mise en réseau des biotopes pour les animaux à proximité des lignes ferroviaires ainsi que les espèces pérennes et adaptées aux sites dans les zones forestières, anticipant ainsi les conséquences du changement climatique. Les CFF luttent systématiquement contre les plantes néophytes envahissantes sur les surfaces précieuses du point de vue écologique. Dès lors que cela présente un intérêt écologique et une légitimité opérationnelle, les surfaces extérieures de bâtiments et d'installations industrielles des CFF sont revalorisées et gérées en les maintenant proches de l'état naturel.

Des talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Surface totale en ha	9 520	9 537	9 624	9 626	9 613	→
Surface totale des talus non boisés en ha	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	→
dont surfaces de biodiversité (surfaces maintenues proches de l'état naturel) en pourcentage	3,1	4,1	5,2	5,8	11,3 ¹	↗

¹ Avec le nouvel objectif de 30% de surfaces de biodiversité, valable depuis 2025, les surfaces vertes avec mesures de compensation écologiques résultant de projet d'aménagement et de renouvellement peuvent aussi être décomptées.

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.

Lutte contre les néophytes envahissantes.

Les CFF luttent contre les néophytes envahissantes conformément à leur stratégie ad hoc. Cette stratégie se base sur la législation fédérale et a été reconnue par l'autorité compétente (OFT). En plus de mettre l'accent sur les espèces dangereuses pour la santé et problématiques pour la sécurité de l'exploitation, les CFF luttent, dans le cadre des ressources disponibles, contre les espèces les plus courantes de la «Liste des néophytes envahissantes et potentiellement envahissantes de Suisse». Dans ce contexte, la consommation d'herbicides est réduite à un minimum. Toutes les espèces herbacées sont combattues exclusivement de manière mécanique, par désherbage. Pour les espèces ligneuses, on a recours à l'endothérapie végétale, dont l'utilisation d'herbicides est limitée.

Informations complémentaires: [Biodiversité | cff.ch](#)

Protection contre le bruit.

Objectif stratégique.

Les CFF s'efforcent, malgré l'augmentation du trafic, de protéger durablement du bruit excessif émis par les chemins de fer toutes les personnes vivant à proximité du réseau ferroviaire. À cet égard, le principe de proportionnalité est appliqué et les communautés concernées sont impliquées via les procédures ordinaires.

Mesures de protection contre le bruit.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Matériel roulant de CFF Voya- geurs peu bruyant en %	98,3	98,5	98,6	98,6	98,7	→
Wagons de CFF Cargo SA peu bruyants en %	98,8	98,8	98,8	99,8	99,8	→
Parois et buttes antibruit en km	417	422	425	427	427	→

Informations complémentaires: [Protection contre le bruit | cff.ch](#)

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 vise l'usage multiple des matériaux sans produire de déchets ni d'émissions polluantes. Comptant parmi les principaux com-manditaires de Suisse et possédant plus de 76 millions de tonnes de matériaux, les CFF sont à l'origine d'une importante consommation de matériaux et d'énergie qui a des consé-quences sur l'environnement et le climat.

Consommation de ressources.

Objectif stratégique.

Conscients des enjeux économiques, écologiques et des risques, les CFF font de la préservation des ressources une priorité absolue. L'économie circulaire est 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 essentiels utilisés.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Matériaux de construction pour la construction des voies en tonnes	643 632	642 313	602 158	499 944	565 057	↗
Gravier	63 996	59 349	64 215	59 481	64 340	↗
Ballast (nouveau)	466 495	465 499	426 900	336 733	390 702	↗
Ballast (retraité) ¹	140 000	120 000	120 000	110 000	85 000	↘
Traverses en béton	64 765	67 460	65 875	61 860	65 132	↗
Traverses en bois	4 815	4 997	4 463	2 248	4 384	↗
Traverses en acier	1 680	1 821	2 285	1 896	2 705	↗
Rails	41 881	43 187	38 419	37 725	37 794	→

¹ Les données concernent le ballast qui a pu être nettoyé sur place lors des travaux de renouvellement des voies et directement réutilisé comme tel.

Informations complémentaires: [Économie circulaire | cff.ch](#)

Nous sommes un employeur responsable.

Employeur attrayant.

Les CFF, qui comptent parmi les principaux employeurs de Suisse, sont responsables des conditions de travail de 35 770 collaboratrices et collaborateurs. Ils créent des conditions-cadres axées sur les besoins de la société et qui permettent à leur personnel de concilier de manière optimale vie privée et vie professionnelle. La convention collective de travail (CCT) offre des conditions de travail extrêmement stables et garantit la participation ainsi que le droit de codécision au sein de l'entreprise.

Conditions de travail.

Objectif stratégique.

Les CFF font partie des meilleurs employeurs de Suisse. Ils offrent d'excellentes conditions-cadres à des personnes engagées, 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.

