

Rapport de gestion  
des CFF.

2025



CFF. Parce que la Suisse  
est faite de liens.

# Sommaire.

Prologue	4
<b>Rapport du groupe</b>	<b>6</b>
L'année 2025: faits et chiffres	6
Principaux événements	9
Indicateurs financiers et résultats des divisions	11
Évolution des CFF en diagrammes	12
Des collaboratrices et collaborateurs au centre de l'attention	17
Le train est notre avenir	19
Le groupe CFF en chiffres	20
Flux financiers aux CFF en 2025	22
<b>Gouvernance d'entreprise</b>	<b>23</b>
<b>Rapport financier</b>	<b>46</b>
<b>Rapport de développement durable</b>	<b>88</b>

## **Illustration de couverture.**

Richard Guinchan, chef de projet, Développement des affaires, Centre technique ferroviaire (BTC), Hågendorf.

## **Diaporama des projets innovants.**

Cette année, nous mettons en avant trois collaboratrices et collaborateurs à l'origine de projets innovants aux CFF.



«Une bonne année dont nous pouvons être fiers.»

Madame, Monsieur,

**Nous pouvons considérer que l'année passée a été bonne, marquée par une nouvelle augmentation du nombre de personnes dans nos trains.** Nous avons transporté chaque jour 1,43 million de personnes, soit davantage que jamais. Les voyages le week-end et les liaisons internationales sont de plus en plus appréciés. Les voyageuses et voyageurs sont nombreux à apprécier la ponctualité record et l'assortiment étendu: demi-tarif PLUS, AG Night, billets dégriffés Flex. Ces améliorations ont contribué à renforcer la satisfaction de notre clientèle. La motivation du personnel se maintient à un niveau élevé. Des collaboratrices et collaborateurs motivés et engagés sont la clé de la réussite des CFF.

**La performance opérationnelle est très bonne.** La ponctualité a atteint un niveau record grâce aux efforts communs des collaboratrices et collaborateurs, et ce, malgré plus de 20 000 chantiers. Le nouvel horaire pour la Suisse romande n'est pas étranger à cette réussite. Les interruptions totales du trafic entre Berne et Fribourg, ainsi que dans le Laufonnais, ont permis de regrouper les travaux. S'agissant de la ponctualité, il convient désormais de maintenir l'excellent niveau, le facteur chance, par exemple la météo, jouant toujours un rôle non négligeable.

Nous sommes fiers des performances des CFF qui ont su, en 2025, mettre à disposition 1600 trains spéciaux pour les événements et mener à terme de grands projets dans toute la Suisse en respectant les délais. Cependant, il reste des défis à relever: ainsi, les trains en provenance de l'étranger continuent à accuser du retard dans les gares-frontières. La sécurité constitue également un thème central. Toutefois, le caractère de plus en plus violent des agressions vis-à-vis des collaboratrices et collaborateurs et la

hausse du nombre de cyberattaques nous préoccupent. Notre réaction ne s'est pas fait attendre. La présence de la Police des transports a été renforcée, des bodycams ont été introduites, des campagnes de sécurité sont en cours et nous investissons systématiquement dans la résilience du système ferroviaire contre les cybermenaces.

**La capacité de rendement est malheureusement insuffisante.** Sur le plan financier, l'année est mitigée. Certes, le résultat annuel 2025 présente un bénéfice de 496 millions de francs, mais près de la moitié provient d'effets positifs uniques, et plus particulièrement d'une réduction des obligations en matière de prévoyance. Ces effets uniques ne sont pas durables et ne génèrent aucun cash flow. En revanche, la hausse des produits en trafic voyageurs et un résultat solide d'immobilier ont un impact positif. L'augmentation des frais d'exploitation, de maintenance et d'énergie ainsi que les produits du trafic marchandises en recul grèvent les comptes. Sur le plan opérationnel, le chiffre d'affaires généré n'est pas supérieur à celui de l'année précédente. Il s'avère donc insuffisant pour que nous puissions financer par nous-mêmes tous les investissements nécessaires, par exemple dans le matériel roulant ou les installations énergétiques, et réduire durablement l'endettement. À moyen terme, les CFF ont besoin d'un bénéfice opérationnel annuel de près de 500 millions de francs. Grâce à un apport unique en capital visant à compenser partiellement les pertes dues au coronavirus en trafic grandes lignes, le montant des dettes a légèrement baissé. Nos mesures d'économie et d'efficacité ont été mises en œuvre systématiquement. Malgré tout, l'endettement reste trop élevé. Nous devons encore gagner en efficacité et augmenter nos produits afin d'assurer durablement nos finances.

**Nous investissons dans le renouvellement de la flotte.** Nous sommes sur le point d'acquiescer 116 RER auprès de Siemens Mobility. Un recours a été déposé, mais selon toute vraisemblance, le contrat devrait être signé cette année encore. Afin d'améliorer le confort en cours de voyage, nous allons également transformer les bogies des trains duplex pour le trafic grandes lignes.

**La réorientation du trafic marchandises est en bonne voie.** Cette réorientation est nécessaire, car la situation du fret n'est pas satisfaisante. En effet, les volumes transportés ont de nouveau baissé, les marges restent étroites et les déficits structurels, no-

tamment en trafic par wagons complets isolés, doivent être résorbés pour que nous puissions renouer avec les bénéfices dans les prochaines années. Nous voulons un trafic marchandises solide afin de renforcer à long terme l'approvisionnement écologique du pays par le train, et de garantir les emplois. En 2025, nous avons donné une nouvelle orientation au trafic combiné. Le début de l'année 2026 a marqué la première liaison sur l'axe nord-sud selon «Suisse Cargo Logistics». Nous avons signé la convention sur les prestations 2026-2029 avec la Confédération pour le trafic par wagons complets isolés et avons conclu de nouveaux contrats à long terme avec la clientèle du fret.

**Le maintien de la substance est source d'inquiétudes: il a priorité sur l'aménagement du chemin de fer.** Le retard de 9,5 milliards de francs en matière d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire est pour nous une grande source d'inquiétude. L'entretien et le renouvellement de l'infrastructure doivent être prioritaires par rapport à l'aménagement. Sans moyens financiers suffisants, la disponibilité du réseau est compromise à moyen terme.

Dans le débat sur l'aménagement du chemin de fer, l'utilité pour la clientèle est déterminante à nos yeux. Sans aménagement, les CFF risquent de se heurter à des contraintes en matière de capacité, notamment dans l'Arc lémanique et l'agglomération de Zurich. Nous plaçons en faveur d'un développement de l'infrastructure qui repose sur l'offre horaire. En procédant à l'aménagement par étapes, nous créons rapidement et de manière ciblée une utilité là où elle est nécessaire. Tous les projets d'aménagement doivent viser la plus grande utilité possible avec un investissement minimal.

**La stratégie CFF 2030 porte ses fruits.** Il y a quatre ans, nous avons lancé «Gros plan sur le rail». Depuis lors, nous avons stabilisé notre cœur de métier et reconquis notre clientèle perdue. En outre, nous avons encore réduit nos émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité et mis en œuvre avec succès des mesures d'économie d'énergie.

Au cours des prochaines années, nous souhaitons renforcer notre orientation clientèle et gagner en flexibilité, croître intelligemment et produire de manière plus efficace. À cet égard, la numérisation présente des avantages concrets. Les ventes de billets à l'international via Mobile CFF, l'application Inclusive CFF et les premières locomotives de manœuvre télécommandées en sont quelques exemples. En outre, nous encourageons les innovations: postes

d'enclenchement numériques, maintenance préventive grâce aux analyses reposant sur des données, lunettes XR pour l'entretien ou projets de robotique. L'objectif est d'aboutir à un système ferroviaire numérique en réseau, caractérisé par des processus précis et par une meilleure performance.

**Un grand merci pour votre confiance et votre soutien:** à notre clientèle, qui nous fait confiance pour ses voyages et ses transports de marchandises; à notre personnel pour son engagement, sans lequel ces prestations ne seraient pas possibles; au Conseil fédéral et au Parlement, aux cantons, villes et communes, ainsi qu'à tous nos partenaires. Ensemble, nous entendons poursuivre le développement des CFF afin d'en faire un pilier fiable et écologique de la mobilité et d'assurer une desserte sûre et qualitative de la Suisse.

Meilleures salutations



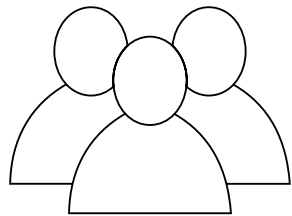
Monika Ribar  
Présidente du Conseil  
d'administration de CFF SA



Vincent Ducrot  
CEO de CFF SA

# L'année 2025: faits et chiffres.

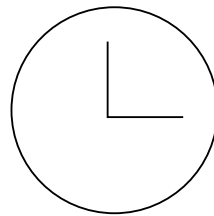
Cette année encore, le nombre de personnes ayant voyagé avec les CFF et la ponctualité s'établissent à un niveau record. Aussi bien la clientèle que le personnel sont satisfaits. Cependant, le résultat annuel est assombri par un endettement élevé.



Affluence quotidienne

## 1,43 million de personnes

Ces voyageuses et voyageurs utilisent quotidiennement les trains grandes lignes et régionaux. Les voyages le week-end et les liaisons internationales ont été particulièrement appréciés. (2024: 1,39 million de voyageuses et voyageurs).



Ponctualité des trains

## 94,1 % de trains ponctuels

Malgré la hausse du trafic et les chantiers, les CFF sont parvenus à améliorer légèrement la valeur maximale de la ponctualité des trains de voyageurs (2024: 93,2%).

## 496 millions de francs de résultat annuel

Près de la moitié du résultat annuel est dû aux effets uniques. Sur le plan opérationnel, le résultat s'est établi au niveau de l'exercice précédent (2024: 275 millions de francs).

## 11,3 milliards de francs de dettes

Les CFF sont parvenus à réduire légèrement l'endettement (2024: 12,1 milliards de francs). L'apport unique en capital de la Confédération ainsi que les mesures d'économie et d'efficacité des CFF ont eu un effet positif.

## Satisfaction de la clientèle: 77,7 points sur 100

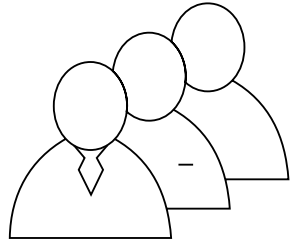
La satisfaction (globale) de la clientèle a progressé de 0,3 point (2024: 77,4 points). Tandis que les chiffres de CFF Cargo Suisse se sont dégradés, ceux du trafic voyageurs ont connu une nouvelle embellie.

## 160 000 tonnes de marchandises

Volume transporté en moyenne chaque jour en Suisse par les CFF (-5,9%).

## 9,5 milliards de francs

Ce chiffre en hausse correspond au retard en matière de maintien de la substance. Des moyens supplémentaires sont nécessaires pour l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.



Collaboratrices et collaborateurs

## 35 770 équivalents temps plein

ont travaillé aux CFF en 2025 pour assurer la sécurité, la propreté et la ponctualité des trains (2024: 35 569 postes à temps plein).

Pour la motivation du personnel

## 80 points sur 100

Comme l'an dernier, la motivation du personnel culmine à un niveau très élevé.

Femmes cadres

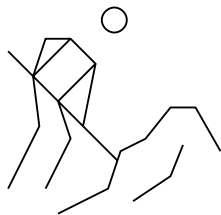
## 19,6%

La part des femmes cadres (2024: 18,5%) est en augmentation constante. Les CFF entendent poursuivre sur cette voie.

La part des femmes en tout s'élève à

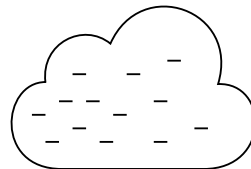
## 20,5%

La part totale des femmes a augmenté de 0,6 point de pourcentage (2024: 19,9%).



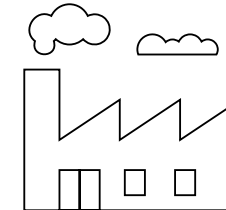
## 3,7 milliards de francs: volume des chantiers

dont environ 1,9 milliard pour les rénovations, 0,8 milliard pour l'entretien et 0,9 milliard de francs pour l'aménagement.



## -49,7% d'émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité

par rapport à 2018. L'objectif est d'atteindre -60% d'ici à 2030.



## 78 chauffages fossiles dans les bâtiments CFF

ont été remplacés par des systèmes alimentés par des sources renouvelables en 2025.

«J'apprécie que ce projet contribue à améliorer l'autonomie des personnes en situation de handicap, notamment des personnes malvoyantes.»

Jeanne Fleury, développeuse d'applications, AppBakery, Berne.



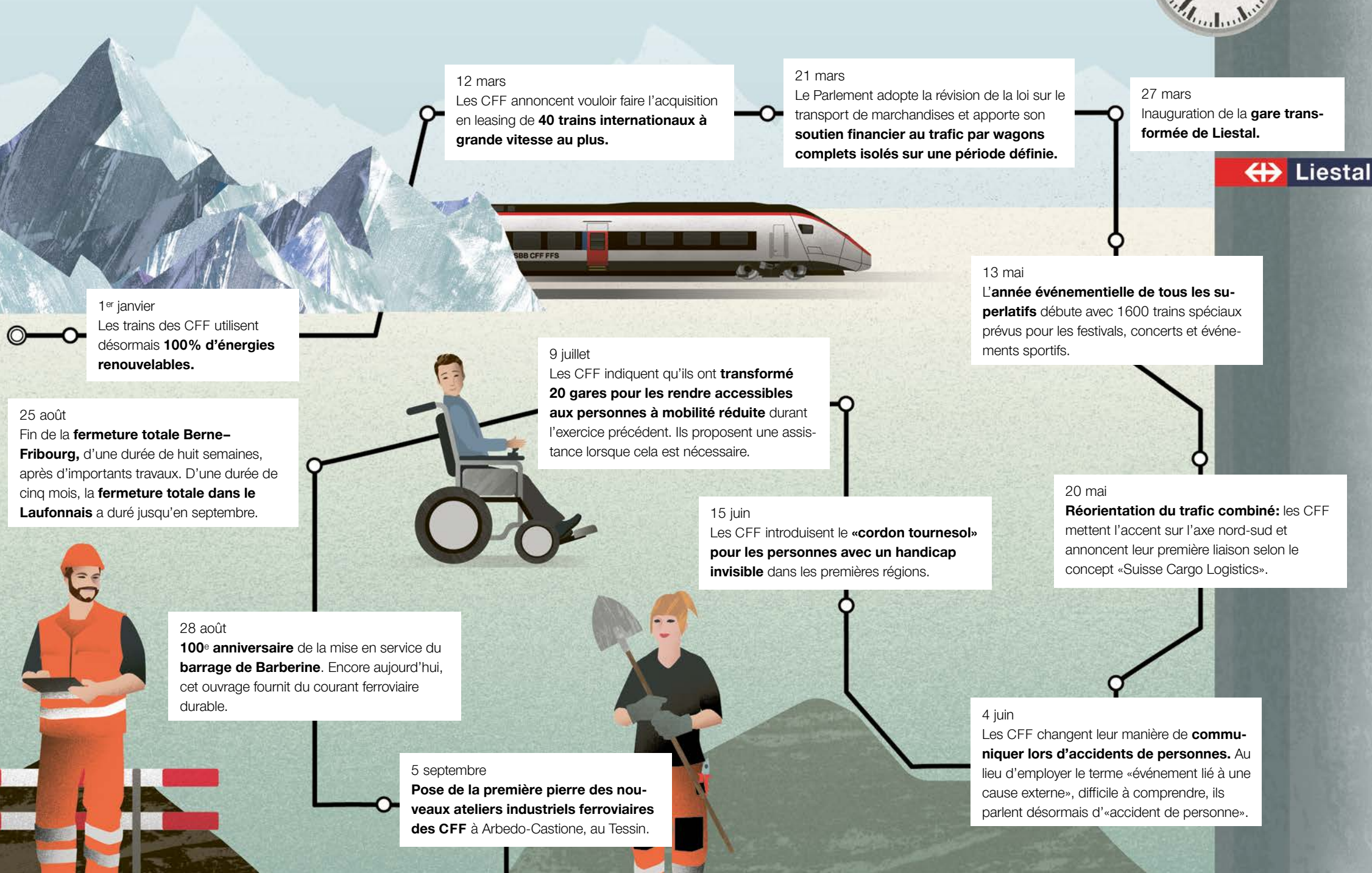
#### L'appli Inclusive CFF reconnaît les portes du train.

Inclusive CFF facilite le déplacement des personnes en situation de handicap en rendant l'information en gare et à bord des trains simple et accessible. Grâce au machine learning et à la détection d'objets, la fonction « recherche de porte » repère automatiquement les portes et guide les personnes malvoyantes par des vibrations du téléphone, sans avoir à regarder l'écran. L'application propose aussi la transcription des annonces en gare et intègre une fonction d'alerte pour contacter les secours. On déploiera prochainement une fonction de description d'itinéraire textuelle et haptique pour accompagner les personnes lors des correspondances entre quais.





# Principaux événements.





6 octobre  
Les CFF **numérisent leurs postes d'enclenchement**. 80% des installations seront remplacés au cours des 20 prochaines années.

1<sup>er</sup> novembre  
Weinfelden: inauguration par les CFF et Thurbo d'un **centre d'entretien Thurbo modernisé**.



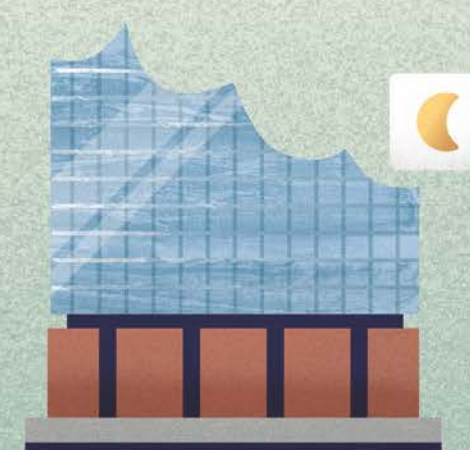
3 novembre  
Bilan positif après un an d'utilisation **des bodycams par la Police des transports**. Le nombre de voies de fait a diminué.

7 novembre  
Les CFF font l'acquisition de **116 nouveaux trains duplex auprès de Siemens Mobility** pour le RER zurichois et la Suisse romande. L'adjudication fait l'objet d'un recours.

14 décembre  
Davantage de liaisons internationales et nationales avec l'**horaire 2026** et des trains directs supplémentaires vers les principales stations de sport d'hiver. La Suisse du Nord-Ouest connaît le plus grand réaménagement de l'offre depuis 20 ans.

9 décembre  
En raison d'une décision du Parlement, le **train de nuit annoncé à destination de Copenhague et Malmö** ne pourra circuler comme prévu.

5 décembre  
**Les CFF annoncent que les bogies de l'ensemble des trains duplex pour le trafic grandes lignes seront transformés** afin d'en améliorer le confort.



21 novembre  
**Winterthur: pose de la première pierre des nouveaux espaces de travail et d'habitat** à proximité de la gare.

4 décembre  
**Les trains de nuit de la nouvelle génération** proposent davantage de confort aux voyageuses et voyageurs entre Zurich et Hambourg.

25 novembre  
**Un grand nombre de clients de CFF Cargo Suisse signent de nouveaux contrats à long terme** en trafic par wagons complets isolés.

# Indicateurs financiers et résultats des divisions.

En 2025, le résultat annuel s'établit à 496 millions de francs, dont près de la moitié proviennent d'effets positifs uniques, et principalement d'une réduction des obligations en matière de prévoyance en raison d'une diminution du risque d'assainissement de la Caisse de pensions. Ces effets ne génèrent aucun cash flow et n'influencent pas la hauteur de l'endettement. Sur le plan opérationnel, le chiffre d'affaires que nous avons généré n'est pas supérieur à celui de l'année précédente. En revanche, la hausse des produits en trafic voyageurs et un résultat solide d'Immobilier ont un impact positif. Plusieurs éléments ont pesé sur le résultat: la hausse des coûts de maintenance non périodiques, les prestations supplémentaires liées à l'offre fournies par le personnel des locomotives et l'assistance clientèle, la hausse des charges d'énergie et le recul des produits du trafic marchandises.

L'endettement a diminué grâce à un apport unique en capital de 850 millions de francs destiné à compenser partiellement les pertes liées au coronavirus en trafic grandes lignes, mais avec 11,3 milliards de francs, il reste trop élevé. Le taux de couverture de la dette, corrigé de l'effet de la réduction des obligations en matière de prévoyance, s'établit à 8,1 (2024: 8,2) à savoir au-dessus de la limite supérieure de 6,5 fixée par la Confédération.

## Marché Voyageurs.

Par rapport à l'exercice précédent, les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 3,8%, pour atteindre 4127 millions de francs. En **trafic grandes lignes**, la demande a augmenté, notamment en trafic de week-end et pour les relations internationales. Avec un bénéfice de 81 millions de francs, le résultat du trafic grandes lignes est cependant nettement inférieur à celui de l'exercice précédent (2024: 148 millions de francs). Cela s'explique par la planification de coûts plus élevés pour la maintenance non périodique, le personnel des locomotives et l'assistance clientèle, et en raison de la croissance de l'offre. En **trafic régional**, le résultat accuse une baisse, s'établissant à -46 millions de francs (2024: -17 millions de francs), malgré une demande également en hausse. Ces résultats sont surtout imputables à la hausse des coûts du personnel des locomotives, en particulier en raison de la croissance de l'offre ainsi qu'à la hausse des coûts de l'assistance clientèle.