Effectif.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de collaboratrices et collaborateurs du groupe en ETP	33 943	34 227	34 987	35 569	35 770	→
dont CFF SA et CFF Cargo SA	28 172	29 005	29 697	30 151	30 192	→
dont personnes soumises à la CCT en %	94,8	94,8	94,7	94,7	94,6	→
dont personnes sous contrat CO en %	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4	↗
dont filiales	5 770	5 222	5 290	5 418	5 578	↗
Fluctuation en ETP	1 932	2 033	2 211	2 138	2 096	↘
Part du personnel à temps partiel en %	22,9	23,4	24,4	25,4	26,4	↗
dont femmes	56,2	55,6	56,2	56,9	58,0	↗
dont hommes	15,3	15,9	16,7	17,5	18,3	↗

Congé parental.

En matière de congé parental, les CFF vont au-delà des droits légaux. Ils garantissent à leurs collaboratrices un congé de maternité de 18 semaines à la naissance d'un enfant. Les pères bénéficient d'un congé de paternité d'une durée de 20 jours. Le congé pour adoption est de 20 jours. En outre, il est possible de demander un congé non rémunéré d'une durée maximale de trois mois pour l'éducation des enfants. Le personnel est informé de ses droits aux congés.

Les CFF s'engagent en faveur d'une conciliation entre vie professionnelle et familiale. Ils proposent plusieurs offres de conseil aux membres de leur personnel et permettent des modèles de travail flexibles. De plus, avec FamilyCare, les CFF soutiennent les parents dans l'organisation et le financement d'une garde externe à la famille.

Concernant le nombre exact de collaboratrices et collaborateurs ayant pris un congé parental en 2025, 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.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Rang selon le classement Universum						
Étudiantes et étudiants						
Commerce	23	15	21	23	22	↘
Ingénierie	5	5	3	2	5	↗
Informatique	8	9	8	5	6	↗
Sciences naturelles	16	12	10	7	8	↗
Professionnelles et profession- nels						
Commerce	9	8	2	4	4	→
Ingénierie	1	3	1	1	1	→
Informatique	4	7	3	4	5	↗
Sciences naturelles	9	0	8	7	9	↗

Universum, numéro 1 mondial dans le domaine de l'image de marque des employeurs, dresse dans 23 pays, dont la Suisse, un classement des 100 employeurs les plus appréciés. Chaque année, Universum publie des classements spécifiques aux branches, qui s'appuient sur les réponses d'étudiantes et étudiants d'universités et de hautes écoles ainsi que de personnes actives.

Informations complémentaires: [Avantages sociaux | cff.ch](#)

Dialogue social.

Objectif stratégique.

Les CFF s'engagent en faveur d'un partenariat social concret et constructif avec les quatre associations du personnel SEV, transfair, VSLF et ACTP. Par ce dialogue social, ils poursuivent l'objectif stratégique qui consiste à garantir la paix sociale et à accompagner les processus de changement et de restructuration de manière anticipative, transparente et orientée solution. En partenariat avec les associations du personnel, les CFF créent des conditions de travail efficaces et attrayantes qui favorisent la motivation, la volonté de s'investir et la responsabilité individuelle des collaboratrices et collaborateurs, et qui contribuent au développement d'une organisation performante. En outre, les CFF garantissent que les intérêts de toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs sont représentés au sein de l'entreprise à travers la Commission du personnel. Celle-ci participe à l'aménagement des conditions et postes de travail et contribue à une culture d'entreprise basée sur la confiance, le respect et la participation. Le travail de la Commission du personnel renforce la capacité des CFF à identifier les défis à un stade précoce et à élaborer des solutions conformes aux besoins du personnel et aux objectifs stratégiques de l'entreprise.

Mesures 2025

Fin 2024, les conventions collectives (CCT) 2019 des CFF et de CFF Cargo, actuellement en vigueur, ont été prolongées jusqu'au 31 décembre 2028 avec les associations du personnel. C'est important car la CCT prévoit un devoir de paix en contrepartie du renoncement général aux licenciements pour des raisons structurelles ou économiques. Début décembre 2025, les CFF ont conclu avec succès les négociations annuelles relatives aux mesures salariales 2026 avec les associations du personnel: 1,5% de la masse salariale est dédié aux augmentations individuelles de salaires pour les collaboratrices et collaborateurs soumis aux CCT des CFF et de CFF Cargo, un pourcentage substantiel par rapport à ce qu'accordent d'autres entreprises suisses. Après plus de dix mois de pourparlers, les négociations portant sur les réglementations sectorielles du temps de travail chez PP-BP ont aussi abouti en novembre 2025: un accord a été trouvé s'agissant de la logique de répartition et des réglementations du temps de travail pour le personnel des locomotives, la manœuvre, le nettoyage et l'assistance clientèle.

Comme chaque année, deux entretiens ont été menés en 2025 entre les associations du personnel et des membres de la direction, à l'échelle du groupe comme des divisions, afin d'aborder les défis actuels des CFF, les projets centraux, les dossiers politiques pertinents et une sélection de thèmes concernant les collaboratrices et collaborateurs. Cette année, la suppression de postes chez CFF Cargo a constitué l'un des principaux sujets: les associations du personnel ont, à ce titre, fait usage de leur droit d'information et de consultation. D'autres initiatives de réorganisation (notamment concernant les finances, l'informatique et l'assistance clientèle) ont pu être lancées avec brio. En outre, des comités spécialisés communs se sont penchés sur des questions d'interprétation de la CCT ainsi que sur des thèmes tels que la sécurité, la protection de la santé, l'égalité de traitement et l'intégration.

Enfin, des séances régulières d'échanges ont eu lieu avec la Commission du personnel afin de pouvoir prendre connaissance suffisamment tôt des sujets de préoccupation du personnel et d'en tenir compte dans les processus de prise de décisions.

Satisfaction du personnel.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de points						
Satisfaction du personnel	71	71	72	73	73	→
Motivation du personnel	78	78	79	80	80	→

L'enquête auprès du personnel s'est déroulée du 16 septembre au 9 octobre 2025. 23 765 collaboratrices et collaborateurs y ont participé (76% des effectifs, contre 74% en 2024), soit 660 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, +/-0), «Engagement envers les CFF» (85 points, +/-0) et «Contribution personnelle à la réalisation des objectifs du groupe» (83 points, +/-0).

Informations complémentaires:

[Convention collective de travail CFF](#) et [Convention collective de travail CFF Cargo](#)

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.

Objectif stratégique.

Au cours des trois prochaines années, les valeurs cibles relatives aux indicateurs d'épuisement, de santé professionnelle et de résilience organisationnelle doivent rester inchangées. Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein ne doit par ailleurs augmenter que de façon modérée – et ce en dépit du changement démographique aux CFF. Les CFF souhaitent maintenir le nombre d'accidents professionnels à un niveau faible.

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Valeurs de l'enquête réalisée auprès du personnel en points (0-100)						
Épuisement	37	37	37	36	36	→
Santé au travail	83	82	83	83	83	→
Résilience organisationnelle	74	74	74	75	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.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	13,2	15,3	14,4	14,9	15,3	↗

Le nombre de jours d'absence par poste à temps plein (ETP) est supérieur à celui de l'année précédente. Cette augmentation s'explique, d'une part, par une augmentation des cas de maladie, notamment une forte vague de grippe en 2024 et 2025, ainsi que la circulation persistante de virus respiratoires tels que le SARS-CoV-2, le rhinovirus, le VRS et les adénovirus; d'autre part, par une hausse des absences de longue durée imputables à des troubles psychiques (principalement chez les jeunes et les générations intermédiaires) et liées à des activités physiquement éprouvantes (dans toutes les tranches d'âge). En outre, la pandémie a engendré un changement de comportement, qui se traduit notamment par une progression des absences de courte durée. Cette évolution varie selon les métiers et les tranches d'âge et a des causes multiples (p. ex. conditions de travail, direction, conflits au sein des équipes, aspects personnels ou liés à la motivation). Elle se retrouve dans tous les domaines de l'économie suisse. Enfin, on observe deux effets démographiques contraires. La hausse du nombre de collaboratrices et collaborateurs de plus de 50 ans, qui était jusqu'ici considérée comme un facteur d'absences prolongées, s'atténue en raison de la vague actuelle de départs à la retraite. Dans le même temps, le recrutement de plus en plus de collaboratrices et collaborateurs de moins de 35 ans et la tendance croissante aux absences de courte durée dans les jeunes générations engendrent une hausse du nombre de jours d'absence.

Blessures professionnelles.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	0	3	1	1	0	↘

En 2025, des accidents professionnels ont engendré plusieurs blessures graves aux CFF, mais pas de décès.
Informations complémentaires: [Santé | cff.ch](#) et [La sécurité au travail dans les chemins de fer | cff.ch](#)

Diversité, égalité de traitement et égalité des chances.

Les CFF emploient du personnel originaire de toutes les régions linguistiques de Suisse, et de 105 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 de genre, 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 eu pour ambition de doter chaque équipe de direction composée de plus de six membres de deux femmes ou plus d'ici à 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.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Part de femmes en %						
chez CFF SA et CFF Cargo SA	18,8	19,0	19,4	19,9	20,5	↗
parmi les cadres dirigeants	15,0	16,1	17,6	18,5	19,6	↗
au sein de la Direction du groupe	12,5	12,5	22,2	22,2	22,2	→
au Conseil d'administration	33,3	33,3	44,4	44,4	33,3	↘
parmi les nouvelles personnes recrutées	26,3	22,0	24,6	26,3	28,4	↗
Cadres dirigeants en fonction de la langue de communication en %						
allemand	77,0	76,6	76,5	76,1	75,7	↘
français	16,6	16,9	16,9	17,0	17,1	↗
italien	6,4	6,5	6,7	7,0	7,2	↗

L'ambition n'a pas été atteinte au cours de l'exercice sous revue. Les valeurs relatives à la part de femmes et au plurilinguisme évoluent positivement, mais plus lentement qu'espéré. Les CFF ont donc décidé de poursuivre leurs efforts et de prolonger leur ambition jusqu'en 2030.