## Trafic marchandises Suisse et international.

En 2025, **CFF Cargo Suisse** a enregistré une perte de 122 millions de francs (2024: -76 millions de francs). Une correction de valeur des actifs immobilisés a grevé davantage le résultat annuel. Sans cet effet, le déficit se situerait au même niveau que durant l'exercice précédent. Bien que la prestation de transport diminue de 2,9% par rapport à l'exercice précédent, CFF Cargo Suisse parvient à compenser cette perte du chiffre d'affaires grâce à des baisses des coûts et à des adaptations de prix.

En 2025, le résultat de **SBB Cargo International** est inférieur à celui de l'exercice précédent (2025: -4,0 millions de francs, 2024: 3,5 millions de francs). Une augmentation des chantiers se

traduisant partiellement par des interdictions de voie plus longues, une évolution défavorable de la conjoncture en Allemagne et en Italie ainsi que des grèves en Italie, ont eu une influence négative sur la prestation de transport (-4,6% par rapport à l'année précédente). La hausse des produits accessoires, résultant notamment des locations de locomotives, a eu un effet positif.

## Immobilier.

Le solide bénéfice enregistré par Immobilier en 2025 a contribué à stabiliser la situation. Avec 286 millions de francs, il s'est inscrit en hausse par rapport à l'exercice précédent (2024: 264 millions de francs), avant paiement des indemnités compensatoires. Les produits résultant de la location à des tiers ont augmenté de 3,8% par rapport à l'année précédente, en particulier grâce aux nouvelles locations de bâtiments d'habitation et d'immeubles commerciaux. Dans le même temps, le niveau faible des intérêts a eu une incidence positive sur les charges financières envers des tiers.

## Infrastructure.

**Infrastructure Réseau** réalise en 2025 un résultat annuel de 25 millions de francs (2024: 2,3 millions de francs) notamment en raison de l'augmentation des indemnités versées pour les dommages causés par des catastrophes naturelles.

Le résultat annuel d'**Infrastructure Énergie**, de 115 millions de francs en 2024, passe à 61 millions de francs. Cette évolution s'explique par une hausse des achats d'énergie sur le marché liée à une baisse des apports et de la production due aux conditions météorologiques, ainsi que par la hausse des prix du marché.

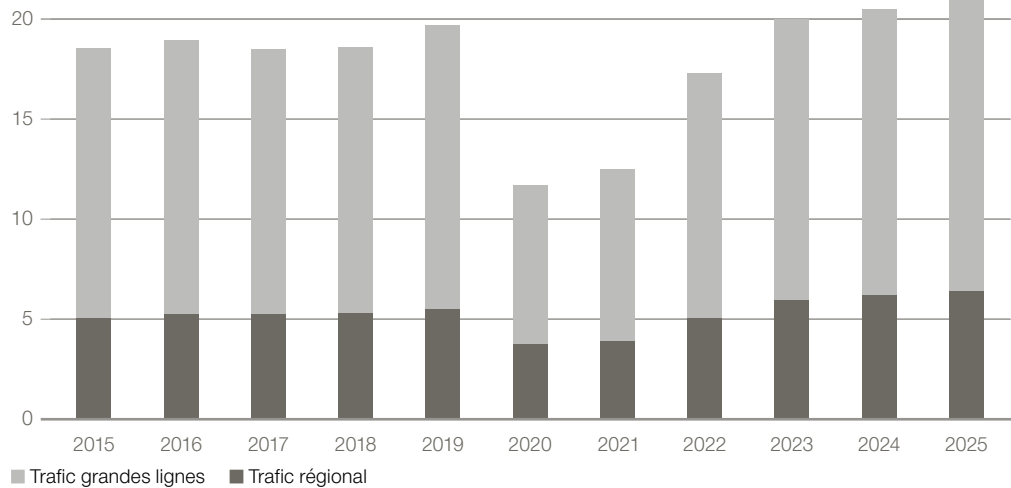
Évolution des CFF en diagrammes.

# Demande.

## Croissance en trafic voyageurs.

La demande a fortement augmenté depuis 2015, notamment en trafic régional. Combinée à la hausse en trafic grandes lignes, cette évolution s'est traduite par des résultats records en 2025.

En milliards de voyageurs-kilomètres

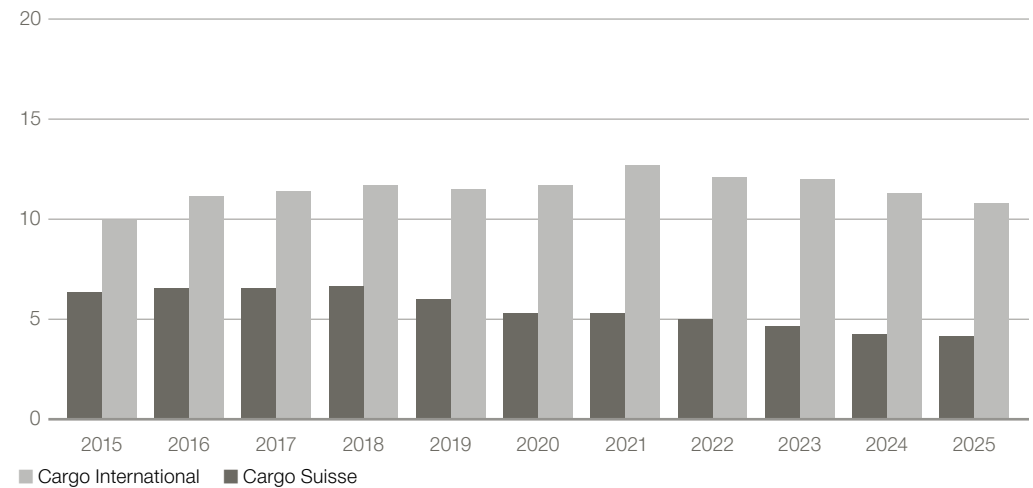


Par rapport à l'exercice précédent, la demande en trafic grandes lignes a connu une évolution positive sur l'axe ouest-est, ainsi qu'en raison d'une croissance générale de la demande soutenue par d'autres facteurs (manifestations de grande envergure et remise en service complète du tunnel de base du Saint-Gothard). Par conséquent, la prestation de transport a augmenté de 3,4%. En trafic voyageurs international, la réouverture du tunnel de base du Saint-Gothard et les améliorations de l'offre ont également conduit à une hausse de la prestation de transport de 6,5%. Le trafic régional n'est pas en reste, avec une prestation de transport en augmentation (+3,2%), notamment en Suisse romande, au Tessin et à Zurich.

## Recul du trafic marchandises.

Malgré une demande toujours en hausse par rapport à 2015, les chiffres de SBB Cargo International s'inscrivent en recul depuis 2021. CFF Cargo Suisse perd un tiers de ses prestations de transport par rapport à 2015.

En milliards de tonnes-kilomètres nettes



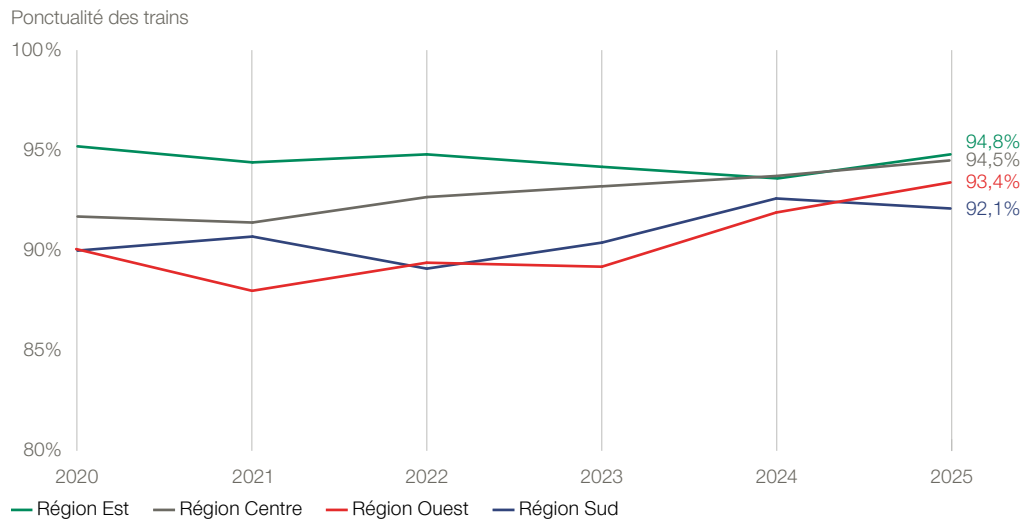
CFF Cargo Suisse déplore une baisse de sa prestation de transport de 2,9% par rapport à l'exercice précédent. Alors que CFF Cargo Suisse a affiché un recul en trafic par wagons complets isolés et en trafic combiné, sa prestation de transport en trafic par trains complets a augmenté, partiellement en raison d'un transfert du trafic par wagons complets isolés vers le trafic par trains complets. Chez SBB Cargo International, la prestation de transport a baissé de 4,6%, notamment en raison de la conjoncture défavorable en Allemagne et en Italie, des restrictions de capacités dues aux chantiers sur l'axe de transit nord-sud et des grèves en Italie.

Évolution des CFF en diagrammes.

# Ponctualité et matériel roulant.

## Des trains ponctuels dans toutes les régions.

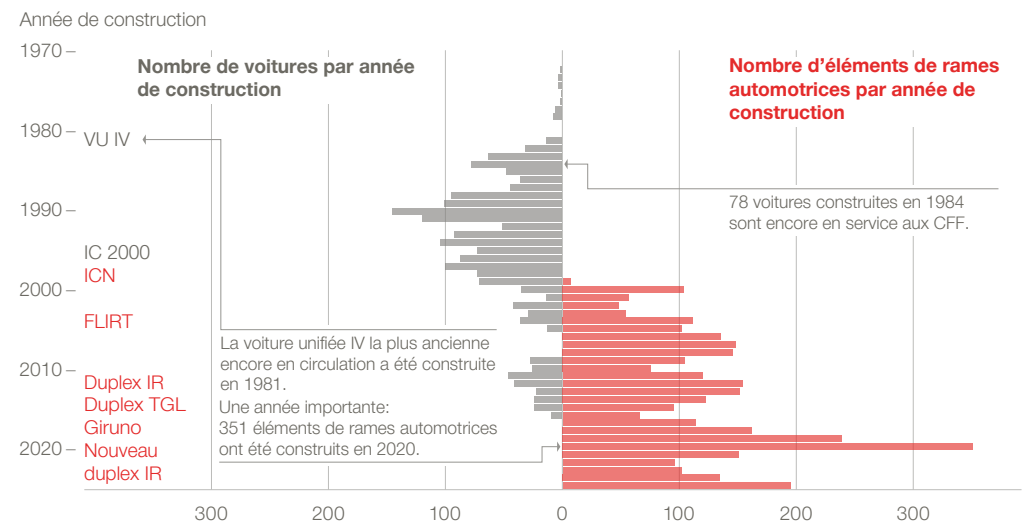
Les trains des CFF présentent depuis toujours un niveau élevé de ponctualité. Ces dernières années, les différences entre les régions se sont atténuées.



La ponctualité des trains, déjà très bonne, s'est encore améliorée de 0,9 point de pourcentage par rapport à l'exercice précédent, grâce à la grande fiabilité technique du matériel roulant et des installations d'infrastructure. En outre, une meilleure répartition des travaux sur l'année et des conditions météorologiques favorables ont eu un effet positif. Les régions Est, Centre et Ouest ont amélioré la ponctualité de leurs trains par rapport à 2024. La région Sud, quant à elle, a obtenu des résultats inférieurs à ceux de l'année précédente. Cela s'explique par les retards des trains en provenance d'Italie dus aux travaux, aux grèves et au mauvais temps en Lombardie. À ces difficultés se sont ajoutés d'importants travaux en Suisse.

## La flotte actuelle est constituée de trains construits à partir des années 1970.

En trafic voyageurs, la flotte actuelle est majoritairement composée de rames automotrices plus récentes. Parallèlement, des voitures plus anciennes sont toujours en circulation et doivent être remplacées.



Les CFF modernisent leur flotte afin de remplacer les trains en fin de vie et de répondre à la demande croissante. Chaque année, ils investissent près d'un milliard de francs dans l'achat et la modernisation des trains. Ce faisant, le groupe s'attache tout particulièrement à respecter les critères de durabilité, à augmenter le nombre de places assises et à prendre en compte l'évolution des attentes des voyageurs et voyageurs. Lorsque c'est possible, les CFF réduisent le nombre de types de flottes. Les rames automotrices permettent une bonne accélération en raison des éléments moteurs répartis dans le train, une exploitation économe en énergie grâce à leur construction légère, et des temps de rebroussement plus courts sans échange de véhicule moteur.

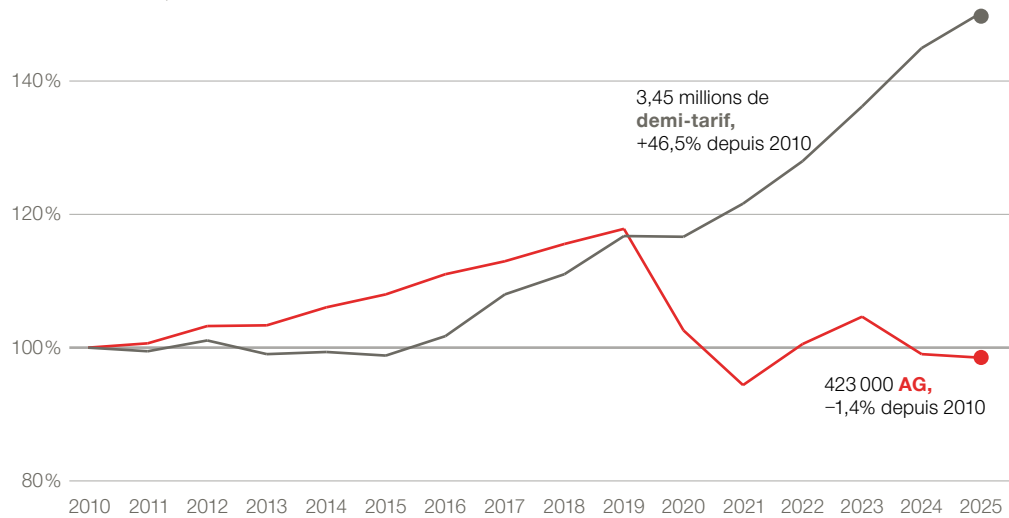
Évolution des CFF en diagrammes.

# Abonnements et canaux de vente.

## Les nouvelles solutions de billetterie modifient l'assortiment d'abonnements.

La nette hausse de l'abonnement demi-tarif s'explique également par le succès du demi-tarif PLUS, commercialisé depuis 2024, qui s'est fait en partie au détriment de l'abonnement général (AG).

Données indexées; année de référence 2010

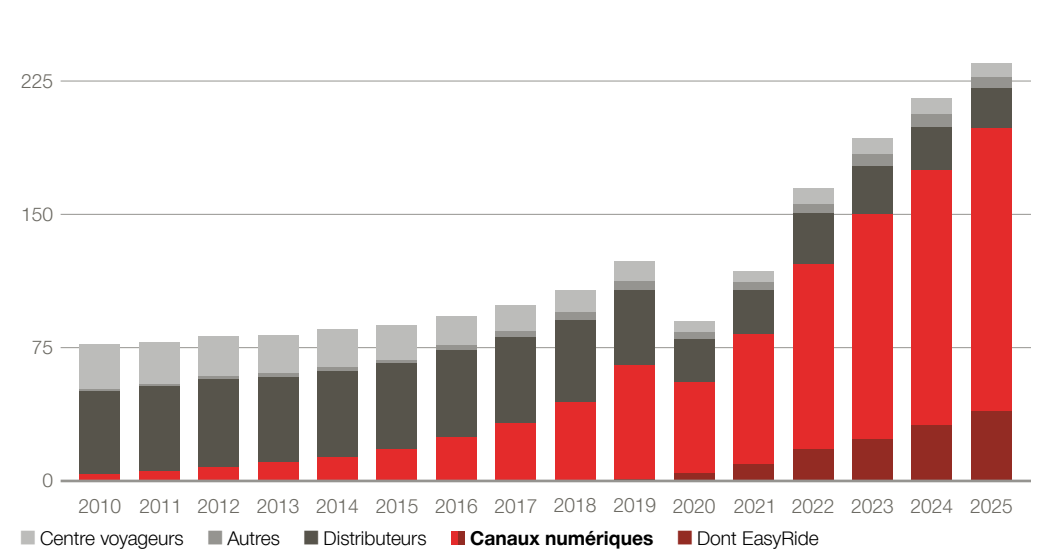


Le nombre d'abonnements généraux a baissé de 0,5%, par rapport à l'exercice précédent, pour s'établir à 422 783, tandis que le nombre d'abonnements demi-tarif a augmenté de 3,4%, atteignant un nouveau record de 3 452 664. Le demi-tarif PLUS comble un manque entre l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général et a joui d'une grande popularité en 2025 également. En 2025, 232 787 paquets demi-tarif PLUS ont été vendus, alors qu'à la fin de l'année, 190 283 unités étaient en circulation.

## Les billets sont de plus en plus souvent numériques et de plus en plus nombreux.

Le nombre de billets vendus avec EasyRide n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Depuis 2019, les canaux numériques constituent le principal moyen de vente.

Millions de billets ou d'abonnements



Avec 1,43 million de voyageuses et voyageurs par jour, les CFF ont vendu au total 237,1 millions de billets (+10,1%) par le biais de leurs canaux en 2025, dont 96,6% (+0,6 point de pourcentage) via le libre-service (site Internet, application mobile, distributeurs et autres). Pas moins de 83,8% de la totalité des billets (+2,6 points de pourcentage) ont été vendus sur les canaux de vente numériques (site Internet, application mobile y c. EasyRide) et 16,5% (+2,1 points de pourcentage) via la billetterie automatique EasyRide. Les ventes de billets aux distributeurs se sont élevées à 9,3% (-1,9 point de pourcentage), tandis que la vente desservie accuse une légère baisse (3,4%, -0,6 point de pourcentage).

«En tant que jeune ingénieur en mécanique, je suis enthousiasmé par la manière dont nous promouvons l'innovation grâce aux robots industriels dans la fabrication au BTC. C'est passionnant de participer aussi activement à la conception du BTC de demain.»

Richard Guinchan, chef de projet au développement des affaires, Centre technique ferroviaire (BTC), Hågendorf.



#### **Des stations dédiées à la robotique pour former le personnel.**

Le Centre technique ferroviaire se penche depuis le début des années 2000 sur la robotique industrielle. Aujourd'hui, quatre robots sont utilisés dans la production. D'autres sont planifiés pour alléger le travail du personnel et augmenter l'efficacité et la sécurité des processus. Récemment, les CFF ont fait l'acquisition d'une station de formation à la robotique. Cette station sert à former le personnel de manière ciblée à l'utilisation des technologies de la robotique et à transmettre des connaissances proches de la pratique en matière de commande, de programmation et de sécurité. Elle pose les bases qui permettront, à l'avenir, d'utiliser la robotique là où c'est le plus judicieux et le plus rentable.

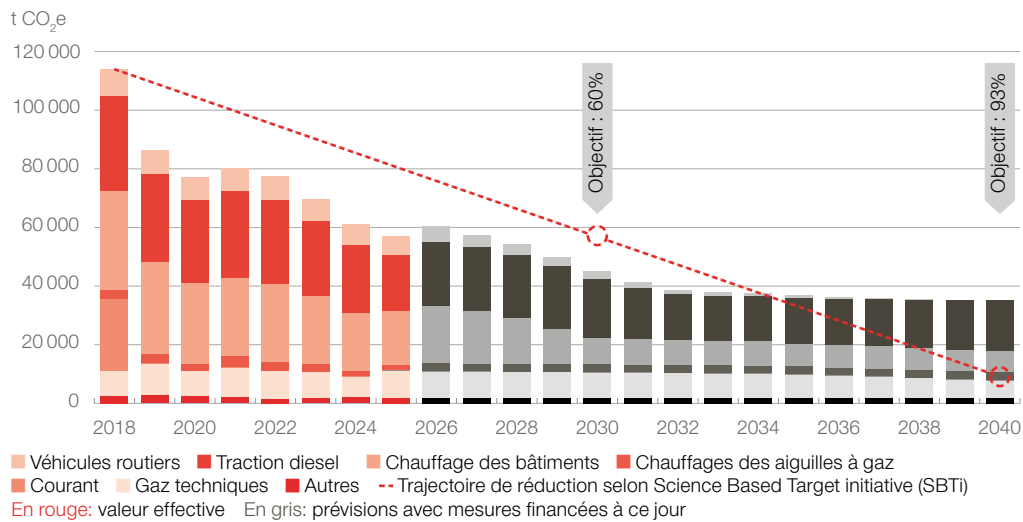


Évolution des CFF en diagrammes.

# Émissions et énergie.

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

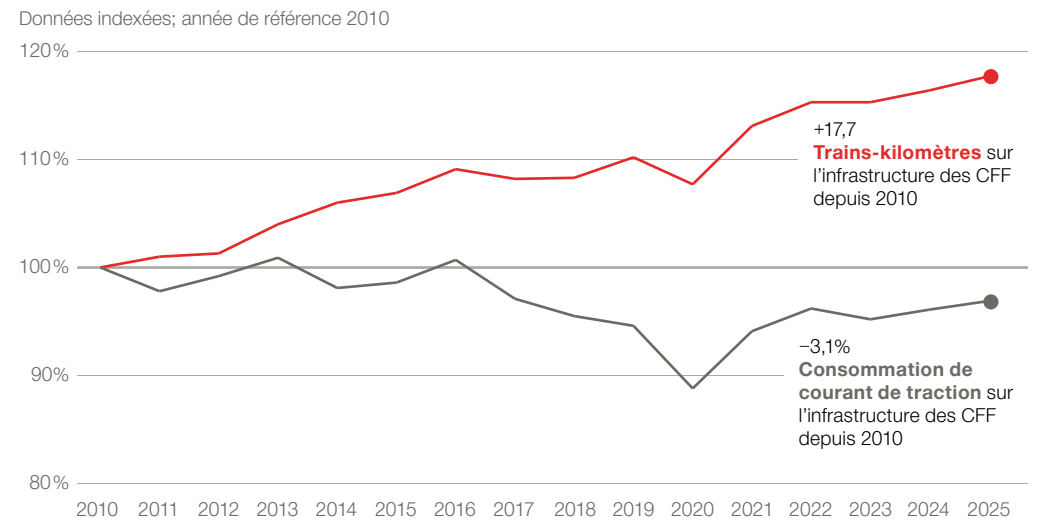
Les CFF ont réduit de moitié leurs émissions des scopes 1 et 2 par rapport à 2018. D'ici 2040, ils entendent atteindre l'objectif de zéro émission nette.



En 2025, les CFF ont réduit leurs émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité de 49,7% par rapport à 2018. Ils y sont parvenus notamment grâce à l'ajout de 25% d'huile végétale hydrogénée (HVO) dans le carburant et au remplacement de 78 chauffages de bâtiment à énergie fossile dans le portefeuille immobilier. Cependant, les efforts de réduction de gaz à effet de serre ont été freinés par d'importantes pertes de fluides frigorigènes et de gaz techniques dues à des travaux d'entretien, ainsi que par la hausse de la consommation de l'énergie de chauffage en raison d'un hiver plus rigoureux (2024/2025).

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

On observe une décorrélation entre la consommation de courant de traction et les trains-kilomètres. Aujourd'hui, bien plus de trains circulent qu'en 2010, et ce, avec moins de courant.



En 2025, les trains circulant sur le réseau de CFF Infrastructure ont consommé 3,1% d'énergie en moins qu'en 2010, malgré une augmentation de 17,7% de leur nombre par rapport à cette année-là. En 2025, la consommation de courant ferroviaire des CFF en trafics voyageurs et marchandises a augmenté de 2,1% par rapport à l'exercice précédent, pour atteindre 1687 gigawattheures en raison de la hausse du nombre de trains-kilomètres résultant de l'extension de l'offre. Cependant, et notamment en raison des optimisations techniques du matériel roulant ainsi que dans la production ferroviaire, les CFF utilisent l'énergie avec de plus en plus d'efficacité.

# Des collaboratrices et collaborateurs au cœur des CFF.

Les collaboratrices et collaborateurs sont l'épine dorsale de l'entreprise. C'est pourquoi les CFF leur proposent des conditions d'emploi attrayantes, ainsi que des possibilités de reconversion professionnelle et d'évolution. L'année dernière, les CFF ont déployé d'importants efforts pour permettre au personnel travaillant en équipe et par tours d'organiser son temps de travail de manière plus autonome. En 2025, 35 770 collaboratrices et collaborateurs (postes à temps plein) ont travaillé pour le groupe. Selon l'enquête menée auprès du personnel, la motivation est toujours au beau fixe.

**Davantage d'informations**  
Postes vacants | [jobs.sbb.ch](https://jobs.sbb.ch)

## Employeur attrayant et sentiment d'appartenance.

La stratégie de ressources humaines pour 2030 inclut les thèmes «Employeur très attrayant» et «Sentiment d'appartenance». Des conditions d'emploi progressistes et une rémunération conforme au marché, aux exigences et aux performances sont autant d'éléments de cette stratégie, ainsi que les solutions adaptées au contexte de travail (durée et lieu de travail, formes de collaboration, modèles de vie, conciliation entre vie professionnelle et vie privée). Les CFF contribuent au sentiment d'appartenance grâce à une culture fondée sur la confiance, l'ambition, la responsabilité et la marge de manœuvre. Avec l'idée «OneCFF» le groupe favorise la coopération et améliore la réflexion et l'action holistiques.

## Motivation record.

Près de trois quarts des collaboratrices et collaborateurs des CFF ont participé à l'enquête auprès du personnel en 2025, confirmant leur motivation avec 80 points. Au cours de l'exercice sous revue, les supérieures et supérieurs hiérarchiques ont été mis à l'honneur (83 points). Avec 73 points, la satisfaction au travail a retrouvé le niveau record de l'année précédente, malgré une situation difficile. En 2025, la plupart des valeurs se sont confirmées au niveau de l'exercice précédent ou légèrement améliorées.

## Mettre en valeur la diversité.

Les CFF souhaitent valoriser la diversité au sein de l'entreprise et en tirer le meilleur parti. D'ici à 2030, chaque équipe de direction devra compter au moins deux femmes, et les équipes de direction de niveau supérieur devront être multilingues. Pour encourager la diversité et la concilia-

tion entre vie professionnelle et vie privée, les CFF mettent au concours la majorité des postes à partir de 60% et promeuvent la codirection et le job sharing. Depuis 2025, des postes de bureau paraissent sur la plate-forme «Enable me», destinée aux personnes avec un handicap. En 2025, les CFF ont obtenu le Swiss LGBTI Label, remis aux entreprises engagées en matière d'inclusion au travail.

## Flexibilité et travail en équipe.

Il n'est pas toujours simple de concilier vie professionnelle et vie privée quand on a des horaires irréguliers. C'est pourquoi les CFF souhaitent permettre à 16 000 collaboratrices et collaborateurs travaillant en équipes ou en tours de planifier leurs horaires de manière plus individuelle. Dans cette optique, ils ont piloté en 2025 les modèles «Saisie des souhaits» et «Bourse d'échange» avec les cheffes et chefs-circulation et le personnel des locomotives de CFF Cargo. Les enseignements ont été intégrés aux modèles introduits en janvier 2026, selon les possibilités.

## Carrières aux CFF.

Les possibilités de rejoindre les CFF sont multiples: première entrée dans le monde du travail avec un apprentissage, un stage ou un programme Trainee, engagement direct pour les personnes expérimentées ou seconde formation dans l'un des nombreux métiers du chemin de fer. Dans le cadre de reconversions professionnelles également, les CFF accordent une grande importance à la conciliation entre la vie professionnelle et la vie privée. C'est pourquoi depuis 2025, par exemple, la formation rémunérée de mécanicienne ou mécanicien est proposée avec un taux d'occupation de 80%.

«Les lunettes XR affichent les étapes de travail dans le champ de vision et les mains restent libres. Je trouve super que grâce aux photos enregistrées, nous puissions voir les points à contrôler sans avoir à les chercher. C'est une aide pratique.»

Daniela Abeni, technicienne qualifiée de l'industrie, ateliers d'Olten.



**La réalité étendue (Extended Reality, XR) révolutionne l'entretien du matériel roulant.**

Les lunettes et tablettes (outils XR) fournissent des instructions liées au contexte dans le champ de vision, permettent de travailler en ayant les mains libres, constituent une aide en direct et permettent d'accéder directement aux données pertinentes. Cela accélère les processus, réduit le nombre d'erreurs, rend les connaissances transparentes et renforce les compétences. Cela permet tout particulièrement de simplifier les tâches routinières opérationnelles, de réduire les pannes et de compenser la pénurie de personnel qualifié. La réalité étendue soutient les initiatives de numérisation et permet de gagner en efficacité. Il s'agit d'un levier central pour la modernisation des flottes et des centres d'entretien.



# Le train est notre avenir.

La mobilité évolue, notre clientèle s'attend à davantage de flexibilité et l'impératif d'efficacité se fait de plus en plus ressentir. Conscients de ces évolutions, les CFF planifient aujourd'hui le rail de demain et doivent également réorienter le trafic marchandises. La hausse de la demande en trafic voyageurs requiert un aménagement ciblé tenant compte des besoins de la clientèle. Davantage d'offres nationales et internationales ainsi que des gares multimodales et revalorisées font du rail l'épine dorsale de la mobilité durable de demain.

## Le maintien de la substance a la priorité sur l'aménagement.

Pour maintenir une ponctualité élevée, il faut que l'infrastructure et les flottes soient en bon état. Sur le réseau ferroviaire, le maintien de la substance prime sur l'aménagement. Les fonds requis sont supérieurs à ceux qui étaient nécessaires jusqu'à présent. Sans moyens supplémentaires dans le fonds d'infrastructure ferroviaire, les projets d'aménagement validés ne pourront pas être réalisés dans les délais prévus et le maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire ne pourra pas être assuré.

## Aménagement: priorité à l'utilité pour la clientèle.

Des aménagements sont requis pour répondre à une demande en hausse. Les CFF participent au processus de planification de la Confédération pour l'aménagement du réseau. Trois critères sont jugés essentiels: utilité maximale pour la clientèle, coûts subséquents raisonnables de maintien de la substance, compatibilité avec les solutions de mobilité à venir. L'offre doit être aménagée peu à peu pour répondre rapidement aux besoins là où ils se font sentir. L'objectif des projets d'aménagement ciblés doit être d'obtenir une forte utilité avec un investissement réduit.

## Trafic marchandises: réorientation stratégique.

Sur les offres que sont le trafic combiné (TC), le trafic par wagons complets isolés (TWCI) et le trafic par trains complets, seul ce dernier couvre ses coûts. En qualité de propriétaire des CFF, la Confédération exige que l'offre du trafic marchandises couvre ses coûts. Une réorientation est donc nécessaire. Chacune et chacun œuvre

dans ce sens. Au cours des prochaines années, la Confédération va promouvoir le TWCI sur une période limitée. La clientèle paiera le service à prix coûtant et les CFF réduiront leurs prix. Après le TC, le TWCI se réoriente en 2026. Un nouveau modèle de production permettra une exploitation plus efficace et plus rentable.

## De nouvelles offres en trafic voyageurs international.

Les CFF misent sur des offres de voyage attractives et écologiques en Europe. Ils élargissent l'offre de façon ciblée en partenariat, augmentent la fréquence des trains et simplifient le ticketing et le service. Pour d'autres destinations, la priorité va aux nouveaux trains de jour. Appréciés, les trains de nuit sont onéreux. Leur développement dépend de décisions politiques en matière de subvention et de financement. L'amélioration de la qualité sur les lignes existantes prime. Les CFF auront besoin de plus de trains pour les nouvelles relations, surtout en trafic à grande vitesse. Les anciens trains devront être remplacés.

## Revalorisation des gares dans toute la Suisse.

Les CFF garantissent un accès sûr, propre et confortable au rail. Ils transforment les gares en interfaces multimodales pour créer des espaces de transition fluides et de renforcer les transports publics en tant qu'épine dorsale de la mobilité. Ils transforment les gares et sites qui ne sont plus nécessaires à l'exploitation en espaces urbains agréables. Une qualité de séjour élevée, des offres commerciales adaptées, des possibilités de formation et un large choix de logements avec des habitats abordables créent des lieux de rencontre et développent la ville de manière positive.

# Le groupe CFF en chiffres.

## Compte de résultat du groupe.

Résultat consolidé en millions de francs	2025	2024	+/-	+/- en %
Produits d'exploitation	11 682	11 388	295	2,6
Charges d'exploitation	-11 069	-10 994	-75	0,7
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>613</b>	<b>393</b>	220	55,9
Résultat financier	-96	-110	14	-13,1
Résultat issu de la vente de biens immobiliers	3	6	-3	-50,3
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>520</b>	<b>289</b>	232	80,2
Impôts et parts des minoritaires	-25	-14	-11	79,4
<b>Résultat du groupe</b>	<b>496</b>	<b>275</b>	221	80,2
Flux de trésorerie disponible <sup>1</sup>	-77	-809	732	-90,5
Endettement net porteur d'intérêts	11 299	12 072	-773	-6,4
Taux de couverture de la dette <sup>2</sup>	8,11	8,23	-0,12	-1,5
Subventions des pouvoirs publics <sup>3</sup>	3 122	3 056	66	2,2
Indemnités compensatoires Trafic régional	682	710	-28	-4,0
Indemnités compensatoires Trafic grandes lignes <sup>4</sup>	1	0	1	-
Prestations pour l'infrastructure ferroviaire	2 436	2 344	93	3,9
Indemnités compensatoires Trafic marchandises	2	2	0	13,9

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

<sup>2</sup> Valeur 2025 sans réduction des engagements de prévoyance.

<sup>3</sup> Prestations ayant un impact sur le résultat uniquement.

<sup>4</sup> Indemnités compensatoires pour prestations préalables en lien avec les trains de nuit internationaux.

## Résultats par segment.

Comptes individuels en millions de francs	2025	2024	+/-	+/- en %
<b>Trafic voyageurs</b>				
Trafic grandes lignes	81,2	147,9	-66,7	-45,1
Trafic régional	-46,2	-17,0	-29,1	171,0
Taux de couverture des coûts en trafic régional, en %	62,6	62,1	0,5	0,8
<b>Immobilier<sup>1</sup></b>				
avant paiements compensatoires	286,4	264,3	22,2	8,4
après paiements compensatoires	39,1	36,7	2,4	6,5
<b>Trafic marchandises<sup>2</sup></b>				
Cargo Suisse	-121,9	-76,0	-45,9	60,4
Cargo International	-4,0	3,5	-7,5	-212,3
<b>Infrastructure<sup>3</sup></b>				
Énergie	61,1	115,2	-54,0	-46,9
Réseau	24,8	2,3	22,6	984,1

<sup>1</sup> Paiements compensatoires pour l'infrastructure, la Caisse de pensions et les unités centrales.

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

<sup>3</sup> Y compris paiements compensatoires.

## Quantités et prestations.

	2025	2024	+/-	+/- en %
<b>Voyageurs</b>				
Voyageurs transportés par jour, en millions	1,43	1,39	0,04	3,2
Voyageurs-kilomètres, en millions	21 185	20 502	683	3,3
Taux d'occupation moyen, en %	27,5	27,3	0,2	0,6
Ventes de billets, en millions	237,1	215,3	21,8	10,1
Taux de libre-service, en %	96,6	96,0	0,6	0,7
dont part via canaux numériques, en %	83,8	81,1	2,6	3,3
<b>Immobilier</b>				
Produits locatifs de tiers, en millions de francs	740	713	27	3,8
<b>Trafic marchandises</b>				
Tonnes nettes par jour	160 000	170 000	-10 000	-5,9
Tonnes-kilomètres nettes, en millions <sup>1</sup>	14 818	15 518	-700	-4,5
CFF Cargo SA (Suisse)	4 113	4 234	-121	-2,9
SBB Cargo International SA	10 772	11 288	-515	-4,6
<b>Infrastructure</b>				
Sillons-kilomètres, en millions	197,0	195,0	2,0	1,0
Efficacité d'utilisation du réseau (trains par voie principale et par jour)	82,3	81,2	1,1	1,3

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

## Indicateurs ESG (Environment, Social, Governance)

	2025	2024	+/-	+/- en %
<b>Environnement</b>				
Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'exploitation (scopes 1 et 2), en t de CO <sub>2</sub> e	-56 800	-52 500	-4 300	8,2
Réduction des émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3), en t de CO <sub>2</sub> e	-15 000	-131 000	116 000	-88,5
Consommation d'énergie, en GWh	2 543	2 458	85	3,5
dont courant ferroviaire, en GWh	1 687	1 655	32	1,9
Part des sources d'énergie renouvelables dans le courant ferroviaire, en % <sup>1</sup>	100,0	91,3	-8,7	9,5
Minutes de retard des voyageurs dues aux dérangements aux installations d'infrastructure en raison de conditions météorologiques et environnementales exceptionnelles (en millions de minutes)	0,3	2,2	-1,9	-86,4
Part de surfaces de biodiversité, en %	6,6	5,8	0,8	13,8
Matériel roulant antibruit CFF Voyageurs (%)	98,7	98,6	0,1	0,1
Ballast traité, en tonnes	85 000	110 000	-25 000	-22,7
<b>Personnel</b>				
Nombre de collaboratrices et collaborateurs en ETP	35 770	35 569	200	0,6
Nombre de jours d'absence par ETP pour maladie ou accident	15,3	14,9	0,4	2,4
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	0	1	-1	-100,0
Part des femmes dans l'effectif des CFF, en %	20,5	19,9	0,6	2,9
Part des femmes parmi les cadres dirigeants, en %	19,6	18,5	1,1	5,9
<b>Société</b>				
Nombres de gares et arrêts de CFF SA accessibles de plain-pied	503	485	18	3,7
Niveau d'accessibilité des points de contact numériques, en %	93,5	93,4	0,1	0,1
Couverture du volume d'achat par des fournisseurs avec une évaluation Ecovadis (%)	36,5	32,0	4,5	14,1
Nombre d'audits sociaux menés	6	7	-1	-14,3
<b>Gouvernance d'entreprise</b>				
Part des femmes dans la Direction du groupe, en %	22,2	22,2	0	0
Part des femmes au Conseil d'administration, en %	33,3	44,4	-11,1	-25,0
Ratio de la rémunération annuelle totale du membre du personnel le mieux payé par rapport au salaire médian de l'ensemble du personnel	8,4:1	8,4:1	-	-
Annonces de compliance reçues	558	352	206	58,5
Enquêtes finalisées	179	158	21	13,3
dont enquêtes confirmant une infraction à des dispositions externes ou internes (%)	65,0	74,0	-9,0	-12,2

# Flux financiers aux CFF en 2025.

Données en millions de francs, croissance par rapport à 2024

**Source des fonds:** 11 291 (+5,0%)

**Utilisation des fonds:** 11 367 (-1,7%)

**Clientes et clients: 63%** 7114 (+3,5%)

Chiffre d'affaires clients: 7102 (+3,6%)

Produit du trafic voyageurs: 4127 (+3,8%)

Produit du trafic marchandises: 721 (-1,5%)

Produit des sillons: 109 (+0,3%)

Produits locatifs: 743 (+3,4%)

Produits accessoires: 1403 (+6,0%)

Autres: 11 (-21,0%)

Vente d'actifs immobilisés: 11 (-21,0%)

**Confédération: 33%** 3707 (+10,3%)

Indemnités pour prestations commandées dans le domaine de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement (convention sur les prestations): 2487 (+12,5%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement: 899 (+12,6%)

Indemnités pour prestations commandées TRV: 308 (-4,0%)

Autres contributions: 14 (-54,3%)

**Cantons et autres collectivités: 4%** 470 (-10,6%)

Indemnités compensatoires liées au TRV: 375 (-3,6%)

Indemnités pour prestations commandées Aménagement: 41 (+15,7%)

Autres contributions: 54 (-57,7%)

## CFF

**Flux de trésorerie disponible -77 (+90,5%)**

Trafic grandes lignes: -229 (+59,8%)

Trafic régional: 141 (+8,4%)

Production Voyageurs: 17 (n.m.)

Immobilier: -210 (-5,3%)

Trafic marchandises: -45 (+51,5%)

Infrastructure Réseau: 97 (n.m.)

Infrastructure Énergie: 11 (n.m.)

Autres segments: 140 (+19,8%)

Salaires et autres charges de personnel: 4151 (-0,2%)

Charges sociales: 676 (+1,5%)

Investissements: 3397 (+6,0%)

Autres charges d'exploitation: 2942 (+9,7%)

Matières premières, intérêts et autres flux: 202 (+76,9%)

**Collaborateurs: 42%** 4827 (+0,1%)

**Fournisseurs et partenaires commerciaux: 58%** 6540 (-2,9%)

# Gouvernance d'entreprise. Ouverture et clarté.

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

Forme juridique et structure du groupe	24	Organe de révision	44
Conseil d'administration	26	Relations avec la Confédération, droits de participation de l'actionnaire et intégration des parties prenantes	45
Direction du groupe	35		
Rémunérations	41		

# Forme juridique et structure du groupe.

## Principes.

Les CFF entendent répondre aux attentes et aux besoins en matière d'information et de transparence en communiquant de manière ouverte. Bien que les CFF ne soient pas une société cotée en Bourse, la structure et l'organisation du présent rapport s'alignent autant que possible sur la Directive concernant les informations relatives à la Corporate Governance (DCG) émise par SIX Swiss Exchange (2023), sur le Code suisse de bonnes pratiques pour le gouvernement d'entreprise (2023) et sur les normes du Global Reporting Initiative. Quelques ajustements y ont été apportés compte tenu des particularités des CFF. Les principes et les règles de la gouvernance d'entreprise, établis par les CFF, figurent en premier lieu dans les statuts, le règlement d'organisation et ses annexes, ainsi que dans les règlements des comités du Conseil d'administration. Dans le code de conduite des CFF et le règlement de gestion du Conseil d'administration, les CFF s'engagent à faire preuve du plus haut niveau d'intégrité et à respecter les lois ainsi que les prescriptions internes et externes plus étendues. Les CFF attendent de leurs collaboratrices et collaborateurs qu'ils assument la responsabilité de leurs actes, qu'ils accordent de la considération à leurs semblables, à la société et à l'environnement, qu'ils observent les règles et qu'ils soient intègres.