Système salarial non discriminatoire.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Inégalité salariale liée au sexe en défaveur des femmes, en % chez CFF SA	0,6	0,7	0,5	0,1	0,3	↗

À la demande des CFF, le Competence Centre for Diversity and Inclusion (CCDI) de l'Université de Saint-Gall réalise tous les ans une analyse de l'équité salariale. La vérification des données s'effectue au moyen de Logib, le modèle d'analyse standard reconnu de la Confédération. Le CCDI accorde le label «We pay fair» lorsque la différence salariale entre les femmes et les hommes ne dépasse pas le seuil de tolérance de 5% et que les directives sur les marchés publics de la Confédération sont respectées. Une valeur cible facultative de 2,5% est applicable à partir de 2025 pour les analyses de l'équité salariale avec Logib en dehors des marchés publics. Elle ne constitue pas une valeur limite contraignante, mais sert à étudier précisément les résultats de l'analyse.

Les CFF ont de nouveau obtenu un excellent résultat lors de l'examen 2025 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 0,3% en défaveur des femmes, les CFF enregistrent à nouveau un très bon score.

Non-discrimination.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de cas ouverts						
Discrimination	–	9	19	31	40	↗
Mobbing	–	21	27	49	48	↘
Harcèlement sexuel	–	14	36	44	33	↘

Sont indiqués les signalements reçus par la Consultation sociale en 2025 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.

Plus d'informations: [Diversité, égalité des chances et inclusion | cff.ch](https://www.cff.ch/fr/diversite-et-inclusion)

Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.

Mobilité durable.

La mobilité est la base d’une société en bonne santé et d’une économie fonctionnelle. Or, un développement de l’offre de transport s’accompagne d’une augmentation des embouteillages, des accidents, du bruit et des émissions. En outre, les personnes à mobilité réduite ou atteintes de troubles sensoriels rencontrent de nombreux obstacles physiques et numériques au quotidien lors de leurs déplacements. La Suisse a donc besoin de solutions de mobilité qui soient socialement acceptables, préservent l’environnement et améliorent le bien-être. Les transports publics, et partant les CFF, jouent un rôle central à cet égard.

Accessibilité.

Objectif stratégique.

Les CFF permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en train en toute autonomie. Ils mettront en œuvre la loi sur l’égalité pour les handicapés (LHand) dans son intégralité dans les meilleurs délais. 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. En outre, des solutions de remplacement accessibles sont disponibles pour tous les points de contact fixes déterminants le long de la chaîne de voyage.

Gares permettant un accès au chemin de fer sans obstacles.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Nombre de gares de CFF SA accessibles de plain-pied	441	394	463	485	503	↗

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. Suite à une précision des exigences en la matière, moins de gares sont considérées comme accessibles en 2022. 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 2025, 104 gares sur les 503 accessibles de plain-pied étaient partiellement conformes (+3 gares).

Utilisation de matériel roulant accessible.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Utilisation de matériel roulant accessible en %	–	90,7	92,9	94,3	95,5	↗
dont trafic régional	–	98,5	98,3	98,5	98,7	→
dont trafic grandes lignes	–	62,1	74,0	81,1	85,4	↗
dont trafic voyageurs international	–	40,0	44,0	38,6	48,1	↗

Depuis 2023, les CFF informent leur clientèle du niveau d’accessibilité du matériel roulant en lui indiquant le pourcentage de véhicules accessibles, c’est-à-dire à plancher surbaissé, sur l’ensemble des liaisons quotidiennes assurées par CFF SA [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.

Mesures de transition et de remplacement.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2023/2024
Nombre de trajets de navettes des CFF	-	-	-	594	1 014	↗
Nombre de prestations d'assis- tance fournies par les CFF	-	-	72 018	67 025	75 199	↗

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 corres- pond à la somme annuelle des interventions effectuées par les assistantes et assistants clientèle, les aides en gare et le personnel à bord des trains. Depuis 2025, des prestations d'assistance complémentaires au-delà du minimum légal sont proposées au besoin à toutes les voyageuses et tous les voyageurs en situation de handicap.

Niveau d'accessibilité des points de contact numériques.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2023/2024
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques en %	86,3	88,3	92,3	93,4	93,5	→

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 avec un handicap visuel, auditif ou moteur.

Les CFF ne sont pas encore en mesure de proposer une accessibilité intégrale pour tous les points d'accès fixes déterminants pour deux raisons principales: d'une part, les retards pris dans l'installation des boîtiers acoustique sur les quais et, d'autre part, la difficulté de proposer sous forme écrite toutes les annonces diffusées en direct dans le train. Les solutions de remplacement sur téléphone mobile (p. ex. l'appli Inclusive CFF) proposent des informations et des services d'ores et déjà en grande partie accessibles. Pour autant, les CFF aspirent toujours à proposer des points de contact numériques entièrement accessibles.