## Forme juridique.

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

## Structure du groupe.

La structure organisationnelle des CFF est présentée sur la page suivante. Les divisions et les unités centrales ont des comptabilités distinctes. L'établissement des comptes est conforme aux Swiss GAAP RPC. Les sociétés du groupe et les participations associées appartenant au périmètre de consolidation des CFF sont indiquées dans la liste des participations (voir page 72). Il s'agit exclusivement de sociétés de droit privé non cotées en Bourse. Les divisions et les unités centrales sont responsables des sociétés relevant de leurs compétences et les dirigent conformément aux objectifs définis pour l'ensemble du groupe. Les sociétés du groupe sont dirigées par des représentants des CFF dans les différents conseils d'administration et assemblées générales. CFF Cargo SA appartient à 100% aux CFF.

## Actionnaires principaux.

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

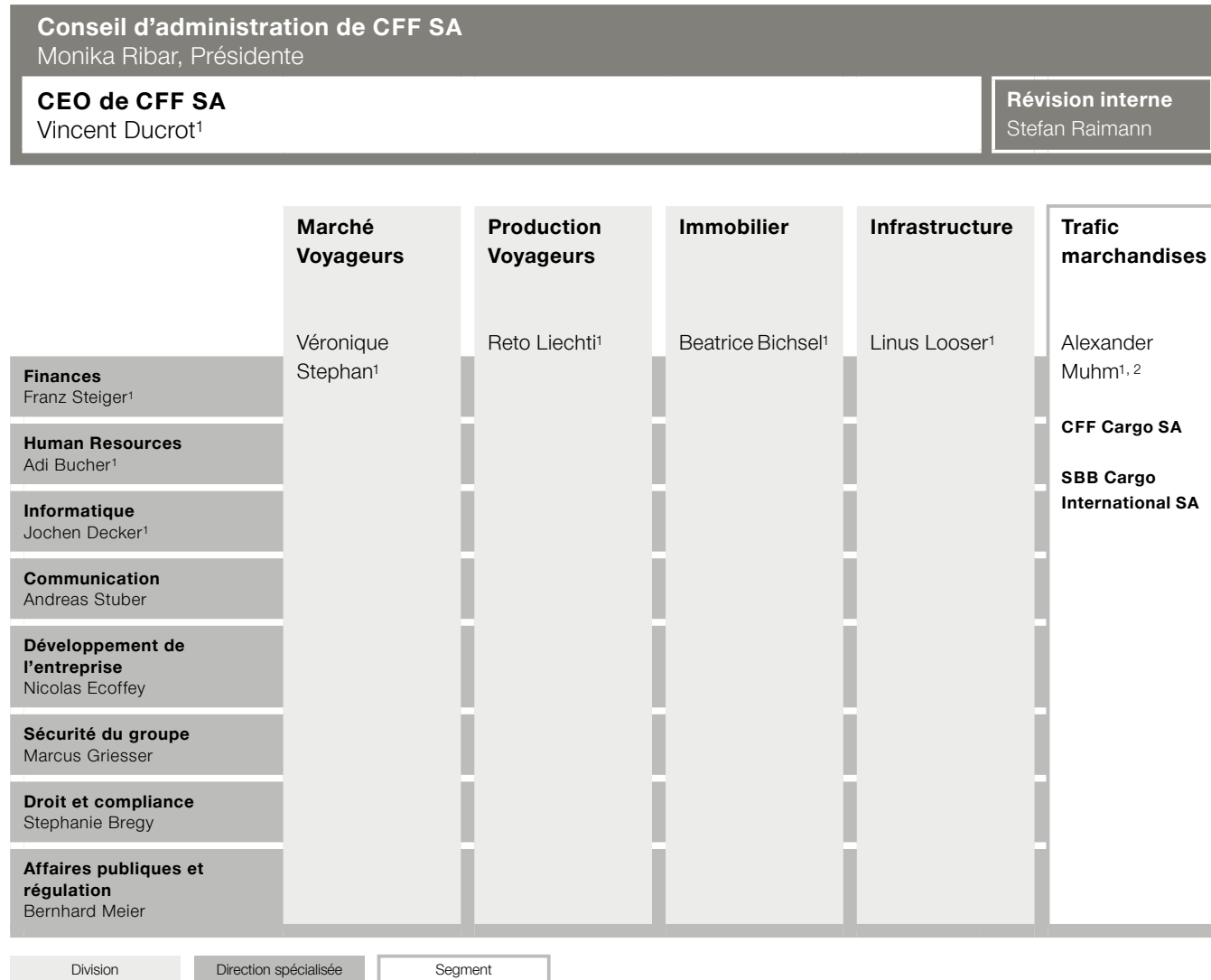
## Représentation au sein d'organisations.

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

## Participations croisées.

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

## Structure organisationnelle des CFF au 31 décembre 2025.



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

## Structure du capital.

Le 31 décembre 2025, le capital-actions se chiffre à 9 milliards de francs et se répartit en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. Les actions sont entièrement libérées. Il n'existe ni capital autorisé ou conditionnel, ni bons de participation ou bons de jouissance, ni emprunts convertibles ou options. Cette structure n'a connu aucune modification depuis la transformation des CFF en société anonyme le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Chaque action donne droit à une voix à l'Assemblée générale. Exception faite de l'art. 7, al. 3 de la LCFF, on ne relève aucune restriction légale ou statutaire en matière de transmissibilité.

# Conseil d'administration.

## Membres du Conseil d'administration.

Au 31 décembre 2025, le Conseil d'administration de CFF SA se composait de neuf membres.

Nom	Nationalité	Année de naissance	Fonction	Entrée en fonction
Monika Ribar	Suisse	1959	Présidente	2014
Pierre-Alain Urech	Suisse	1955	Vice-président	2015
Thomas C. Ahlburg	Suisse	1969	Membre	2023
Edith Graf-Litscher	Suisse	1964	Membre	2023
Andreas R. Herzog	Suisse	1957	Membre	2021
Jürg Hurni	Suisse	1961	Membre	2025
Georg Kasperkovitz	Autriche	1966	Membre	2016
Clara Millard Dereudre	France	1972	Membre	2024
André Wyss	Suisse	1967	Membre	2025

Le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre des objectifs stratégiques, rend compte de leur réalisation au Conseil fédéral et met à la disposition de ce dernier les informations nécessaires au contrôle. Il exerce en outre les attributions inaliénables et intransmissibles définies dans le code des obligations et la LCFF. En 2025, cette tâche a été assumée d'une part par Edith Graf-Litscher et de l'autre par Jürg Hurni.



De gauche à droite:  
 Thomas C. Ahlburg, Georg Kasperkovitz,  
 Clara Millard Dereudre, Andreas R.  
 Herzog, Monika Ribar, Pierre-Alain  
 Urech, André Wyss, Edith Graf-Litscher,  
 Jürg Hurni

## Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

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

Les membres du Conseil d'administration assument en toute autonomie et sans recevoir d'instructions les responsabilités et les compétences que leur confie la loi, les statuts et le règlement d'organisation. Dans l'exercice de leurs fonctions, les membres du Conseil d'administration sont en premier lieu responsables envers les CFF. Ils agissent dans le respect du cadre légal et des dispositions contenues dans les statuts et le règlement d'organisation. Ils acceptent pleinement leur responsabilité envers les CFF.

Chaque membre du Conseil d'administration doit veiller à organiser ses relations personnelles et ses relations d'affaires de sorte à éviter tout risque de réputation pour les CFF et tout conflit d'intérêts avec ceux-ci. Les membres du Conseil d'administration annoncent sans délai tous les mandats qu'ils assument au sein d'organes de direction ou de surveillance et les mandats de conseil auprès de sociétés, d'institutions ou de fondations de droit privé ou de droit public, et ce quelle que soit leur considération personnelle portée auxdits mandats. Cette obligation s'applique également aux mandats de durée déterminée et à la dissolution de mandats. Le principe appliqué est celui de la déclaration spontanée. Chaque membre du Conseil d'administration annonce en continu de tels mandats à la Présidente du Conseil d'administration. De même, cette dernière annonce en continu ses mandats à la présidente du comité Personnel et organisation. Le comité Personnel et organisation veille à la bonne déclaration des liens d'intérêts, à l'identification précoce des éventuels conflits d'intérêts et au respect des règles de récusation. Les changements relatifs aux mandats des membres du Conseil d'administration font en général l'objet d'une annonce annuelle au DETEC. Les changements relatifs aux mandats de la Présidente du Conseil d'administration sont annoncés en continu.

Il est de la responsabilité des membres du CA de s'assurer que d'autres relations professionnelles, directes ou indirectes, n'affectent en aucune manière la conduite de leurs activités pour le compte des CFF, et vice versa. Lorsqu'un membre du CA parvient,

après mûre réflexion, à la conclusion qu'il risque d'être confronté à un conflit d'intérêts en ce qui concerne une décision que doit prendre le Conseil d'administration, il en informe sans délai ce dernier.

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

Le sujet des liens d'intérêts est à l'ordre du jour de chaque réunion du comité Personnel et organisation des CFF (VR-PA; conformément au règlement du comité Personnel et organisation du Conseil d'administration des CFF; autorisation de nouveaux mandats, information sur la démission de nouveaux mandats et autres indications sur les liens d'intérêts). Lors de la réunion du CA consécutive à celle du VR-PA, le président du VR-PA informe sur le contenu des discussions au sein de son comité et communique les éventuels changements quant aux liens d'intérêts des membres du CA. Une fois par an, une enquête est menée sur tous les mandats des membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe. Le résultat de cette enquête est intégré dans une vue d'ensemble des mandats des membres du Conseil d'administration et de la Direction du groupe, qui est examinée au CA et qui sert de base pour le Rapport de gestion des CFF.

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

Cette procédure vise à s'assurer que le Conseil d'administration des CFF accorde une très grande attention à la problématique des liens d'intérêts/conflits d'intérêts.

Les membres du Conseil d'administration n'exercent aucune fonction exécutive au sein des CFF. Ils n'ont pas participé à la gestion des CFF, de filiales ou de sociétés en participation au cours des trois exercices précédents.

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

## Monika Ribar

Licenciée en sciences économiques HSG, économiste

### Parcours professionnel:

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

### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de Sika SA, Baar (jusqu'au 25.3.2025)
- Membre du Conseil de fondation de Swiss Board Institute, Genève



## Pierre-Alain Urech

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

### Parcours professionnel:

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

### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de la Banque cantonale vaudoise (BCV), Lausanne
- Membre du conseil d'administration de Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne



## Thomas C. Ahlburg

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

### Parcours professionnel:

Depuis 2021	CEO et co-fondateur, Awema AG et Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn
2012-2021	Diverses fonctions de direction, notamment Group CEO, Stadler Rail Group, Bussnang, de 2018 à 2020
2010-2012	General Manager, Görlitz Plant, Bombardier Transportation GmbH, Görlitz (Allemagne)
2006-2010	Diverses fonctions de direction, MT Aerospace AG, Augsburg (Allemagne)

### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration d'Awema AG, Oberneunforn
- Membre du conseil d'administration de Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn
- Président du conseil d'administration de TRIKNO AG, Felben-Wellhausen
- Membre du conseil d'administration de Chocolat Bernrain, Kreuzlingen



## Edith Graf-Litscher

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

### Parcours professionnel:

Depuis 2008	Secrétaire syndicale, Syndicat du personnel des transports (SEV)
2005-2023	Membre du Conseil national
2005-2008	Responsable de l'agence pour la Thurgovie, ÖKK Versicherungen AG, Frauenfeld
1997-2005	Responsable du Service Center Suisse orientale, caisse-maladie Atupri, Zurich
1994-1996	Collaboratrice, caisse-maladie CFF, Zurich
1982-1994	Agente du mouvement ferroviaire CFF.

### Principaux mandats:

- Membre du comité de l'asut, l'Association Suisse des Télécommunications, Berne



## Andreas R. Herzog

Économiste d'entreprise



### Parcours professionnel:

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

### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de HT5 SA (anciennement HOCHDORF Holding AG), Hochdorf
- Président du conseil d'administration d'Enique AG, Schlieren
- Membre du conseil d'administration de Meyer Burger Technology SA, Thoun, (jusqu'au 30.6.2025)
- Membre du conseil consultatif de la Chambre de commerce Suisse-Chine, Zurich

## Georg Kasperkovitz

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



### Parcours professionnel:

Depuis 2025	Cheif Operations Officier/membre du directoire de Lenzing AG, Lenzing (A)
2023	Executive President Division EMEAAA, MCC Label, Rosemont (États-Unis)
2020-2022	Président de la division Europe, Trivium Packaging B.V., Schiphol (Pays-Bas)
2016-2020	CEO Consumer Packaging, Mondi plc, Londres (Royaume-Uni), Johannesburg (Afrique du Sud)
2012-2016	CFO et COO, Rail Cargo Austria AG, Vienne (Autriche)
1999-2012	Conseiller et associé (2006-2012), McKinsey & Company, Inc. (États-Unis, Allemagne)
1993-1998	Country Manager pour la Slovaquie, Électricité de France SA, Bratislava (Slovaquie)

### Principal mandat:

- Aucun

## Jürg Hurni

Secrétaire syndical SEV à la retraite



### Parcours professionnel:

2009-2024	Secrétaire syndical, Syndicat du personnel des transports (SEV)
2006-2008	Président central du syndicat du personnel des trains (SEV/ZPV)
2001-2008	Président de la commission du personnel des trains CFF
1991-2008	Contrôleur et chef de train CFF
1979-1990	Collaborateur de la manœuvre CFF

### Principaux mandats:

- Aucun

## Clara Millard Dereudre

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



### Parcours professionnel:

2021-2025	Directrice aux Services Industriels de Genève (SIG), membre de la direction générale
Depuis 2019	Professeure en marketing durable (SUMAS, Gland, EDHEC – France)
1994-2019	Fonction de direction globale en matière de distribution, marketing, innovation, stratégie et développement durable, Dow Chemical, France, Suisse (ZH), États-Unis

### Principaux mandats:

- Présidente du Conseil académique de la Haute école de gestion (HEG), Genève
- Membre du Conseil de la Fondation pour l'innovation technologique, Genève
- Vice-présidente du conseil d'administration de Smart Data Energie SA, Bulle (jusqu'au 1.10.2025)
- Membre du conseil d'administration de Compagnie Luminotechnique SA, Satigny (jusqu'au 1.10.2025)

## André Wyss

Sciences économiques ESCEA Zurich, Executive Programs Harvard Business School (États-Unis)



### Parcours professionnel:

2018-2025 CEO d'Implenia  
1984-2018 Novartis, président Operations et membre de la direction du groupe, responsable de la production mondiale et des services partagés du groupe

### Principal mandat:

– Membre du conseil des associés et président du comité Finances de Merck KGaA, Darmstadt (Allemagne)

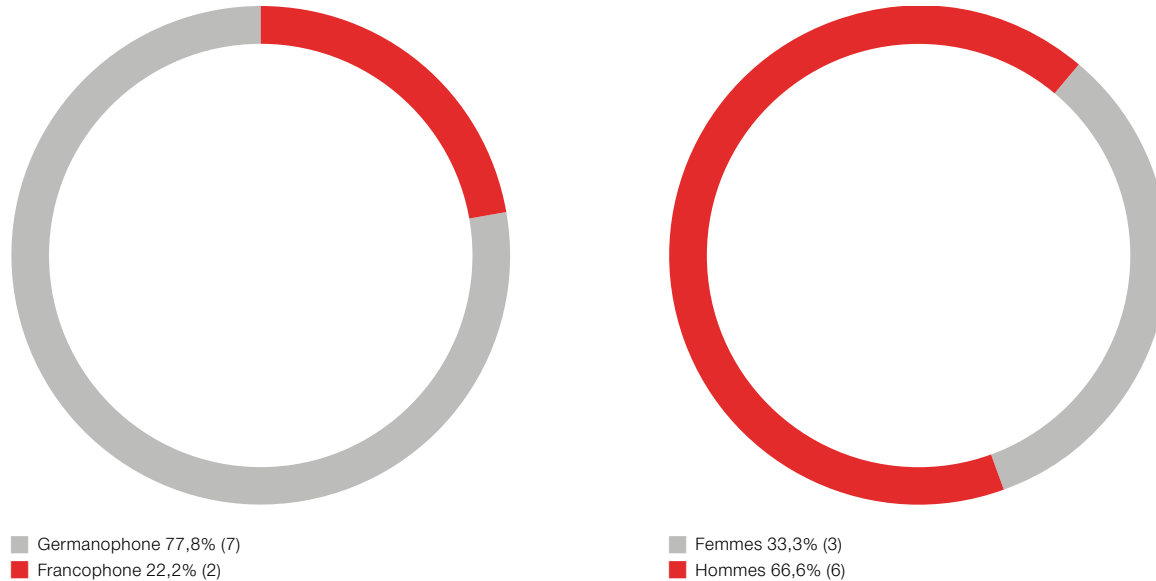
---

## Élection et durée du mandat.

Le Conseil d'administration et la Présidente ou le Président du Conseil d'administration sont élus par l'Assemblée générale pour une durée de deux ans. L'assemblée générale élit la Présidente ou le Président du Conseil d'administration. Par ailleurs, le Conseil d'administration se constitue lui-même. La durée maximale du mandat est de douze ans. Le mandat prend fin au plus tard lors de la première assemblée générale ordinaire suivant l'année civile durant laquelle le ou la titulaire atteint l'âge de 70 ans. Le Conseil d'administration est renouvelé de manière échelonnée. Les prochaines élections auront lieu à la fin avril 2026.

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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2025



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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2025



Le Conseil d'administration ne satisfait plus aux directives du Conseil fédéral sur la représentation des communautés linguistiques ni à celles sur la représentation des sexes. Il s'efforcera toutefois de les respecter à nouveau dans la perspective des prochaines élections.

## Relève des cadres.

Le Conseil d'administration s'assure régulièrement que les qualifications, capacités et expériences de ses membres répondent aux besoins et exigences liés à son activité. Il recherche suffisamment tôt de nouveaux membres pour assurer les compétences nécessaires et la diversité au sein de cet organe. Sur la base de sa matrice des compétences, le Conseil d'administration définit, à l'intention du comité de nomination ad hoc compétent, le profil spécifique requis indiquant les qualifications, capacités, expériences et qualités souhaitées. S'appuyant sur ce profil, le comité de nomination évalue les candidates et candidats potentiels et adresse des recommandations au Conseil d'administration après avoir consulté le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et le DFF (Département fédéral des finances), aux fins de l'élection des nouveaux membres par l'Assemblée générale. Les syndicats proposent leurs représentantes et représentants au Conseil fédéral. Le processus de recherche et de sélection pour la succession à la présidence a été mené par le DETEC. André Wyss, le président désigné, a succédé à Véronique Gigon qui a démissionné de son mandat au Conseil d'administration au terme de six années. Après avoir atteint la limite d'âge de 70 ans, Fabio Pedrina s'est également retiré du Conseil d'administration. En mai 2025, l'Assemblée générale a élu Jürg Hurni (deuxième représentant syndical) au sein du Conseil d'administration.

## Organisation interne et méthode de travail.

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

Le Conseil d'administration est responsable de la mise en œuvre des objectifs stratégiques fixés par le Conseil fédéral. Il édicte la stratégie du groupe en tenant compte des conséquences économiques, écologiques et sociales. Au cours de l'exercice 2025, le Conseil d'administration a tenu huit séances ordinaires ainsi que deux séances spéciales.

L'ordre du jour des réunions de comités est arrêté par la Présidente ou le Président dudit comité. En revanche, la Présidente du Conseil d'administration définit l'ordre du jour des réunions du Conseil d'administration, sur proposition de la Direction. Chaque membre du Conseil d'administration peut transmettre des propositions et suggestions à intégrer à l'ordre du jour. Le CEO assiste aux séances du Conseil d'administration.

## Comités du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration délègue certaines tâches aux comités. Conformément au règlement d'organisation, les comités du Conseil d'administration disposent des compétences décisionnelles pour certaines affaires n'impliquant pas de tâches inaliénables et intransmissibles. Les comités permanents du Conseil d'administration des CFF se composaient au 31 décembre 2025 comme suit:

### Conseil d'administration

#### Comité Audit

Andreas R. Herzog<sup>1</sup>  
 Monika Ribar  
 Thomas C. Ahlburg  
 André Wyss

#### Comité Personnel et organisation

Pierre-Alain Urech<sup>1</sup>  
 Monika Ribar  
 Edith Graf-Litscher  
 Clara Millard Dereudre  
 André Wyss (invité)

#### Comité Risques et compliance

Pierre-Alain Urech<sup>1</sup>  
 Monika Ribar  
 Georg Kasperkovitz  
 Andreas R. Herzog

#### Comité Dialogue politique

Edith Graf-Litscher<sup>1</sup>  
 Monika Ribar  
 Pierre-Alain Urech  
 André Wyss

<sup>1</sup> Présidence

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

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

Le comité Personnel et organisation a tenu cinq réunions ordinaires au cours de l'exercice. Il traite les dossiers du Conseil d'administration ayant un rapport direct avec l'élection ou la révocation de ses membres ainsi qu'avec leur rémunération (y compris les conditions d'engagement). Il étudie également l'ensemble des dossiers en rapport avec le personnel (par exemple les conventions collectives de travail), est responsable du bon déroulement de la procédure de déclaration des liens d'intérêts des membres du Conseil d'administration des CFF et veille au respect du règlement de gestion dudit Conseil d'administration. En outre, il statue sur les questions liées à l'organisation de la Direction du groupe (CEO et premier niveau de direction), de même que sur d'autres sujets importants ayant trait au personnel ou à des aspects sociaux.

Le comité Risques et compliance a organisé trois réunions au cours de l'exercice. Il est chargé d'identifier, d'analyser et de surveiller les risques majeurs auxquels sont exposés les CFF tout en assurant la gestion du risque et son amélioration, et en gérant le rapport annuel sur les risques d'entreprise (y compris le controlling des mesures), le rapport «Legal & Compliance», l'évaluation et le développement des principes et des activités du management du risque des CFF (politique de management du risque des CFF, Compliance Policy CFF et code de conduite CFF) ainsi que l'analyse et la surveillance des risques critiques pour la sécurité (sécurité de l'information, sûreté, sécurité au travail, sécurité de l'exploitation). Le responsable Révision interne, la responsable Droit et compliance, la responsable Corporate Risk Management ainsi que, désormais, le responsable Sécurité du groupe assistent aux séances du comité Risques et compliance.

Le comité Dialogue politique s'est réuni à deux reprises au cours de l'exercice. Il se charge du positionnement politique et réglementaire des CFF, par exemple dans le cadre de procédures de consultation, de prises de position ou d'autres affaires parlementaires

importantes à l'échelon national ou cantonal, définit les priorités politiques et réglementaires, prépare les demandes de concession importantes pour le groupe, rend compte à la Confédération (en particulier dans le cadre du rapport établi à l'intention du propriétaire) et élabore la position des CFF en vue du renouvellement des objectifs stratégiques assignés par la Confédération aux CFF. Le responsable Affaires publiques et régulation, le responsable Régulation et affaires internationales et la responsable Relations avec le propriétaire, affaires publiques et statistiques participent aux séances du comité Dialogue politique.

## Autoévaluation.

Le Conseil d'administration réalise sa propre évaluation une fois par an. Ce faisant, il s'agit d'évaluer le travail de l'ensemble du Conseil et de ses comités ainsi que la prestation de la Présidente. L'analyse porte sur les responsabilités et les compétences, l'activité stratégique, l'organisation, la composition, la collaboration, les possibilités de développement ainsi que les processus de travail de l'organe. L'objectif est de s'assurer que le Conseil d'administration des CFF réponde au mieux aux attentes de ses membres et des groupes d'intérêts correspondants en termes de fonctionnement et de structure. Il s'agit également de mettre en évidence des solutions pour optimiser le travail du Conseil d'administration et, le cas échéant, la collaboration avec la Direction du groupe. Le Conseil d'administration et les comités discutent des résultats de l'enquête lors d'une réunion tout en fixant des priorités et des mesures pour l'année en cours ou suivante. En outre, la Présidente mène un entretien annuel personnel avec chaque membre. Les possibilités de développement proposées sont étudiées puis, le cas échéant, intégrées progressivement à la planification annuelle. Une autoévaluation interne a également eu lieu au cours de l'exercice. Les résultats, sur lesquels la Présidente du Conseil d'administration s'est entretenue avec les différents membres du CA, feront également partie de l'ordre du jour de la première séance du CA de 2025.

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

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

Conformément à l'art. 12, al. 1 de la LCFF et aux statuts, le Conseil d'administration délègue la gestion de l'entreprise à la Direction du groupe. Les attributions de ces deux organes sont définies dans le Règlement d'organisation. Ce document précise également les tâches intransmissibles et inaliénables assumées par le Conseil d'administration en vertu des dispositions légales et décrit les décisions qui relèvent exclusivement de la compétence du Conseil. Le Règlement d'organisation fait régulièrement l'objet d'adaptations, la dernière ayant été réalisée au cours de la réunion du Conseil d'administration du 11 décembre 2024 (entrée en vigueur: le 1<sup>er</sup> janvier 2025).

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

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

- Performance Cockpit: rapport institutionnalisé sur l'évolution des affaires et des finances du groupe présenté lors des séances du Conseil d'administration et dernières estimations concernant la réalisation des objectifs budgétaires;
- budget et plan d'entreprise à moyen terme (MUP);
- perspectives de l'entreprise à long terme;
- système d'objectifs pour toutes les unités concernées, différenciant entre les domaines donnant droit à des indemnités compensatoires et les autres;
- rapport de gestion établi à l'attention de l'Assemblée générale;
- rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques établi à l'attention du Conseil fédéral;
- plan de révision pour la Révision interne;
- rapports de révision des auditeurs internes et externes ainsi que rapport détaillé de l'organe de révision externe;
- rapport sur les risques d'entreprise;
- mise à jour des risques et du controlling des mesures;

- rapport «Legal & Compliance»;
- contrôle selon le système de contrôle interne au sens de l'art. 728a CO;
- rapport sur les sociétés en participation des CFF;
- rapport sur l'état du réseau;
- rapport relatif à la convention sur les prestations et aux tâches systémiques;
- reporting sur les investissements;
- rapport annuel sur la sécurité;
- rapport annuel sur la ponctualité;
- plan de roulement des véhicules du trafic voyageurs;
- plan directeur des centres d'entretien;
- rapport sur la situation politique, la régulation et la gestion des parties prenantes;
- résultats de l'enquête annuelle sur la motivation du personnel.

## Révision interne.

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

## Management du risque.

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

des risques. Conformément à l'art. 961c CO, l'annexe aux comptes consolidés renseigne sur la réalisation d'une évaluation des risques.

## Système de contrôle interne des comptes financiers.

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

## Gestion de la compliance.

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

Les CFF exploitent un système de gestion de la compliance (SGC) qui s'appuie sur les directives de la norme ISO 37301:2021. En 2024, les CFF ont été la première entreprise liée à la Confédération à obtenir en Suisse la certification du SGC des CFF selon la norme ISO 37301:2021. Les versions mises à jour des documents Code

de conduite et Compliance Policy sont respectivement entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août et le 1<sup>er</sup> septembre 2025.

Désormais, le code de conduite intègre les cinq valeurs des CFF, souligne l'importance pour l'entreprise du comportement personnel dans la sphère privée et sur les réseaux sociaux, et renvoie aux «principes de diligence raisonnable en matière de droits humains». Les thèmes des droits humains, du commerce extérieur et des réseaux sociaux y sont représentés.

Le remaniement du document Compliance Policy a permis de mettre en œuvre les exigences des normes ISO et des audits internes.

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

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

L'organisation de la compliance garantit la surveillance des lois et analyse les risques connexes. Pour réduire le risque d'infractions, des mesures sont alors définies et mises en œuvre. Les collaboratrices et collaborateurs suivent une formation relative aux risques, adaptée aux groupes cibles. Le système de gestion de la com-

pliance est non seulement surveillé en termes d'efficacité, mais il est aussi optimisé et développé en continu.

Les versions mises à jour des documents Code de conduite et Compliance Policy sont respectivement entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août et le 1<sup>er</sup> septembre 2025.

Désormais, le code de conduite intègre les cinq valeurs des CFF, souligne l'importance pour l'entreprise du comportement personnel dans la sphère privée et sur les réseaux sociaux, et renvoie aux «principes de diligence raisonnable en matière de droits humains». Les thèmes des droits humains, du commerce extérieur et des réseaux sociaux y sont représentés.

Le remaniement du document Compliance Policy a permis de mettre en œuvre les exigences des normes ISO et des audits internes.

Deux fois par an, le Conseil d'administration informe sur le système de gestion de la compliance et les principaux événements liés à cette dernière.

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

Le service d'enquête Compliance examine systématiquement et de manière confidentielle les éventuelles infractions en suivant un processus standardisé. Toute infraction avérée est sanctionnée.

## Devoirs de diligence et de transparence.

Depuis l'exercice 2023, les devoirs, prescrits par la législation suisse, de diligence et de transparence sur des questions non financières, en matière de minerais et métaux provenant de zones de conflit et de travail des enfants s'appliquent. Comme le champ d'application de l'obligation de rendre des comptes en matière non financière ne concerne pas les CFF, ces derniers n'ont, à ce titre, pas d'obligation légale. Toutefois, les CFF établissent depuis plusieurs années, sur une base volontaire, un rapport annuel conforme à la Global Reporting Initiative et qui indique leurs prestations non seulement économiques, mais aussi en matière d'écologie, de société et de gouvernance. S'agissant des minerais et métaux provenant de zones de conflit, les CFF estiment avoir eu, au cours de cet exercice, un volume d'importation nul ou peu pertinent d'un point de vue légal, de sorte que l'obligation de rendre compte ne se justifie pas. Quant aux devoirs de diligence et de transparence en matière de travail des enfants, des éléments en interne laissent supposer que les CFF y sont soumis.

Pour veiller au respect des droits de l'homme tout au long de la chaîne de création de valeur, les CFF appliquent les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, reconnus à l'échelle internationale et équivalant à la législation suisse, ainsi que l'Outil d'orientation du BIT et de l'OIE sur le travail des enfants à l'intention des entreprises. Les CFF gèrent ainsi cette thématique à la lumière des six éléments clés de la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme. Ces éléments clés comprennent notamment l'engagement public en faveur du respect des droits de l'homme dans le code de conduite CFF et dans les «Principes de diligence raisonnable en matière de droits humains», l'identification et la hiérarchisation des risques liés aux droits de l'homme tout au long de la chaîne de création de valeur, les mesures correctives entreprises, ainsi que le suivi interne et la communication externe. Un groupe de pilotage interdisciplinaire coordonne la mise en œuvre dans le cadre de la gestion ESG (Environment, Social, Governance) et adresse des rapports à l'intention de la direction. Désireux de s'améliorer sans cesse, les CFF présentent leurs progrès dans le cadre de l'établissement du rapport annuel, qui est approuvé par la Direction du groupe et le Conseil d'administration.

Nombre de cas de compliance	2022	2023	2024	2025	Évolution entre 2024 et 2025
Signalements compliance reçus	240	354	352	558	+206
dont ceux avec ouverture d'enquête	109	154	162	258	+96
Enquêtes clôturées	98	144	158	179	+21
dont celles avec infraction confirmée à des prescriptions externes ou internes (%)	72	72	74	65	-9

L'augmentation des signalements et du nombre de cas par rapport aux années précédentes semble s'expliquer par une sensibilisation accrue à la compliance. En 2025, de nouvelles formations compliance obligatoires très complètes ont été réalisées. En outre, les articles de presse externes sur les incidents en matière de compliance renforcent la prise de conscience en lien avec cette thématique.

# Direction du groupe.

## Membres de la Direction du groupe.

Au 31 décembre 2025, la Direction du groupe CFF SA se composait de neuf membres.

Nom	Nationalité	Année de naissance	Fonction	Nomination
Vincent Ducrot	Suisse	1962	CEO	Avril 2020
Véronique Stephan	Suisse	1969	Responsable Marché Voyageurs	Mai 2021
Reto Liechti	Suisse	1980	Responsable Production Voyageurs	Juin 2025
Beatrice Bichsel	Suisse	1981	Responsable Immobilier	Septembre 2023
Linus Looser	Suisse	1980	Responsable Infrastructure	Mai 2021
Alexander Muhm	Suisse	1977	Responsable Trafic marchandises	Janvier 2019
Franz Steiger	Suisse	1972	Responsable Finances	Septembre 2021
Adi Bucher	Suisse	1977	Responsable Human Resources	Juin 2025
Jochen Decker	Allemagne	1971	Responsable Informatique	Januar 2021

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

Le CEO assure la présidence de la Direction du groupe et répond ainsi de l'ensemble des résultats et de l'efficacité de cet organe. Il défend les propositions et les de-



De gauche à droite: Adi Bucher, Beatrice Bichsel, Linus Looser, Vincent Ducrot, Franz Steiger, Franz Steiger, Reto Liechti, Alexander Muhm, Véronique Stephan, Jochen Decker

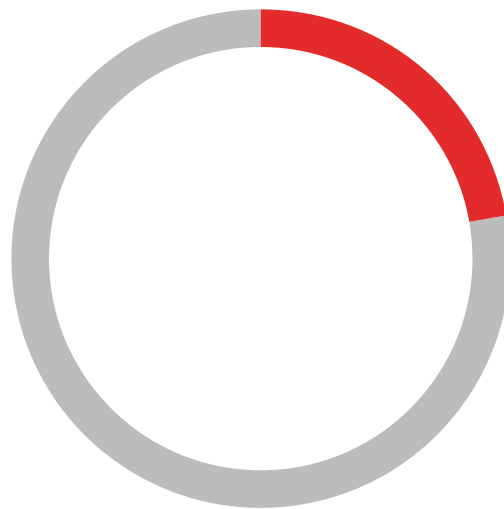
mandes de la Direction du groupe devant le Conseil d'administration, généralement avec le membre responsable de la Direction.

## Changements intervenus au cours de l'exercice.

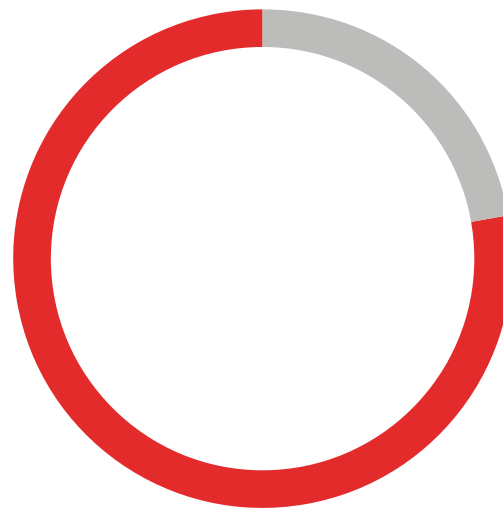
Au cours de l'exercice 2025, deux changements sont intervenus au sein de la Direction du groupe. Le 1<sup>er</sup> juin 2025, Adi Bucher a pris la direction de HR et Reto Liechti a été nommé responsable de la division Production Voyageurs, succédant ainsi à Linus Looser, qui a repris la direction de la division Infrastructure.

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

En % (et nombre de membres) au 31 décembre 2025



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



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

## Formation, activités professionnelles et liens d'intérêts.

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

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

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

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

La prise en charge de fonctions publiques implique de respecter les règles ci-après (chiffre 7.3 du règlement concernant les cadres). Est considérée comme publique une fonction exercée au sein d'un organe exécutif, législatif ou judiciaire. L'appartenance à une autorité tutélaire, l'exercice d'une fonction de tuteur, de curateur ou de conseil légal ainsi que l'appartenance à l'une des autorités ecclésiastiques reconnues par l'État sont assimilés à une fonction publique. Si l'exercice d'une fonction publique est susceptible de porter préjudice aux intérêts des CFF, elle n'est alors pas compatible avec les obligations contractuelles des membres de la Direction du groupe. L'exercice d'une fonction publique requiert l'accord écrit préalable du CEO et, pour le CEO, du Conseil d'administration des CFF. Les membres de la Direction du groupe sont tenus d'informer le Conseil d'administration des CFF avant toute candidature à une fonction publique.

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

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

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

Cette procédure vise à s'assurer que le management des CFF accorde une très grande attention à la problématique des liens d'intérêts/conflits d'intérêts.

La liste suivante détaille la composition de la Direction du groupe au 31 décembre 2025. Elle fournit par ailleurs des informations sur la formation et la carrière, les principaux mandats au sein d'entreprises, d'organisations ou de fondations majeures, les fonctions permanentes dans des groupes d'intérêts importants ainsi que les fonctions officielles et les mandats politiques de ses membres.

## Vincent Ducrot

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

### Parcours professionnel:

#### Depuis

avril 2020	CEO des CFF
2011-2020	Directeur général, Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009-2010	Responsable Voyageurs ad interim, CFF
1999-2011	Responsable Grandes lignes, CFF
2000-2002 et 1997-1998	Délégué des CFF pour Expo.02
1993-1997	Responsable de l'unité produits-logiciels d'IT CFF
1990-1993	Senior Consultant IT, JMA Information Engineering
1986-1990	Ingénieur IT, Inser SA

### Principaux mandats:

- Président du Conseil d'administration de CFF Cargo SA, Olten
- Membre du comité et du comité directeur de l'Union des transports publics (UTP), Berne
- Membre du conseil d'administration de Digitalswitzerland, Zurich | Membre du comité de la LITRA, service d'informations pour les transports publics, Berne
- Membre du comité de Volkswirtschaftliche Gesellschaft des Kantons Bern
- Membre du conseil consultatif de l'Institut für Systemisches Management und Public Governance, Université de Saint-Gall
- Membre du conseil d'administration d'OuestRail, Monthey



## Véronique Stephan

Licenciée en sciences économiques (HSG) et licenciée en droit

### Parcours professionnel:

#### Depuis

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

### Principaux mandats:

- Membre du Conseil stratégique de l'Alliance SwissPass, Berne
- Présidente du conseil d'administration de RailAway, Lucerne
- Membre du Comité de Suisse Tourisme, Zurich
- Membre de la direction de Equality4Tourism, Zurich
- Membre du conseil d'administration d'Advance – Gender Equality in Business, Zurich
- Membre du conseil d'administration de Stephan S.A., Givisiez



## Reto Liechti

Master en stratégie et en organisation (Université de Saint-Gall HSG)

### Parcours professionnel:

#### Depuis

juin 2025	Responsable Production Voyageurs CFF
2021-2025	Responsable Production ferroviaire, Production Voyageurs CFF
2019-2021	Responsable Assistance clientèle et Cleaning, Production ferroviaire CFF
2016-2019	Responsable Unité d'affaires Grandes lignes, Voyageurs CFF
2012-2016	Chef d'unité Service à la clientèle et innovation, Grandes lignes CFF
2009-2012	Responsable de projet senior Développement de l'entreprise CFF

### Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de Turbo AG, Kreuzlingen
- Membre du conseil d'administration d'Elvetino SA, Zurich
- Membre du conseil d'administration de Viasuisse SA, Bienne
- Membre du comité directeur du fonds de numérisation CFF, Berne



## Beatrice Bichsel

Master of Law, avocate, Executive MBA (HSG)



Parcours professionnel:

Depuis

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

Principaux mandats:

- Membre du CA d'ISS AG, Integrated Scientific Services, Berne
- Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld

## Alexander Muhm

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



Parcours professionnel

Depuis

juillet 2023	Responsable Trafic marchandises CFF
2019-2023	Responsable CFF Immobilier
2013-2018	Responsable Développement, CFF Immobilier
2012-2013	Responsable du portefeuille Gares, Gestion du portefeuille, CFF Immobilier
2009-2012	Chef de projet général, Développement, CFF Immobilier
2005-2009	Chef de projet général, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Vienne (Autriche)

Principaux mandats:

- Membre du Conseil de fondation de CFF Historic, Erstfeld
- Directeur CFF Cargo SA, Olten
- Président du CA de SBB Cargo International AG, Olten
- Membre du CA de Hupac SA, Chiasso
- Membre du CA de RA|pin SA, Olten

## Linus Looser

Lic. oec. publ., Master in Management and Economics



Parcours professionnel:

Depuis

juin 2025	Responsable CFF Infrastructure
2021-2025	Responsable Production Voyageurs CFF
2019-2021	Responsable Production ferroviaire, CFF Voyageurs
2015-2019	Responsable Gestion du trafic, CFF Voyageurs
2013-2015	Responsable Production ferroviaire Suisse, CFF Voyageurs
2010-2012	Responsable Production ferroviaire Zurich, CFF Voyageurs
2008-2009	Responsable Développement et services, CFF Voyageurs
2007-2008	Management Trainee, CFF

Principaux mandats:

- Membre du conseil d'administration de login formation professionnelle SA, Berne
- Membre du Conseil d'administration de BLS Netz AG, Berne
- Membre du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF, Berne

## Franz Steiger

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



Parcours professionnel:

Depuis

septembre 2021	Responsable Finances CFF
2017-2021	Responsable Finances, CFF Immobilier
2016-2017	Responsable Transformation et numérisation, suppléant du CEO, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise, Zurich
2005-2016	CFO et responsable Business Support, membre de la direction, Switzerland Global Enterprise (anciennement Osec), Zurich
2000-2005	Contrôleur de gestion, directeur financier, membre de la direction, Hertz AG, Schlieren
1991-2000	Diverses fonctions dans les domaines du controlling et du management de projet, Landis & Gyr/Elektrowatt/Siemens Building Technologies

Principaux mandats:

- Aucun

## Adi Bucher

Lic. phil. I (université de Berne)

Parcours professionnel:

Depuis

mai 2025	Responsable Human Resources CFF
2020-2025	Responsable des ressources humaines et du développement de l'organisation à la Basellandschaftliche Kantonalbank (BLKB), Liestal
2018-2020	Responsable Human Resources Sales, Services, Products & Marketing, Swisscom (Suisse) SA, Berne
2014-2018	Responsable Human Resources Group Development, Swisscom (Suisse) SA, Berne
2012-2014	Responsable Human Resources Customer Support, Swisscom (Suisse) SA, Berne
2008-2012	Responsable Human Resources Management Development, Swisscom (Suisse) SA, Berne
2004-2008	HR Development Spezialist, Swisscom Mobile SA, Berne

Principaux mandats:

- Membre du comité de l'Union patronale suisse, Zurich
- Membre du comité directeur du fonds de numérisation des CFF, Berne



## Jochen Decker

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

Parcours professionnel:

Depuis

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

Principaux mandats:

- Président du comité directeur du fonds de numérisation, Berne
- Membre du conseil universitaire de l'Université de Saint-Gall HSG (depuis le 1.6.2025)
- Président du conseil d'administration d'OpenRail Association, Bruxelles



## Contrats de management.

Au 31 décembre 2025, ni les CFF ni les sociétés du groupe n'ont passé de contrats de management avec des sociétés ou des personnes physiques ne faisant pas partie du groupe.