Informations complémentaires: [Voyager avec une mobilité réduite | CFF.ch](#)

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 coordon- nés. 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.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2023/2024
Part du rail dans le trafic voya- geurs motorisé en %	13,8	16,8	18,4	18,7	-	↗
Part du rail dans l'ensemble du trafic marchandises en %	37,5	37,7	37,8	36,9	-	↘

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 2025.

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2023/2024
Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en %	0,4	35,3	15,5	2,6	13,3	↗
Hausse de la demande pendant les heures creuses en %	8,5	36,2	17,1	2,4	3,7	↗

Heures de grande affluence: du lundi au vendredi, de 6h00 à 8h59 ainsi que de 16h00 à 18h59.

Informations complémentaires: [Mobilité durable | CFF.ch](#)

Sécurité et résilience.

Un réseau ferroviaire performant, stable et résilient contribue grandement à une économie et à une société sûres et efficaces. Les CFF veillent à ce que leurs clientes et clients voyagent en toute sécurité. Ils protègent également leur exploitation des attaques du cyberspace, car sans infrastructure informatique sûre, aucun train ne pourrait circuler.

Sécurité de la clientèle.

Objectif stratégique.

La sécurité des clientes et clients constitue la priorité absolue des CFF. C'est pourquoi ils investissent depuis des années dans des technologies de pointe. Ils entendent maintenir le niveau de sécurité très élevé de l'exploitation ferroviaire.

Événements graves imputables aux CFF

Depuis plusieurs années, les CFF n'ont plus enregistré d'événements graves de leur fait ayant entraîné le décès de voyageuses ou voyageurs. Aucun accident mortel ne s'est produit au cours de l'exercice sous revue, tout comme l'année précédente.

Informations complémentaires: [Sécurité dans l'environnement ferroviaire | CFF.ch](#)

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. Ils améliorent 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.

Informations complémentaires: [Sécurité de l'information pour protéger les CFF | CFF.ch](#)

Achats durables.

Les entreprises ont la responsabilité de garantir la protection des personnes et de l'environnement dans leurs chaînes d'approvisionnement. Les CFF comptent parmi les principaux commanditaires de Suisse et travaillent avec des milliers de fournisseurs. Ils respectent les objectifs relatifs aux procédures de soumission des marchés publics et tiennent ainsi compte non seulement du prix et de la qualité lors de l'adjudication, mais aussi des aspects écologiques et sociaux. De cette manière, ils entendent limiter les coûts environnementaux indirects et assumer leur obligation de diligence dans la chaîne d'approvisionnement en matière de respect des droits humains.

Responsabilité sociale dans la chaîne d'approvisionnement.

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 durables. Par ailleurs, la couverture du volume d'achat des CFF par des fournisseurs avec une évaluation EcoVadis ne cesse de progresser. Enfin, les CFF réduisent la probabilité de violation des droits du travail et des droits humains par les fournisseurs sélectionnés en exigeant des certificats des fournisseurs à risque et en menant des audits.

Maturité des achats durables.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Évaluation EcoVadis des achats durables de CFF SA en points (1-100)	70	70	60	60	66	↗

Les CFF font l'objet d'une réévaluation tous les deux ans. La prochaine aura lieu en 2027.

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
Évaluation de la durabilité des fournisseurs						
Couverture en % du volume d'achat par des fournisseurs avec une évaluation EcoVadis	14	20	28	32	37	↗
Valeur moyenne de tous les fournisseurs évalués en points (1-100)	59,6	58,8	59,8	65,0	66,0	↗
Nombre d'audits sociaux menés						
Audits complets	6	5	5	5	4	↘
Audits de suivi	2	2	1	2	2	→

Les audits complets et les audits de suivi sont désormais indiqués. Un audit de suivi est un audit intermédiaire réalisé systématiquement lorsque l'audit complet a abouti à une note inférieure à B. En outre, le nombre d'audits est maintenant calculé via la plate-forme ad hoc.

Groupes de marchandises et zones géographiques présentant un risque majeur de cas de travail des enfants et de travail forcé.

Une analyse des chaînes d'approvisionnement des CFF a révélé que le risque de cas de travail des enfants et de travail forcé était faible pour tous les groupes de marchandises et en comparaison avec d'autres sujets liés aux droits humains. Les groupes de marchandises les plus concernés proviennent du secteur textile, de la construction ainsi que des composants mécaniques des véhicules ferroviaires. S'agissant des installations photovoltaïques et des rails, le risque augmente dans la chaîne d'approvisionnement inférieure. Il est également plus marqué dans les régions et pays ayant tendance à être fortement impliqués dans ces chaînes d'approvisionnement, à savoir l'Europe de l'Est, la Bosnie-Herzégovine et l'Inde, ainsi que la Turquie et la Chine dans la chaîne d'approvisionnement inférieure.

Les CFF ont conscience de ces risques et mènent depuis plusieurs années des audits sociaux auprès de fournisseurs implantés dans ces régions. Les audits sociaux réalisés en 2025 et mentionnés plus haut ont ainsi été effectués en Bosnie-Herzégovine, en Pologne, en Slovaquie, en Roumanie et en Chine.

Informations complémentaires: [Achats durables | CFF.ch](#) et [Droits humains | CFF.ch](#)



Chemins de fer fédéraux suisses CFF
Rapport de l'auditeur indépendant pour une
mission d'assurance limitée sur Bilan des gaz à effet de serre
pour l'exercice clos le 31 décembre 2025

Rapport de l'auditeur indépendant pour une mission d'assurance limitée sur Bilan des gaz à effet de serre des Chemins de fer fédéraux suisses CFF conformément à la norme ISAE 3000 (révisée) et ISAE 3410

Au Conseil d'administration de
CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES CFF, BERNE

Portée

Nous avons été engagés pour mettre en œuvre une mission d'assurance afin de fournir une assurance limitée sur les informations non financières sélectionnées dans le rapport de développement durable en tant que partie du rapport de gestion (le « Rapport ») des Chemins de fer fédéraux suisses CFF (« la Société ») pour l'exercice clos au 31 décembre 2025.

Notre mission d'assurance limitée s'est concentrée exclusivement sur les informations suivantes :

- Bilan des gaz à effet de serre: Émissions du Scope 1 à la page 94
- Bilan des gaz à effet de serre: Émissions du Scope 2 à la page 94

Nous n'avons pas mis en œuvre de procédures d'assurance sur d'autres informations incluses dans le Rapport que celles décrites au paragraphe précédent et, par conséquent, nous n'exprimons pas de conclusion sur ces informations.

L'objet de notre mission ne s'étend pas aux informations relatives à des périodes antérieures à la période de référence allant du 1er janvier au 31 décembre 2025 ou à des informations en dehors du rapport de développement durable. Cela s'applique en particulier aux références du rapport de développement durable 2025 au rapport de gestion de la Société, ainsi qu'aux références à d'autres informations externes.

Critères applicables

La Société a défini les critères applicables suivants (les « critères applicables »):

- GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, Corporate Standard, version révisée
- Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (Normes GRI) GRI 305-1 et GRI 305-2

Limites inhérentes

L'exactitude et l'exhaustivité des informations non financières sont soumises à des limites inhérentes compte tenu de leur nature et de leurs méthodes de détermination, de calcul et d'estimation de ces données. Notre rapport d'assurance doit donc être lu à la lumière du document *Bilan des gaz à effet de serre CFF 2025. Bases et méthodes* (disponible en allemand uniquement), ses définitions et procédures relatives à la présentation de renseignements sur les questions non financières.

Responsabilité du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est responsable de la sélection des critères applicables ainsi que de la préparation et de la présentation, dans tous leurs aspects significatifs, du rapport de développement durable conformément aux critères applicables. Cette responsabilité comprend la

Rapport de gestion 2025 **112**

sous revue, y compris le processus de collecte, de compilation et de déclaration des informations et des données non financières

- Vérification de la bonne application des critères de calcul conformément aux méthodologies énoncées dans les critères applicables
- Procédures d'examen analytique à l'appui du caractère raisonnable des données
- Identification et mise à l'épreuve des hypothèses à l'appui des calculs
- Mise à l'épreuve d'un échantillon des informations sous-jacentes afin de vérifier l'exactitude des données

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre conclusion.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre et des éléments probants que nous avons obtenus, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les informations non financières sélectionnées de la Société n'ont pas été préparées, à tous aspects importants, conformément aux critères applicables.

Utilisation restreinte

Le présent rapport est préparé exclusivement pour la Société et uniquement aux fins de leur faire un rapport sur le résultat de la mission d'assurance sur le bilan des gaz à effet de serre. Dans le cadre de notre conclusion, nous déclinons toute responsabilité (légale ou autre) eu égard à ou en lien avec une autre fin pour laquelle notre rapport, y compris sa conclusion, peut être utilisé, ou toute autre personne à laquelle il est montré ou remis, et aucune autre personne n'est autorisée à se fier à notre conclusion.

Nous autorisons la publication de notre rapport, dans son intégralité uniquement et conjointement aux critères applicables, afin de permettre au Conseil d'administration de prouver qu'il s'est acquitté de ses obligations en matière de gouvernance en commandant un rapport d'assurance indépendant sur le bilan des gaz à effet de serre, mais nous déclinons toute responsabilité vis-à-vis de tous tiers. Dans toute la mesure permise par la loi, nous déclinons toute responsabilité vis-à-vis de toute personne autre que la Société eu égard à notre travail et au présent rapport.

Deloitte AG



Fabien Lussu
Expert-réviseur agréé
Partner



Abetare Zymeri
Expert-réviseur agréé
Director

Zürich, le 26 février 2026

Rapport sur les questions climatiques.