## Organisation et mandats de la Direction du groupe.

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

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

# Rémunérations.

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

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

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

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

## Rémunérations accordées aux anciens membres des organes dirigeants.

Durant l'exercice sous revue, des honoraires d'un montant de 99 000 francs ont été versés à Anton Häne, ancien membre de la Direction du groupe, pour avoir exercé plusieurs mandats pour le compte des CFF (par exemple CFF Historic, Caisse de pensions CFF, projet anniversaire 125 ans des CFF; 112 000 francs au cours de l'exercice précédent). Durant l'exercice sous revue, un salaire d'un montant de 204 441 francs a été versé à Markus Jordi, après son départ de la Direction du groupe, pour avoir exercé plusieurs mandats pour le compte des CFF (par exemple HR International, président du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF, président du Fonds d'indemnisation des victimes de l'amiante, membre du Conseil de fondation de CFF Historic). Durant l'exercice sous revue, un salaire d'un montant de 269 855 francs a été versé à Peter Kummer, après son départ de la Direction du groupe, pour avoir exercé plusieurs mandats pour le compte des CFF (par exemple Professor of practice pour le système ferroviaire/système de transport à l'EPFL).

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

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

## Honoraires et rémunérations supplémentaires, prêts aux organes.

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

## Rémunération globale la plus élevée.

Les rémunérations de la Présidente du Conseil d'administration (293 785 francs, y compris les cotisations aux institutions de prévoyance) et du CEO (1 047 025 francs, y compris les cotisations aux institutions de prévoyance) correspondent au montant le plus élevé des rémunérations versées au sein des organes respectifs pendant la période sous revue. En 2025, le ratio de la rémunération annuelle totale du collaborateur le mieux payé par rapport à la rémunération annuelle totale du salaire médian de l'ensemble du personnel s'élevait à 8,4:1.

## Utilisation des montants maximaux autorisés par l'Assemblée générale.

Le Conseil d'administration a comme attribution intransmissible et inaliénable de rendre compte à l'intention de l'Assemblée générale, dans le rapport de gestion, de l'utilisation des montants maximaux approuvés par l'Assemblée générale pour les honoraires et les rémunérations (art. 9, let. h des statuts CFF).

Lors de sa séance du 24 avril 2024, l'Assemblée générale a fixé le plafond pour la rémunération globale des membres du Conseil d'administration à 1 141 821 francs, celle de la Présidente du Conseil d'administration à 297 041 francs (y compris cotisations aux assurances sociales) et celle de la Direction du groupe à 6 421 208 de francs.

Les montants ci-après ont effectivement été versés (voir tableau p. 43):

- Conseil d'administration: 1 091 338 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);
- Présidente du Conseil d'administration: 293 785 francs (y compris cotisations aux assurances sociales);
- Direction du groupe: 6 302 490 francs (y compris cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres).

Le tableau suivant représente la rémunération globale accordée aux membres de la Direction du groupe pour les exercices 2024 et 2025, répartie sur la base des différents composants et comprenant le montant alloué au CEO. Suite à cela, la participation variable au résultat pour les membres de la Direction du groupe (CEO compris, hors cotisations de l'employeur aux assurances sociales et institutions de prévoyance, total 719 356 francs) représente 18,4% du salaire de base (total 3 912 725 francs).

Les plafonds définis par l'Assemblée générale et les conditions-cadres fixées par le propriétaire ont ainsi été respectés.

## Conseil d'administration.

En francs	2025	2024
<b>Ensemble des membres du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	898 778	897 696
Indemnités forfaitaires pour frais	78 539	78 521
Abonnement général	49 230	47 638
Cotisations aux assurances sociales	64 791	63 702
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	1 091 338	1 087 557
Rémunération du CA	1 026 547	1 023 855
<b>Présidente du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	248 400	246 000
Indemnités forfaitaires pour frais	22 500	22 500
Abonnement général	5 935	5 894
Cotisations aux assurances sociales	16 950	15 869
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	293 785	290 263
Rémunération de la Présidente du CA	276 835	274 394
<b>Huit autres membres du Conseil d'administration</b>		
Honoraires	650 378	651 696
Indemnités forfaitaires pour frais	56 039	56 021
Abonnement général	43 295	41 744
Cotisations aux assurances sociales	47 841	47 833
Rémunération totale, y c. cotisations aux assurances sociales	797 553	797 294
Rémunération du CA (hors Présidente du CA)	749 712	749 461

## Direction du groupe.

En francs	2025	2024
<b>Ensemble des membres de la Direction du groupe (CEO inclus)</b>		
Salaire de base (part fixe)	3 912 725	3 968 441
Part du salaire liée aux résultats <sup>1</sup>	719 356	660 745
Indemnités forfaitaires pour frais	177 600	178 800
Abonnement général	71 392	67 776
Cotisations aux assurances sociales	341 241	337 066
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 080 176	1 096 422
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	6 302 490	6 309 250
Rémunération de la Direction du groupe	4 881 073	4 875 762
<b>CEO</b>		
Salaire de base (part fixe)	633 043	633 043
Part du salaire liée aux résultats <sup>2</sup>	113 948	105 402
Indemnités forfaitaires pour frais	24 000	25 200
Abonnement général	17 066	15 059
Cotisations aux assurances sociales	54 246	53 227
Prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	204 722	202 959
Rémunération totale y c. cotisations aux assurances sociales et prévoyance professionnelle/assurance complémentaire pour les cadres	1 047 025	1 034 890
Rémunération du CEO	788 057	778 704

<sup>1</sup> La part de salaire variable de la Direction du groupe s'élève à 15% du salaire fixe (si les objectifs du groupe sont atteints à 100%).

# Organe de révision.

## Durée du mandat et durée de fonction du réviseur responsable.

L'Assemblée générale désigne l'organe de révision du groupe pour une durée d'un an. Pour l'exercice 2025, l'Assemblée générale de CFF SA a désigné la société Deloitte à Zurich comme organe de révision externe pour une nouvelle année consécutive.

## Honoraires de révision et honoraires supplémentaires.

Le mandat de base comprend la vérification des comptes individuels et consolidés des CFF. Au cours de l'exercice sous revue, les honoraires de l'organe de révision se sont élevés à 1 269 990 francs (2024: 1 224 965 francs) pour les mandats de vérification prévus par la loi. Deloitte a facturé des honoraires à hauteur de 328 000 francs pour des prestations additionnelles liées à la révision (2024: 477 260 francs).

## Surveillance et contrôle relatifs à la révision externe.

Le comité Audit évalue la performance, l'indépendance et la rémunération de l'organe de révision externe. Il s'informe du processus de contrôle, du plan de révision et du volume des travaux de révision annuels, discute des résultats de la révision avec les réviseurs et se fait une idée du rapport entre les organes de révision externe et interne.

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

## Pilotage des CFF.

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

Tant que la Confédération est l'unique actionnaire, le Conseil fédéral exerce les pouvoirs de l'Assemblée générale (art. 10, al. 2 LCFF). De son côté, le Conseil fédéral a chargé le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) et le DFF (Département fédéral des finances) d'exercer ses droits d'actionnaire. Comme les CFF ne sont pas soumis à la loi sur les bourses, aucune réglementation spécifique au changement de contrôle et aux mesures de défense (obligation de présenter une offre et clause de changement de contrôle) n'est mise en place.

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

- fixation des objectifs à long terme dans la loi fédérale sur les chemins de fer;
- définition, par le Parlement, d'un plafond de dépenses quadriennal destiné au financement de l'exploitation, du maintien de la qualité du réseau et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- définition, par le Conseil fédéral, des objectifs stratégiques assignés aux CFF et dont le Conseil d'administration veille à la mise en œuvre; approbation, par le Conseil fédéral, du rapport annuel sur la réalisation des objectifs stratégiques;
- fixation, dans une convention de mise en œuvre, de l'affectation concrète des crédits d'engagements alloués aux CFF par le DETEC aux fins de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;

- définition des objectifs liés à l'exploitation et au maintien de la qualité du réseau de l'infrastructure ferroviaire dans une convention conclue entre l'Office fédéral des transports et les CFF;
- définition des statuts des CFF;
- définition de la limite supérieure pour la rémunération du Conseil d'administration et de sa Présidente (séparément) et pour le montant total de la rémunération de la Direction du groupe;
- approbation, par l'Assemblée générale (Conseil fédéral), du rapport de gestion, y compris du bilan annuel, des comptes consolidés et de l'utilisation du bénéfice;
- élection ou révocation des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral);
- décharge des membres du Conseil d'administration par l'Assemblée générale (Conseil fédéral);
- information régulière au DETEC/DFF;
- appel aux entreprises proches de la Confédération à suivre un rôle exemplaire, par exemple en participant à l'Initiative Exemplarité Énergie et Climat ainsi qu'au Plan d'action national relatif aux entreprises et aux droits de l'homme 2024-2027.

## Intégration des parties prenantes.

En tant qu'entreprise liée à la Confédération, les CFF comptent comme principales parties prenantes la Confédération, en tant que propriétaire, ainsi que les autorités, les acteurs politiques et les organisations associatives aux niveaux fédéral, cantonal et communal. Dans le cadre des procédures politiques habituelles, les CFF échangent régulièrement avec ces parties prenantes. En outre, ils proposent et organisent plusieurs fois par an des plateformes de dialogue décentralisées sur des thèmes actuels.

Notre clientèle, qui constitue une autre partie prenante essentielle, est la cible de divers programmes (par exemple le programme de participation «Voix Client CFF») et est associée au développement de produits et de services. En fonction du sujet, elle est invitée à

des entretiens, des enquêtes, des tests de produits ou des groupes de discussion, ce qui lui permet de rencontrer directement les équipes de projet et de leur faire part de son ressenti. En 2025, près de 100 000 clientes et clients de toutes les régions suisses ont participé à divers programmes portant par exemple sur l'information à la clientèle, le matériel roulant ou la ponctualité.

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

Les CFF ont été très présents dans l'espace public en 2025. CFF News a publié plus de 200 articles destinés à la clientèle, aux médias et au grand public. Sur les réseaux sociaux, les CFF ont publié plus de 600 contenus. Le Service de presse, enfin, a répondu à environ 4500 demandes des médias, ce qui représente une moyenne hebdomadaire d'environ 85 demandes.

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

# Rapport financier.

Avant-propos	47	Compte de résultat de CFF SA	75
Compte de résultat du groupe CFF	48	Bilan de CFF SA	76
Bilan du groupe CFF	49	Annexe aux comptes annuels de CFF SA	77
Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF	50	Proposition d'utilisation du résultat	85
Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF	51	Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels	86
Annexe aux comptes consolidés 2025	52		
Rapport de l'organe de révision sur les comptes du groupe	73		

# Capacité de rendement et garantie de financement.



Madame, Monsieur,

L'année 2025 a été marquée par une augmentation constante de la mobilité en Suisse. Simultanément, la faiblesse conjoncturelle en Europe, la disponibilité restreinte des infrastructures à l'étranger et la situation politique et financière tendue au niveau national ont pesé sur notre performance financière en 2025.

Toutefois, nous avons atteint de bons résultats d'exploitation globaux et poursuivi notre programme de coûts et d'efficacité.

Près de la moitié du résultat annuel, chiffré à 496 millions de francs, est imputable à des effets uniques issus principalement d'une baisse des engagements de prévoyance. Les mesures prises ces dernières années ont stabilisé notre Caisse de pensions et limité ainsi la probabilité d'un assainissement futur.

L'apport unique de 850 millions de francs, destiné à compenser une partie des pertes en trafic grandes lignes dues à la pandémie de coronavirus, a réduit l'endettement. Pour autant, les résultats opérationnels ne nous permettent pas de financer nous-mêmes les investissements réalisés en 2025 dans le matériel roulant, les installations de production d'énergie et les bâtiments. Pour y parvenir, nous avons besoin à moyen terme d'un résultat opérationnel annuel de 500 millions de francs.

Malgré la hausse continue de la demande en trafic voyageurs, le trafic régional enregistre une perte et le trafic grandes lignes une rentabilité insuffisante, en raison de l'augmentation des coûts et de la hausse, planifiée, des travaux d'entretien. Le trafic marchandises accuse une nouvelle baisse, due notamment à une moindre demande de secteurs habituellement clients du rail. Parallèlement, les charges d'énergie ont augmenté à cause de la hausse du volume d'achat et des prix, tandis que la contribution d'Immobi-

lier est restée stable. Ces résultats masquent la menace qui pèse à moyen terme sur la disponibilité du réseau ferroviaire, pour l'instant satisfaisante. Le retard en matière de maintien de la substance a à nouveau fortement progressé. Pour permettre une exploitation sûre et fiable au cours des prochaines années aussi, une hausse substantielle des moyens sera nécessaire.

Les CFF contribuent à maintenir les transports publics à un niveau abordable. Leurs mesures en matière de coûts et d'efficacité sont efficaces. Nous optimisons les processus et les bases décisionnelles via la numérisation et l'utilisation ciblée de l'intelligence artificielle. Nous hiérarchisons les investissements selon leur utilité et leur niveau d'urgence pour créer une valeur ajoutée et assumer nos responsabilités envers les générations futures. Nous devons aussi améliorer la rentabilité des secteurs d'activité là les conditions juridiques et économiques le permettent. La fixation de nos prix étant règlementée, nous développons des modèles de financement durables avec la Confédération et le régulateur.

Les défis sont de taille, mais nous sommes prêts. Avec la mise en œuvre résolue des mesures, la coopération avec la Confédération et les cantons, ainsi que le pilotage systématique des coûts et des produits, nous jetons les bases requises pour assurer la santé financière des CFF. Je remercie notre personnel, nos cadres et nos partenaires pour leur engagement quotidien. Ensemble, nous œuvrons pour garantir la stabilité financière actuelle des CFF pour l'avenir.

Meilleures salutations

Franz Steiger  
CFO de CFF SA

# Compte de résultat du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2025	2024 adaptées*
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 956,8	4 815,0
Prestations des pouvoirs publics	2	3 122,1	3 056,2
Produits résultant de la location d'immeubles	3	743,0	718,2
Produits accessoires	4	1 402,5	1 323,2
Prestations propres	5	1 458,0	1 475,2
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>11 682,4</b>	11 387,8
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables	6	-966,6	-932,8
Charges de personnel	7	-4 466,9	-4 824,1
Autres charges d'exploitation	8	-2 941,8	-2 681,4
Amortissements des immobilisations corporelles	9, 19	-2 453,5	-2 336,5
Amortissements des immobilisations incorporelles	9, 20	-240,2	-219,6
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-11 069,0</b>	-10 994,4
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>613,4</b>	393,4
Résultat financier	10	-95,6	-110,1
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>517,7</b>	283,3
Résultat issu de la vente de biens immobiliers		2,8	5,6
<b>Bénéfice du groupe avant impôts</b>		<b>520,5</b>	288,9
Impôts sur les bénéfices	11	-26,6	-12,3
<b>Bénéfice du groupe avant parts des minoritaires</b>		<b>493,9</b>	276,6
Parts des minoritaires	12	1,6	-1,6
<b>Bénéfice du groupe</b>		<b>495,6</b>	275,0

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

# Bilan du groupe CFF.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités	13	129,6	167,0
Créances résultant de livraisons et de prestations	14	333,6	326,7
Autres créances	15	140,3	191,3
Stocks et travaux en cours	16	547,6	521,5
Comptes de régularisation actif	17	925,7	927,3
<b>Total Actif circulant</b>		<b>2 076,8</b>	2 133,8
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	18	452,8	502,6
Immobilisations corporelles	19	46 030,7	45 171,1
Immobilisations corporelles en cours de construction	19	8 402,3	7 664,3
Immobilisations incorporelles	20	1 228,3	1 211,2
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>56 114,1</b>	54 549,2
<b>Total Actif</b>		<b>58 190,9</b>	56 683,1

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes financières à court terme	21	1 842,5	1 747,1
Prêts des pouvoirs publics à court terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	22	0,5	0,6
Dettes résultant de livraisons et de prestations	23	739,8	544,6
Autres dettes à court terme	24	273,7	249,1
Comptes de régularisation passif	25	2 321,5	2 200,3
Provisions à court terme	26	336,9	320,5
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>5 514,9</b>	5 062,1
Dettes financières à long terme	21	9 615,4	10 532,9
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	22	28 257,5	27 295,0
Autres dettes à long terme	24	306,2	655,7
Provisions à long terme	26	453,3	437,4
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>38 632,4</b>	38 920,9
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>44 147,3</b>	43 983,0
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves issues du capital		2 919,1	2 069,1
Réserves provenant de bénéfices		1 529,9	1 255,1
Bénéfice du groupe		495,6	275,0
<b>Fonds propres sans parts des minoritaires</b>		<b>13 944,6</b>	12 599,2
Parts des minoritaires	12	99,0	100,8
<b>Total Fonds propres</b>		<b>14 043,6</b>	12 700,1
<b>Total Passif</b>		<b>58 190,9</b>	56 683,1

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

# Tableau de flux de trésorerie du groupe CFF.

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

En millions de francs	Remarque	2025	2024 adaptées*
Bénéfice du groupe		495,6	275,0
Amortissements de l'actif immobilisé	18, 19, 20	2 643,1	2 536,9
Pertes sur dépréciations d'actifs	19, 20	50,6	19,2
Diminution de provisions		32,5	-139,0
Autres produits/charges sans incidence sur le fonds		-274,6	28,4
Bénéfice provenant de la vente d'actifs immobilisés		-6,9	-9,1
Bénéfices proportionnels résultant de la prise en compte selon la méthode de la mise en équivalence		-2,5	-1,3
Résultat des parts des minoritaires	12	-1,6	1,6
Variation de l'actif circulant net	27	325,3	-102,2
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation avec prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>3 261,5</b>	<b>2 609,5</b>
Prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure		-1 553,1	-1 506,1
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation sans prestations de la Confédération liées aux amortissements de l'infrastructure</b>		<b>1 708,5</b>	<b>1 103,4</b>
Versements pour investissements d'immobilisations corporelles et d'immobilisations en cours de construction		-4 060,3	-3 841,0
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations corporelles		9,7	12,3
Versements pour investissements d'immobilisations financières		-0,7	-6,2
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations financières		1,5	1,6
Versements pour investissements d'immobilisations incorporelles		-278,5	-285,4
Paiements provenant de désinvestissements d'immobilisations incorporelles		0,0	0,3
Financement de l'infrastructure ferroviaire via les contributions à fonds perdu de la Confédération		1 553,1	1 506,1
Financement de l'infrastructure ferroviaire via les prêts des pouvoirs publics		990,0	699,7
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité d'investissement</b>		<b>-1 785,3</b>	<b>-1 912,7</b>
Augmentation d'engagements financiers à court terme		41,3	6,9
Remboursements/augmentation d'engagements financiers à long terme		-1,8	816,9
<b>Flux de trésorerie résultant de l'activité de financement</b>		<b>39,5</b>	<b>823,8</b>
<b>Variations des liquidités</b>		<b>-37,3</b>	<b>14,5</b>
Liquidités au 1 <sup>er</sup> janvier		167,0	152,5
Liquidités au 31 décembre		129,6	167,0
<b>Variation des liquidités</b>		<b>-37,3</b>	<b>14,5</b>

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

Flux de trésorerie disponible.