Les CFF exposent volontairement les répercussions, risques et opportunités que le climat présente pour eux. Ils veulent ainsi montrer à la Confédération et à la population les conséquences opérationnelles et financières du changement climatique sur leur activité. Ce faisant, ils s'appuient sur l'ordonnance relative au rapport sur les questions climatiques (CO 964a-c), la directive Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) et les normes européennes d'information en matière de durabilité (ESRS, version Omnibus de novembre 2025) de l'UE.

Gouvernance.

Source	Élément d'information	Localisation
ESRS 2 GOV-2	Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation	p. 96

Stratégie.

Source	Élément d'information	Localisation
ESRS E1-1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	p. 95
ESRS E1-2	Description des procédures permettant d'identifier et d'évaluer les impacts, risques et opportunités matériels liés au climat ainsi que des analyses de scénarios climatiques	p. 98-99, 101
ESRS E1-3	Résilience face au changement climatique	p. 98-99

Gestion des répercussions, des risques et des opportunités.

Source	Élément d'information	Localisation
ESRS E1-4	Directives en lien avec la protection du climat et l'adaptation au changement climatique	p. 93-95, 98
ESRS E1-5	Mesures et moyens liés à la protection du climat et au changement climatique	p. 95, 99-101

Indicateurs et objectifs.

Source	Élément d'information	Localisation
ESRS E1-6	Cibles liées à l'atténuation du changement climatique	p. 93
ESRS E1-7	Consommation d'énergie et mix énergétique	p. 97-98
ESRS E1-8	Émissions brutes de GES des scopes 1, 2 et 3	p. 94
ESRS E1-9	Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone	p. 95
ESRS E1-10	Tarification interne du carbone	Pour des raisons liées au droit des subventions, les CFF ne peuvent pas appliquer de tarification interne du carbone.
ESRS E1-11	Effets financiers attendus des risques physiques et de transition matériels et opportunités potentielles liées au climat	p. 99-101

Index GRI.

Déclaration d'application: les CFF ont communiqué les informations dans le respect des normes GRI pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2025. 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
L'organisation et ses pratiques de reporting GRI 2: Informations générales 2021	2-1 Détails sur l'organisation	p. 24
	2-2 Entités incluses dans le reporting de durabilité de l'organisation	p. 91
	2-3 Période, fréquence et point de contact du reporting	p. 91, 119
	2-4 Reformulations d'informations	p. 91
	2-5 Assurance externe	p. 91, 112-113
Activités et travailleurs GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	p. 4-5, 90
	2-7 Employés	Personnel reporting.sbb.ch/fr
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	Location de personnel reporting.sbb.ch/fr
Gouvernance GRI 2: Informations générales 2021	2-9 Structure et composition de la gouvernance	p. 25, 45
	2-10 Nomination et sélection des membres de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 31, 35
	2-11 Présidence de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 26, 35
	2-12 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans la supervision de la gestion des impacts	p. 31-32, 40
	2-13 Délégation de la responsabilité de la gestion des impacts	p. 33, 40
	2-14 Rôle de l'organe de gouvernance le plus élevé dans le reporting de durabilité	p. 33, 119
	2-15 Conflits d'intérêts	p. 27, 37
	2-16 Communication des préoccupations majeures	p. 33
	2-17 Connaissance partagée de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 28-30, 38-40
	2-18 Évaluation de la performance de l'organe de gouvernance le plus élevé	p. 32
	2-19 Politiques de rémunération	p. 41
	2-20 Processus de détermination de la rémunération	p. 41-42
	2-21 Ratio de rémunération totale annuelle	p. 41
Stratégie, politiques et pratiques GRI 2: Informations générales 2021	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	Engagement en faveur du développement durable cff.ch
	2-23 Engagements politiques	p. 33-34, 45
	2-24 Intégration des engagements politiques	p. 34
	2-25 Processus de remédiation des impacts négatifs	p. 33-34
	2-26 Mécanismes permettant de demander conseil et de soulever des préoccupations	p. 33-34
	2-27 Conformité aux législations et aux réglementations	p. 33-34
	2-28 Adhésions à des associations	p. 24
Engagement des parties prenante GRI 2: Informations générales 2021	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes	p. 45
	2-30 Négociations collectives	p. 103

Thèmes pertinents.