En millions de francs	2025	2024 adaptées*
Flux de trésorerie résultant de l'activité d'exploitation	1 708,5	1 103,4
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement, avant subventions publiques	-4 328,3	-4 118,4
Subventions publiques pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	2 543,0	2 205,7
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-76,8</b>	<b>-809,3</b>
Flux de trésorerie résultant de l'activité de financement	39,5	823,8
<b>Total Flux de trésorerie</b>	<b>-37,3</b>	<b>14,5</b>

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

# Tableau de variation des fonds propres du groupe CFF.

En millions de francs

	Capital social	Réserves issues du capital (agios)	Réserves provenant de bénéfices adaptés*	Écarts de conversion	Total sans parts des minoritaires	Parts des minoritaires	Total avec parts des minoritaires
<b>Fonds propres au 1.1.2024</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 267,2</b>	<b>-12,3</b>	<b>12 324,0</b>	<b>99,2</b>	<b>12 423,2</b>
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0	1,6	276,6
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,3
<b>Fonds propres au 31.12.2024</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 542,2</b>	<b>-12,0</b>	<b>12 599,2</b>	<b>100,8</b>	<b>12 700,0</b>
Apport en capital de la Confédération	0,0	850,0	0,0	0,0	850,0	0,0	850,0
Bénéfice du groupe	0,0	0,0	495,6	0,0	495,6	-1,6	493,9
Écarts de conversion	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,1	-0,4
<b>Fonds propres au 31.12.2025</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 919,1</b>	<b>2 037,8</b>	<b>-12,3</b>	<b>13 944,6</b>	<b>99,0</b>	<b>14 043,6</b>

\* Les réserves provenant de bénéfices au 1<sup>er</sup> janvier 2024 ont été ajustées à hauteur de 24,8 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

Le capital-actions, entièrement libéré, est divisé en 180 millions d'actions nominatives d'une valeur nominale de 50 francs. La Confédération est l'unique actionnaire. Le montant des réserves statutaires et légales non distribuables au 31 décembre 2025 s'élève à 3024,3 millions de francs (2024: 2156,1 millions).

# Annexe aux comptes consolidés 2025.

## Principes de consolidation.

### Généralités.

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

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

### Date de clôture.

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

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

Les CFF investissent chaque année dans le renouvellement et le développement de leurs logiciels, notamment dans les domaines de l'information clientèle, de l'exploitation ferroviaire et de la vente. La durée moyenne d'utilisation étant courte et le seuil d'activation actuel des logiciels bas, ce dernier a été relevé à 500 000 francs. Depuis le début de l'exercice, les applications à faibles coûts d'acquisition sont directement imputées au compte de résultat et ne sont plus intégrées dans les investissements du tableau de flux de trésorerie ni au bilan. Les valeurs de la même période de l'année précédente ont été adaptées en conséquence dans le bilan, le compte de résultat, le tableau de flux de trésorerie, le tableau de variation des fonds propres, l'annexe et les informations sur les segments. Il en résulte un transfert de 17,8 millions de francs, sans incidence sur le résultat, entre les amortissements et les charges d'informatique ou les prestations internes dans le compte de résultat.

### Périmètre de consolidation.

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

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

Les sociétés faisant partie du périmètre de consolidation sont mentionnées dans la liste des participations du groupe CFF à la page 72.

### Méthode de consolidation.

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

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

La méthode de l'intégration globale est appliquée à toutes les participations dans lesquelles CFF SA détient de manière directe ou indirecte plus de 50% des droits de vote et/ou dont elle contrôle la politique financière et commerciale. L'actif et le passif ainsi que les produits et les charges sont comptabilisés à 100%; les parts

de tiers aux fonds propres et au résultat sont présentées séparément en tant que parts des minoritaires.

CFF SA détient une participation supérieure à 50% dans EuroBasilica SA et Lémanis SA. Ces participations ne font pas l'objet d'une intégration globale, mais sont prises en compte selon la méthode de mise en équivalence, car le critère du contrôle n'est pas rempli en raison d'accords et de dispositions statutaires.

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

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

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

## Conversion monétaire.

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

Les cours de change suivants ont été appliqués:

	Cours moyen <b>2025</b>	Cours moyen 2024	Cours du jour de clôture <b>31.12.2025</b>	Cours du jour de clôture 31.12.2024
EUR	0,94	0,95	0,93	0,94

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

### Généralités.

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

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

### Actif circulant.

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

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

valeur en fonction de la structure par âge et sur la base de valeurs empiriques.

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

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

### Actif immobilisé.

Les **immobilisations financières** englobent, outre les participations non consolidées, les prêts à long terme envers les sociétés associées et les tiers, les actifs des institutions de prévoyance, les

opérations de régularisation à long terme des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés et les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt qui présentent un solde actif. Les prêts à long terme sont portés en compte à leur valeur nominale après déduction des corrections de valeur pour risques de solvabilité concrets. Les réserves de cotisations d'employeur font l'objet d'une correction de valeur si une renonciation conditionnelle à leur utilisation a été accordée. Des impôts différés actifs sur des différences temporaires ainsi que sur des pertes fiscales reportées peuvent être comptabilisés dès lors qu'il est probable qu'ils pourront être réalisés dans le futur par l'existence de bénéfices imposables suffisants.

Les **immobilisations corporelles** sont portées au bilan au coût d'acquisition ou au prix de revient. Les amortissements se font de manière linéaire sur la durée probable d'utilisation après déduction des amortissements cumulés et des corrections de valeur nécessaires lors de l'évaluation postérieure. Les durées d'utilisation sont estimées comme suit (en années):

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

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

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

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

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

Les **immobilisations incorporelles** regroupent les valeurs incorporelles acquises (goodwill, droits et logiciels). Elles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation probable. Les immobilisations incorporelles créées par CFF SA ne sont activées que si elles sont identifiables et génèrent un profit mesurable sur plusieurs années, et si les coûts peuvent être définis de manière fiable. Les droits comprennent, entre autres, les droits liés au trafic international de coopération, les concessions d'utilisation de l'eau, les droits de superficie, les droits de passage et les droits de passage souterrain.

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

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

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

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

## Capitaux étrangers.

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

Les dettes financières englobent les prêts et les avances consentis par la Confédération et des tiers, tels que les dettes bancaires, les **dettes résultant** de contrats de leasing ou les dettes envers la Caisse du personnel CFF, ainsi que les dépôts en espèces destinés à réduire les risques de contrepartie sur la valeur de marché des dérivés de taux d'intérêt avec un solde passif. Les dettes bancaires englobent aussi les prêts de la Société européenne pour le financement de Matériel Ferroviaire EUOFIMA. Les CFF financent les investissements hors du secteur Infrastructure principalement par le biais de prêts à intérêts remboursables octroyés par la Confédération (prêts commerciaux).

Les **prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire** incluent les prêts octroyés par la Confédération et les cantons. Généralement, ils sont sans intérêts et remboursables sous conditions.

Les **dettes à long terme** englobent les régularisations des recettes à long terme, ainsi que les dettes envers les institutions de prévoyance et les membres du personnel.

Les **provisions** sont constituées s'il existe des engagements juridiques ou de fait. En cas de forte influence du facteur temps, le montant de la provision fait l'objet d'une opération d'escompte.

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

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

## Endettement net porteur d'intérêts.

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

## Engagements de prévoyance.

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

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

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

## Compte de résultat.

Les produits englobent les produits liés à la vente de prestations de service dans le cadre de l'activité ordinaire et susceptibles de générer un avantage économique. Ils sont comptabilisés après

déduction des remises de prix, rabais, escomptes et frais de cartes de crédit. La date de comptabilisation correspond à la date de fourniture de la prestation.

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

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

Les **prestations des pouvoirs publics** comprennent les indemnités de la Confédération, des cantons et des autres collectivités (communes et collectivités étrangères) liées à l'infrastructure ferroviaire, au trafic régional voyageurs et au trafic marchandises. Elles compensent les coûts qui ne sont pas couverts en vertu des conventions passées avec les commanditaires et sont comptabilisées lorsqu'il existe une assurance raisonnable que les conditions y afférentes sont remplies et que la valeur peut être estimée de manière fiable. Les prêts des pouvoirs publics à long terme sont inscrits au passif et dissous avec incidence sur le résultat pendant la durée d'utilisation au titre de réduction des amortissements. Les mesures d'encouragement à l'investissement sont compensées directement par l'actif en raison de dispositions légales.

Les **produits résultant de la location d'immeubles** regroupent les revenus issus de la location de surfaces commerciales dans les gares, de bureaux, de logements et de surfaces destinées à un autre usage, ajustés à la période.

Les **prestations propres** indiquées reflètent les prestations fournies par les unités productives pour la réalisation d'immobilisations corporelles et de stocks inscrits au bilan.

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

## Produits dérivés.

Dans le domaine financier, les CFF appliquent une stratégie visant à gérer et à réduire les risques financiers. Les produits dérivés ne servent donc qu'à couvrir les opérations de base. Les instruments utilisés à des fins de couverture appliquent les principes d'évaluation du sous-jacent, mais le produit est comptabilisé au moment de la réalisation de l'opération de base.

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

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

## Engagements conditionnels et créances conditionnelles.

Les engagements conditionnels comprennent les cautionnements, les garanties et constitutions de gages ainsi que les autres engagements à caractère conditionnel. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale. Les créances conditionnelles sont comptabilisées lorsqu'il s'agit d'actifs susceptibles de produire un avantage économique.

## Autres engagements ne figurant pas au bilan.

Les autres engagements ne figurant pas au bilan englobent tous les autres engagements ne pouvant pas être résiliés dans un délai de douze mois. Ils sont portés en compte à leur valeur nominale. Il s'agit essentiellement d'engagements d'investissement pour l'acquisition de matériel roulant, de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire à l'horizon de planification à moyen terme, ainsi que d'obligations d'achat d'énergie.

# Remarques concernant les comptes consolidés.

## Modification du périmètre de consolidation.

En 2025, le périmètre de consolidation a connu les modifications suivantes:

- fusion de Sensetalbahn AG, Berne, et CFF SA (janvier 2025);
- augmentation de la part à 69,52% (+0,10%) dans login formation professionnelle SA, Olten (mars 2025);
- augmentation de la part à 28,44% (+1,26%) dans Hupac SA, Chiasso (mars 2025).

## Dépréciations d'actifs de CFF Cargo SA.

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

Les modifications de la loi sur le transport de marchandises comprennent, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, la promotion du trafic par wagons complets isolés en Suisse. Sur cette base, CFF Cargo SA a lancé la transformation du modèle d'affaires et signé une convention de prestations d'une durée de quatre ans avec l'Office fédéral des transports et obtiendra des subventions pour le trafic par wagons complets isolés à partir de 2026. Elle a obtenu des fonds pour le trafic par wagons complets isolés. Leur versement élimine l'incertitude dans l'évaluation.

## Stabilisation financière des CFF.

En septembre 2024, les Chambres fédérales ont décidé, en adoptant la loi révisée sur les Chemins de fer fédéraux (loi sur les CFF), d'octroyer aux CFF un apport unique en capital d'un montant de 850 millions de francs. Ces fonds permettent de réduire l'endettement porteur d'intérêts des CFF. Les conditions d'obtention de prêts de trésorerie auprès de la Confédération sont ainsi remplies. L'obtention de tels prêts est uniquement possible tant que les directives en matière d'endettement net définies dans les objectifs stratégiques du Conseil fédéral sont respectées. Après l'entrée en vigueur de la loi modifiée au 1<sup>er</sup> mars 2025, l'apport en capital a été mis en œuvre. Celui-ci a été comptabilisé en réserves de capital, dans les fonds propres, par conversion de prêts.

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

Le 10 août 2023, un train de marchandises a déraillé dans le tunnel de base du Saint-Gothard, entraînant des dommages considérables à l'infrastructure et à la voie ferrée du tunnel. Entre-temps, les dommages ont été réparés et les provisions constituées au cours de l'exercice 2023 ont été utilisées. Les prétentions soumises aux assureurs étaient encore dues au jour d'établissement du bilan.

## 1 Produits du trafic.

En millions de francs	2025	2024
Produits du trafic voyageurs	4 126,9	3 974,5
Produits du trafic marchandises	721,0	731,9
Infrastructure (produit des sillons)	108,9	108,6
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 956,8</b>	<b>4 815,0</b>

Les produits du trafic ont augmenté de 141,8 millions de francs (+2,9%).

Les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 152,4 millions de francs (+3,8%), principalement en raison de l'évolution toujours positive de la demande, notamment en trafic international, et de la fermeture partielle du tunnel de base du Saint-Gothard l'année précédente.

Les produits du trafic marchandises ont diminué de 10,9 millions de francs (-1,5%) en raison de la morosité persistante de la conjoncture et du recul subséquent des volumes, ainsi que de la disponibilité insuffisante des infrastructures à l'étranger.

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2025	2024
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	307,5	320,5
Cantons	340,8	356,1
Autres collectivités	34,1	33,8
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>	<b>682,3</b>	710,4
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic grandes lignes</b>		
Confédération	1,2	0,0
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic grandes lignes</b>	<b>1,2</b>	0,0
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure ferroviaire dans le cadre des conventions sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 553,1	1 506,1
Parts d'investissements non activables	352,8	365,6
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	401,0	325,9
Total Prestations de la Confédération versées dans le cadre des conventions sur les prestations	2 306,8	2 197,6
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	125,5	140,5
Cantons	4,0	5,7
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	129,5	146,2
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 436,4</b>	2 343,8
<b>Indemnités pour le trafic marchandises</b>		
Indemnités compensatoires versées par la Confédération	2,2	1,9
<b>Total Indemnités compensatoires versées pour le trafic marchandises</b>	<b>2,2</b>	1,9
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>3 122,1</b>	3 056,2

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

Elles ont été réduites de 28,1 millions de francs (-4,0%) en raison de la croissance de la demande ainsi que de la hausse des produits du trafic voyageurs qui devrait en résulter.

Le trafic grandes lignes a perçu des indemnités pour des prestations préalables en lien avec les trains de nuit internationaux.

Les prestations liées à l'infrastructure ferroviaire ont augmenté de 92,5 millions de francs (+4,0%) en raison de la hausse des contributions d'exploitation reposant sur la convention sur les prestations 2025-2028 avec la Confédération.

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent en outre le versement aux CFF d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 45,0 millions de francs (2024: 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par les CFF, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise (ZVV) conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic régional voyageurs.

Sur l'ensemble des prestations des pouvoirs publics, 3119,2 millions de francs (2024: 3051,7 millions) ont été enregistrés comme liquidités.

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

Les produits résultant de la location ont augmenté de 24,7 millions de francs (+3,4%) par rapport à 2024 pour atteindre 743,0 millions de francs, notamment grâce à l'inauguration de logements d'habitation et d'immeubles commerciaux ainsi qu'à la hausse des chiffres d'affaires de tiers dans les gares.

## 4 Produits accessoires.

En millions de francs	2025	2024
Prestations d'exploitation ferroviaire	45,0	39,9
Prestations de services	242,7	240,0
Travaux de maintenance et d'entretien	49,9	56,0
Produits résultant de la location	101,0	88,9
Produits résultant de la vente d'énergie	403,0	391,2
Charges d'administration	23,7	25,6
Opérations de change	50,7	42,8
Vente de matériel et d'imprimés	38,6	41,6
Participation aux coûts	312,8	278,4
Prestations projets de construction	14,4	18,4
Autres produits accessoires	120,7	100,6
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>1 402,5</b>	1 323,2

Les produits accessoires ont progressé au total de 79,3 millions de francs (+6,0%) par rapport à 2024.

Les produits résultant des ventes d'énergie ont augmenté de 11,8 millions de francs (+3,0%) en raison d'une augmentation des ventes et d'une hausse des prix du marché.

Les participations ont augmenté de 34,4 millions de francs (+12,4%), notamment du fait des contributions plus élevées de tiers à des parts d'investissement non activables de projets d'infrastructure.

Les produits accessoires comprennent les subventions de la Confédération pour les installations photovoltaïques et les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à hauteur de 21,8 millions de francs (2024: 18,6 millions).

## 5 Prestations propres.

En millions de francs	2025	2024 adaptées*
Investissements	942,4	951,3
Établissement de stocks	515,6	523,8
<b>Prestations propres</b>	<b>1 458,0</b>	1 475,2

\* Le chiffre des prestations propres liées aux ordres d'investissement pour 2024 a été ajusté de 17,8 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

## 6 Charges de matières premières et consommables.

Les charges de matières premières et consommables ont augmenté de 33,8 millions de francs (+3,6%) pour atteindre 966,6 millions de francs en raison de prestations supplémentaires pour la constitution de stocks de pièces de véhicules.

## 7 Charges de personnel.

En millions de francs	2025	2024
Charges salariales	3 474,8	3 448,2
Location de personnel	427,0	462,5
Charges sociales	315,9	666,2
Autres charges de personnel	249,2	247,2
<b>Charges de personnel</b>	<b>4 466,9</b>	<b>4 824,1</b>

Les charges de personnel ont reculé de 357,1 millions de francs par rapport à l'exercice précédent (-7,4%). En raison de la résorption des sous-effectifs dans le domaine de l'assistance clientèle, de l'accroissement des besoins en personnel des locomotives pour la production d'offres supplémentaires et du surcroît de postes d'apprentissage et de formation, le nombre d'emplois à plein temps a augmenté de 200 pour atteindre 35 770 en moyenne annuelle. La diminution des charges d'assurances sociales est imputable à la réduction des dettes envers les institutions de prévoyance. Celle-ci est expliquée dans la remarque «Données sur les institutions de prévoyance».

## 8 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2025	2024 adaptées*
Prestations d'exploitation ferroviaire	578,5	554,2
Location d'immobilisations corporelles	80,3	81,9
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	607,4	610,6
Charges de véhicules	285,4	243,5
Charges d'énergie	508,5	434,3
Charges d'administration	102,5	102,3
Charges d'informatique	272,4	245,9
Dépenses publicitaires	50,7	52,9
Concessions, droits et taxes	114,3	106,0
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics	115,3	106,8
Charges d'exploitation diverses	226,3	143,0
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 941,8</b>	<b>2 681,4</b>

\* Le chiffre des charges d'informatique pour 2024 a été ajusté de 5,9 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

Les autres charges d'exploitation ont enregistré une hausse de 260,3 millions de francs (+9,7%) par rapport à 2024. L'augmentation des charges de véhicules de 42,0 millions de francs (+17,2%) est imputable à une progression des volumes de maintenance des véhicules du trafic grandes lignes et du trafic marchandises.

Les charges d'énergie ont augmenté de 74,2 millions de francs (+17,1%) en raison de la hausse du volume d'achat d'énergie lié au temps sec et des prix du marché, ainsi que de la constitution de provisions pour contrats déficitaires. En raison de l'augmentation des coûts d'exploitation d'informatique, due entre autres à la cybersécurité, les charges d'informatique ont progressé de 26,5 millions de francs (+10,8%). Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 83,3 millions de francs (+58,2%), en particulier en raison de la constitution de provisions pour contrats déficitaires. Les charges figurant sous la rubrique «Réduction de déductions de l'impôt préalable sur les prestations des pouvoirs publics» se fondent sur les dispositions applicables aux entreprises de transports publics en matière de taxe sur la valeur ajoutée. Au lieu d'une réduction de l'impôt préalable calculée proportionnellement à la composition du chiffre d'affaires total, la réduction de l'impôt préalable est effectuée au moyen de taux forfaitaires sur les contributions des pouvoirs publics.

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

En millions de francs	2025	2024 adaptées*
Amortissements des immobilisations corporelles	2 289,3	2 248,5
Amortissements des immobilisations incorporelles	236,4	216,6
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations corporelles	164,2	88,0
Amortissements des valeurs comptables résiduelles liées à la cession d'immobilisations incorporelles	3,7	3,0
<b>Amortissements des immobilisations financières, corporelles et incorporelles</b>	<b>2 693,7</b>	<b>2 556,1</b>

\* Le chiffre des amortissements des immobilisations incorporelles de l'exercice précédent a été adapté de 23,8 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

Les amortissements linéaires ont augmenté de 60,6 millions de francs (+2,5%), notamment en raison de la mise en service d'ouvrages d'infrastructure, des trains grandes lignes duplex IR ainsi que de l'inauguration de nouveaux immeubles. Les amortissements élevés des valeurs comptables résiduelles, issus des transferts d'immobilisation à hauteur de 164,2 millions de francs, se justifient notamment par des corrections d'inventaire, ainsi que par la décomptabilisation d'immobilisations présentant une valeur comptable résiduelle au moment du lancement du projet et d'immobilisations en cours de construction en cas d'abandon de projet.

## 10 Résultat financier.

En millions de francs	2025	2024
Produits de participation et produits financiers envers des tiers	2,2	3,5
Charges financières envers des tiers	-52,9	-66,0
Charges financières prêts d'actionnaires	-51,8	-56,9
Part au résultat des sociétés associées	5,9	3,9
Résultats de change	0,2	5,4
Autres résultats financiers	0,8	0,1
<b>Résultat financier</b>	<b>-95,6</b>	<b>-110,1</b>

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

## 11 Impôts sur les bénéfices.

En millions de francs	2025	2024
Impôts courants sur les bénéfices	25,8	14,1
Impôts différés sur les bénéfices	0,8	-1,9
<b>Impôts sur les bénéfices</b>	<b>26,6</b>	<b>12,3</b>

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

La préemption fiscale différée pour perte fiscale reportée des sociétés du groupe imposables s'élève à 98,1 millions de francs (2024: 74,1 millions). Aucun impôt différé sur les reports de perte n'a été porté en compte.