Source	Localisation/Motif d'omission	Localisation/Motif d'omission
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-1 Processus pour déterminer les thèmes pertinents	p. 91
	3-2 Liste des thèmes pertinents	p. 92
Protection du climat		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Protection du climat cff.ch
GRI 305: Émissions 2016	305-1 Gestion des thèmes pertinents	p. 94
	305-2 Émissions indirectes de GES (scope 2)	p. 94
	305-3 Autres émissions indirectes de GES (scope 3)	p. 94
	305-4 Intensité des émissions de GES	p. 96
	305-5 Réduction des émissions de GES	p. 16, 96
	305-6 Émissions de substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO)	p. 96
	305-7 Émissions d'oxydes d'azote (NO _x), d'oxydes de soufre (SO _x) et autres émissions atmosphériques significatives	p. 97
Énergie		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Énergie durable cff.ch
GRI 302: Énergie 2016	302-1 Consommation énergétique au sein de l'organisation	p. 97
	302-3 Intensité énergétique	p. 98
	302-4 Réduction de la consommation énergétique	p. 16, 98
Indicateur CFF	Énergies renouvelables	p. 98
Adaptation au changement climatique		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Adaptation au changement climatique cff.ch
Indicateur CFF	Maturité des analyses de la résilience climatique	p. 99
	Retards dus à des conditions climatiques extrêmes	p. 99
	Température à bord des trains	p. 100
	État des voies	p. 100
Biodiversité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Biodiversité cff.ch
GRI 101: Biodiversité 2024	101-1 Politiques visant à stopper et à inverser la perte de biodiversité	p. 101-102
	101-2 Gestion des impacts sur la biodiversité	p. 101-102
Indicateurs CFF	Talus maintenus proches de l'état naturel sur les surfaces de biodiversité	p. 101
	Lutte contre les néophytes envahissantes	p. 102
Protection contre le bruit		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Protection contre le bruit cff.ch
Indicateurs CFF	Matériel roulant CFF Voyageurs peu bruyant	p. 102
	Wagons CFF Cargo SA peu bruyants	p. 102
	Parois et talus antibruit	p. 102
Consommation de ressources		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Économie circulaire cff.ch
GRI 301: Matières 2016	301-1 Matières utilisées par poids ou par volume	p. 102
	301-2 Matières recyclées utilisées	p. 102

Source	Localisation/Motif d'omission	Localisation/Motif d'omission
Conditions de travail		
GRI 3: Gestion des thèmes pertinents	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Avantages sociaux cff.ch
GRI 401: GRI 401: Emploi 2016	401-1 Recrutement de nouveaux employés et rotation du personnel	p. 103
	401-3 Congé parental	p. 103
Indicateurs CFF	Effectif	p. 103
	Attrait en tant qu'employeur	p. 104
Dialogue social		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	CCT cff.ch
GRI 407: Liberté syndicale et négociation collective	407-1 Opérations et fournisseurs pour lesquels le droit de liberté syndicale et de négociation collective peut être en péril	p. 104
Indicateurs CFF	Satisfaction du personnel	p. 104
Santé et sécurité au travail		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Santé cff.ch
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	La sécurité au travail cff.ch
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-3 Services de santé au travail	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-7 Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires	Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI cff.ch
	403-9 Accidents du travail	p. 106
Indicateur CFF	Auto-évaluation du personnel sur sa santé au poste de travail	p. 105
	Absences pour maladie ou accident	p. 106
Diversité, égalité de traitement et égalité des chances		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Diversité et inclusion cff.ch
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés	p. 107
	405-2 Ratio du salaire de base et de la rémunération des femmes et des hommes	p. 107
Indicateurs CFF	Système salarial non discriminatoire	p. 107
GRI 406: Lutte contre la discrimination 2016	406-1 Cas de discrimination et mesures correctives prises	p. 107
Accessibilité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Voyager avec une mobilité réduite cff.ch
Indicateurs CFF	Gares permettant un accès au chemin de fer sans obstacles	p. 108
	Utilisation de matériel roulant accessible	p. 108
	Mesures de transition et de remplacement	p. 109
	Niveau d'accessibilité des points de contact numériques	p. 109
Transfert de la route au rail		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Mobilité durable cff.ch
Indicateurs CFF	Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises	p. 109
	Hausse de la demande pendant les heures de grande affluence en comparaison avec la demande pendant les heures creuses	p. 109

Source	Localisation/Motif d'omission	Localisation/Motif d'omission
Sécurité de la clientèle		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Sécurité dans l'environnement ferroviaire cff.ch
GRI 416: Santé et sécurité des consommateurs 2016	416-2 Cas de non-conformité concernant les impacts des produits et des services sur la sécurité et la santé	p. 110
Cybersécurité		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Cybersécurité cff.ch
Indicateurs CFF	Nombre d'incidents de cybersécurité	p. 23, 110 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.
Responsabilité sociale dans la chaîne d'approvisionnement		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Approvisionnement durable cff.ch Respect des droits humains cff.ch reporting.sbb.ch/fr Finances
GRI 204: Pratiques d'achats 2016	204-1 Part de dépenses auprès de fournisseurs locaux	p. 111
GRI 408: Travail des enfants 2016	408-1 Opérations et fournisseurs présentant un risque significatif lié au travail des enfants	p. 111
GRI 409: Travail forcé ou obligatoire 2016	409-1 Opérations et fournisseurs présentant un risque significatif de travail forcé ou obligatoire	p. 111
GRI 414: Évaluation sociale des fournisseurs 2016	414-1 Nouveaux fournisseurs analysés à l'aide de critères sociaux	p. 111
Indicateurs CFF	Maturité des achats durables	p. 111
Culture d'entreprise éthique et compliance		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	Compliance cff.ch
Indicateurs CFF	Nombre de cas de compliance	p. 34