## 12 Parts des minoritaires.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Situation au 1.1	100,8	99,2
Dividendes	-0,1	0,0
Part au résultat	-1,6	1,6
Écarts de conversion	-0,1	0,1
<b>Situation au 31.12</b>	<b>99,0</b>	<b>100,8</b>

## 13 Liquidités.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Caisse	38,8	42,4
Avoirs en comptes postaux et bancaires	61,9	92,4
Dépôts à terme (jusqu'à 3 mois)	1,4	1,2
Comptes de transit	27,5	31,1
<b>Liquidités</b>	<b>129,6</b>	<b>167,0</b>

## 14 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	312,7	305,4
envers l'actionnaire (Confédération)	23,1	16,5
envers les sociétés associées	17,8	18,0
Corrections de valeur	-20,0	-13,1
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>333,6</b>	<b>326,7</b>

## 15 Autres créances.

Les autres créances englobent les avoirs de la déduction de l'impôt préalable et les avances versées aux fournisseurs. Elles ont diminué de 51,0 millions de francs et s'inscrivent à 140,3 millions de francs au jour d'établissement du bilan.

## 16 Stocks et travaux en cours.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Stocks	821,4	773,0
Travaux en cours	28,7	27,3
Corrections de valeur	-302,5	-278,8
<b>Stocks et travaux en cours</b>	<b>547,6</b>	<b>521,5</b>

Les stocks et travaux en cours ont augmenté de 26,1 millions de francs (+5,0%) en raison de la reconstitution des stocks pour le parc de véhicules.

## 17 Comptes de régularisation actif.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
Régularisation des instruments de couverture des taux d'intérêt cédés	17,9	18,0
Régularisation des prestations à payer	790,2	797,8
Régularisation des prestations payées d'avance	85,7	79,4
Régularisation des indemnités dues	32,0	32,1
<b>Comptes de régularisation actif</b>	<b>925,7</b>	<b>927,3</b>

\* La régularisation des prestations du trafic voyageurs à payer est désormais présentée comme un flux de valeur séparé dans les comptes de régularisation actif. Les valeurs de l'exercice précédent ont été adaptées en conséquence.

## 18 Immobilisations financières.

En millions de francs

	Autres participations	Participations dans les sociétés associées	Prêts aux sociétés associées	Actifs résultant d'institutions de prévoyance	Autres immobilisations financières	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2024	34,6	248,0	1,0	1,4	204,5	489,5
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Situation au 1.1.2024	50,5	248,0	1,0	1,4	204,5	505,4
Fluctuations de valeur	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,3
Entrées	4,3	1,9	0,0	0,4	40,8	47,4
Sorties	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-1,4	-1,8
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	-33,8	-33,8
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>54,7</b>	<b>251,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>210,1</b>	<b>518,4</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>						
Situation au 1.1.2024	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>-15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,9</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2024</b>	<b>38,9</b>	<b>251,2</b>	<b>0,8</b>	<b>1,5</b>	<b>210,1</b>	<b>502,6</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>						
Situation au 1.1.2025	54,7	251,2	0,8	1,5	210,1	518,4
Fluctuations de valeur	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	2,5
Entrées	0,0	0,7	0,0	0,4	0,0	1,1
Sorties	0,0	0,0	-0,1	-0,2	-13,1	-13,4
Reclassifications	0,0	0,0	0,0	0,0	-39,9	-39,9
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>54,7</b>	<b>254,5</b>	<b>0,7</b>	<b>1,7</b>	<b>157,1</b>	<b>468,6</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>						
Situation au 1.1.2025	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>-15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,9</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2025</b>	<b>38,9</b>	<b>254,5</b>	<b>0,7</b>	<b>1,7</b>	<b>157,1</b>	<b>452,8</b>

Des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées dans les sorties pour un montant de 0,2 million de francs (2024: 0,2 million).

Au jour d'établissement du bilan, les autres immobilisations financières incluent 29,1 millions de francs (40,8 million de francs en 2024) de dépôts en espèces liés aux dérivés de taux d'intérêt.

Le transfert de 39,9 millions de francs vers les autres immobilisations financières constitue une reclassification dans l'actif circulant à court terme.

## 19 Immobilisations corporelles et immobilisations en cours de construction.

En millions de francs	Véhicules (y c. contrats de leasing)	Ouvrages d'art et voie ferrée	Installations de courant de traction et de sécurité	Autres immobilisations corporelles	Terrains et bâtiments	Immobilisations en cours de construction et acomptes	Total Immobilisations corporelles
Valeurs comptables nettes au 1.1.2024	8 242,0	18 395,9	6 536,2	3 989,8	7 122,9	7 280,5	51 567,1
<b>Valeurs d'acquisition</b>							
Situation au 1.1.2024	20 378,0	27 480,1	13 982,7	8 783,0	10 423,0	7 289,0	88 335,8
Investissements	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	3 560,8	3 561,2
Sorties	-206,6	-184,5	-138,8	-147,9	-15,8	3,2	-690,4
Reclassifications	587,4	1 071,2	556,8	687,2	323,1	-3 182,0	43,6
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>20 758,9</b>	<b>28 366,7</b>	<b>14 400,7</b>	<b>9 322,6</b>	<b>10 730,3</b>	<b>7 671,0</b>	<b>91 250,2</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>							
Situation au 1.1.2024	-12 136,1	-9 084,2	-7 446,6	-4 793,2	-3 300,1	-8,5	-36 768,7
Amortissements planifiés	-643,0	-534,4	-411,4	-446,1	-194,5	0,0	-2 229,4
Dépréciations d'actifs	-5,2	-0,2	0,0	-13,8	0,0	0,0	-19,2
Sorties	203,9	129,0	117,4	139,7	12,4	0,0	602,4
Reclassifications	-0,6	3,3	-3,5	-16,9	15,9	1,8	0,0
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>-12 581,0</b>	<b>-9 486,5</b>	<b>-7 744,0</b>	<b>-5 130,3</b>	<b>-3 466,3</b>	<b>-6,7</b>	<b>-38 414,8</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2024</b>	<b>8 177,9</b>	<b>18 880,3</b>	<b>6 656,6</b>	<b>4 192,3</b>	<b>7 264,0</b>	<b>7 664,3</b>	<b>52 835,4</b>
dont contrats de leasing	44,5						44,5
dont objets de rendement					2 761,4		2 761,4
dont terrains non bâtis					37,5		37,5
<b>Valeurs d'acquisition</b>							
Situation au 1.1.2025	20 758,9	28 366,7	14 400,7	9 322,6	10 730,3	7 671,0	91 250,2
Investissements	0,1	0,0	0,0	27,8	0,0	4 060,2	4 088,1
Sorties	-206,3	-157,9	-253,1	-227,1	-47,6	0,0	-892,0
Reclassifications	975,4	930,6	478,8	515,8	460,5	-3 323,1	38,1
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>21 528,1</b>	<b>29 139,4</b>	<b>14 626,4</b>	<b>9 639,1</b>	<b>11 143,2</b>	<b>8 408,1</b>	<b>94 484,3</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>							
Situation au 1.1.2025	-12 581,0	-9 486,5	-7 744,0	-5 130,3	-3 466,3	-6,7	-38 414,8
Amortissements planifiés	-662,1	-541,0	-412,1	-429,6	-194,3	0,0	-2 239,2
Dépréciations d'actifs	-48,7	0,0	-0,6	-0,3	-0,4	0,0	-50,1
Sorties	189,6	104,6	158,1	190,6	26,7	0,0	669,6
Reclassifications	0,0	-0,4	8,1	-15,0	-10,4	0,9	-16,8
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>-13 102,3</b>	<b>-9 923,3</b>	<b>-7 990,6</b>	<b>-5 384,7</b>	<b>-3 644,7</b>	<b>-5,8</b>	<b>-40 051,3</b>
<b>Valeurs comptables nettes 31.12.2025</b>	<b>8 425,8</b>	<b>19 216,1</b>	<b>6 635,9</b>	<b>4 254,4</b>	<b>7 498,5</b>	<b>8 402,3</b>	<b>54 433,0</b>
dont contrats de leasing	37,2						37,2
dont objets de rendement					2 954,9		2 954,9
dont terrains non bâtis					37,0		37,0

Les acomptes s'élèvent à 570,4 millions de francs (2024: 678,6 millions).

Les investissements ont diminué de 65,0 millions de francs (2024: 123,2 millions) en raison des contributions aux investissements versées par les pouvoirs publics au titre, par exemple, de la lutte contre le bruit ou du financement d'un niveau d'équipement plus élevé dans certaines gares.

Au cours de l'exercice sous revue, des coûts d'emprunts ont été activés à hauteur de 14,6 millions de francs (2024: 19,8 millions).

Les dépréciations d'actifs sont en particulier des amortissements spéciaux de matériel roulant liés à la réorientation de CFF Cargo SA. Les autres dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 164,2 millions de francs (2024: 88 millions). Ils sont comptabilisés dans les sorties.

Dans le cadre de l'échange des gares communes de Thoune et Brigue avec BLS SA, des transactions sans incidence sur les liquidités sont comptabilisées pour un montant de 27,6 millions de francs dans les investissements et un montant de 55,4 millions de francs dans les sorties (2024: aucune). Des prêts non remboursables des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire ont été transférés dans une même mesure à BLS SA.

L'accroissement des immobilisations corporelles est dû au renouvellement et à l'extension des infrastructures, comme l'aménagement de Bern West, ainsi que le doublement de la voie le long du lac de Biemme et dans le Lauffonnais. De plus, l'agrandissement du parc de véhicules en trafic grandes lignes et la construction d'objets de placement dans les régions de Bâle et Vaud expliquent également cette hausse. Les entrées englobent en outre des investissements dans la gare de Lausanne et dans les nouveaux ateliers d'Arbedo-Castione.

## 20 Immobilisations incorporelles.

En millions de francs

	Goodwill	Droits	Logiciels adaptés*	Immobilisations incorporelles en cours de construction et provisions adaptées*	Total
Valeurs comptables nettes au 1.1.2024	1,3	160,8	513,9	513,3	1 189,3
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Situation au 1.1.2024	13,1	365,4	1 999,6	521,5	2 899,6
Investissements	0,0	0,0	1,9	283,5	285,4
Sorties	0,0	-0,3	-247,5	-0,6	-248,4
Reclassifications	0,0	2,8	197,6	-244,0	-43,6
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>13,1</b>	<b>367,9</b>	<b>1 951,7</b>	<b>560,3</b>	<b>2 893,0</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
Situation au 1.1.2024	-11,8	-204,6	-1 485,7	-8,2	-1 710,3
Amortissements planifiés	-0,7	-6,2	-209,7	0,0	-216,6
Dépréciations d'actifs	0,0	0,1	244,6	0,3	245,1
Sorties	0,0	0,0	-6,7	6,7	0,0
<b>Situation au 31.12.2024</b>	<b>-12,5</b>	<b>-210,6</b>	<b>-1 457,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1 681,8</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2024</b>	<b>0,7</b>	<b>157,2</b>	<b>494,1</b>	<b>559,2</b>	<b>1 211,2</b>
<b>Valeurs d'acquisition</b>					
Situation au 1.1.2025	13,1	367,9	1 951,7	560,3	2 893,0
Investissements	0,0	0,0	0,8	277,7	278,5
Sorties	0,0	-3,8	-67,0	0,0	-70,8
Reclassifications	0,0	1,3	244,6	-284,0	-38,1
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>13,1</b>	<b>365,4</b>	<b>2 130,1</b>	<b>554,1</b>	<b>3 062,7</b>
<b>Corrections de valeur cumulées</b>					
Situation au 1.1.2025	-12,5	-210,6	-1 457,6	-1,1	-1 681,8
Amortissements planifiés	-0,7	-5,5	-229,8	0,0	-236,0
Dépréciations d'actifs	0,0	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Sorties	0,0	3,8	63,3	0,0	67,0
Reclassifications	0,0	0,0	15,7	1,1	16,8
<b>Situation au 31.12.2025</b>	<b>-13,1</b>	<b>-212,3</b>	<b>-1 608,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 834,3</b>
<b>Valeurs comptables nettes au 31.12.2025</b>	<b>0,0</b>	<b>153,0</b>	<b>521,2</b>	<b>554,1</b>	<b>1 228,3</b>

\* Les valeurs comptables nettes des logiciels au 1<sup>er</sup> janvier 2024 ont été ajustées à hauteur de 47,0 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

Les acomptes s'élèvent à 149,9 millions de francs (2024: 144,1 millions).

Les dépréciations portent sur des immobilisations individuelles.

Les amortissements des valeurs comptables résiduelles des installations mises hors service s'élèvent à 3,7 millions de francs (2024: 3,0 millions). Ils sont comptabilisés dans les sorties.

## 21 Dettes financières.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
<b>Dettes financières à court terme</b>		
Dettes bancaires	1 453,0	741,1
Dettes financières envers les sociétés associées	0,9	1,4
Prêts de la Confédération (commerciaux)	285,0	905,0
Prêts d'institutions de prévoyance	103,6	99,6
<b>Total Dettes financières à court terme</b>	<b>1 842,5</b>	<b>1 747,1</b>
<b>Dettes financières à long terme</b>		
Dettes bancaires	2 144,6	2 438,9
Dettes résultant de contrats de leasing	16,8	22,5
Caisse du personnel	648,4	662,3
Prêts de tiers	100,0	100,0
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 180,0	6 680,0
Prêts d'institutions de prévoyance	525,6	629,2
<b>Total Dettes financières à long terme</b>	<b>9 615,4</b>	<b>10 532,9</b>
<b>Dettes financières</b>	<b>11 457,9</b>	<b>12 280,0</b>

En raison de l'échéance, un montant de 454,0 millions de francs, initialement comptabilisé dans les dettes financières à long terme, a été reclassé dans les dettes financières à court terme (2024: 563,4 millions de francs). Les conditions des prêts commerciaux de la Confédération sont conformes aux directives de l'Administration fédérale des finances.

## Endettement net porteur d'intérêts.

En millions de francs	Remarque	31.12.2025	31.12.2024
Dettes financières à court terme	21	1 842,5	1 747,1
Dettes financières à long terme	21	9 615,4	10 532,9
<b>Total Engagements financiers</b>		<b>11 457,9</b>	<b>12 280,0</b>
./. Liquidités	13	-129,6	-167,0
./. Garanties en numéraire sur dérivés de taux d'intérêt (actifs)	18	-29,1	-40,8
<b>Endettement net porteur d'intérêts</b>		<b>11 299,2</b>	<b>12 072,2</b>

L'endettement net porteur d'intérêts a augmenté de 773,0 millions de francs au cours de l'exercice 2025.

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
<b>Prêts à court terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	0,3	0,3
Prêts des cantons (sans intérêts)	0,2	0,3
<b>Total Prêts à court terme</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>
<b>Prêts à long terme</b>		
Prêts de la Confédération (sans intérêts)	26 073,5	25 147,8
Prêts des cantons (sans intérêts)	2 184,0	2 147,2
<b>Total Prêts à long terme</b>	<b>28 257,5</b>	<b>27 295,0</b>
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>28 257,9</b>	<b>27 295,5</b>

L'augmentation des prêts sans intérêts est imputable à l'avancement de divers chantiers dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et du Futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

## Détails des prêts envers la Confédération.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention sur les prestations)	4 629,5	4 477,4
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention de mise en œuvre)	20 359,2	19 586,5
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	923,7	922,5
Prêts issus d'autres conventions	161,4	161,7
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 465,0	7 585,0
<b>Prêts envers la Confédération</b>	<b>32 538,8</b>	<b>32 733,1</b>

\* Les valeurs 2024 des prêts du fonds d'infrastructure ferroviaire issus de la convention sur les prestations ont été adaptées de 22,2 millions de francs (cf. remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» dans les principes de consolidation).

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

## 23 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	697,4	504,6
envers l'actionnaire (Confédération)	36,4	39,4
envers les sociétés associées	6,0	0,5
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>739,8</b>	<b>544,6</b>

## 24 Autres dettes.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
<b>Autres dettes à court terme</b>		
Dettes envers les institutions publiques	113,4	100,9
Autres dettes	160,3	148,2
<b>Total Autres dettes à court terme</b>	<b>273,7</b>	<b>249,1</b>
<b>Autres dettes à long terme</b>		
Régularisation des recettes	18,2	22,7
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs	288,0	633,0
<b>Total Autres dettes à long terme</b>	<b>306,2</b>	<b>655,7</b>
<b>Autres dettes</b>	<b>579,9</b>	<b>904,8</b>

Les dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs englobent les dettes des CFF pour les prestations des collaboratrices et collaborateurs à long terme pour un montant de plus de 198,0 millions de francs (2024: 183,0 millions).  
La réduction des dettes envers les institutions de prévoyance est expliquée dans la remarque «Données sur les institutions de prévoyance».

## Données sur les institutions de prévoyance.

Réserve de cotisations d'employeur (RCE)	Valeur nominale	Renonciation à l'utilisation	Bilan	Constitution	Bilan	Résultat RCE dans charges de personnel	Résultat RCE dans charges de personnel
En millions de francs	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2025	2025	31.12.2024	2025	2024
Institutions de prévoyance	1,7	0,0	1,7	0,4	1,5	-0,2	-0,2
<b>Total</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>0,4</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>
Avantage économique/engagement économique et charges de prévoyance	Excédent/insuffisance de couverture	Part économique de l'entreprise	Part économique de l'entreprise	Variation par rapport à l'exercice précédent avec effet sur le résultat	Cotisations ajustées à la période	Charges de prévoyance dans charges de personnel	Charges de prévoyance dans charges de personnel
En millions de francs	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024			2025	2024
Plans de prévoyance sans excédent ou insuffisance de couverture	0,0	-90,0	-450,0	360,0	-411,3	-51,3	-397,8
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>-90,0</b>	<b>-450,0</b>	<b>360,0</b>	<b>-411,3</b>	<b>-51,3</b>	<b>-397,8</b>

Suite à la création de CFF SA et à la sortie de la Caisse de pensions CFF (CP CFF) de la caisse de pensions de la Confédération, la CP CFF a présenté un besoin d'assainissement. C'est pourquoi une dette envers les institutions de prévoyance a été constituée sur plusieurs années dans les comptes annuels consolidés des CFF. Les CFF ont ensuite effectué trois paiements au titre de l'assainissement et de la stabilisation. Depuis son assainissement en 2007 et 2010, il subsiste une dette de prêt de 629,2 millions de francs (2024: 728,7 millions de francs) vis-à-vis de la Caisse de pensions CFF.

Les efforts entrepris par la CP CFF afin de garantir durablement le niveau des rentes actuelles et futures, tels que la baisse du taux d'intérêt technique, l'introduction d'une table de génération, puis la réduction échelonnée du taux de conversion, ont conduit à une amélioration durable de sa situation financière. La probabilité de financer un assainissement de la Caisse de pensions dans un avenir proche a sensiblement reculé. Les dettes envers les institutions de prévoyance ont été réduites en conséquence au cours de l'exercice.

Le taux de couverture de la Caisse de pensions CFF a augmenté, passant à 111,6% au 31 décembre 2025 (2024: 110,8%).

## 25 Comptes de régularisation passif.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
Régularisation des titres de transport	769,7	747,6
Régularisation des charges financières	38,1	47,6
Régularisation des charges fiscales courantes	3,2	3,8
Autres régularisations	1 510,4	1 401,3
<b>Comptes de régularisation passif</b>	<b>2 321,5</b>	<b>2 200,3</b>

\* La régularisation des prestations du trafic voyageurs à payer est désormais présentée comme un flux de valeur séparé dans les actifs de régularisation. Les valeurs de l'exercice précédent ont été adaptées en conséquence.

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

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

## 26 Provisions.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Provisions à court terme	336,9	320,5
Provisions à long terme	453,3	437,4
<b>Provisions</b>	<b>790,2</b>	<b>757,8</b>

## Tableau de variation des provisions.

En millions de francs	Engagements de prévoyance	Sites contaminés	Secteur de l'énergie	Vacances/avoirs en temps	Restructurations	Impôts différés	Autres	Total
Valeur comptable au 1.1.2024	0,4	31,7	307,3	219,6	26,3	13,6	297,9	896,8
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Constitution	0,0	0,0	0,0	21,7	0,9	0,1	82,0	104,7
Utilisation	0,0	-1,6	-27,1	-20,8	-0,5	-1,9	-147,8	-199,6
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-44,0	-44,1
<b>Valeur comptable au 31.12.2024</b>	<b>0,4</b>	<b>30,1</b>	<b>280,2</b>	<b>220,5</b>	<b>26,7</b>	<b>11,8</b>	<b>188,2</b>	<b>757,8</b>
dont provisions à court terme	0,0	4,1	25,1	130,9	4,1	0,0	156,3	320,5
dont provisions à long terme	0,4	26,0	255,1	89,6	22,6	11,8	31,9	437,4
Valeur comptable au 1.1.2025	0,4	30,1	280,2	220,5	26,7	11,8	188,2	757,8
Conversion monétaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Constitution	0,0	0,0	30,2	25,1	6,0	0,8	136,2	198,2
Utilisation	0,0	-2,4	-25,1	-15,8	-3,4	0,0	-58,8	-105,5
Dissolution	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,4	0,0	-57,8	-60,3
<b>Valeur comptable au 31.12.2025</b>	<b>0,3</b>	<b>27,7</b>	<b>285,3</b>	<b>229,8</b>	<b>26,8</b>	<b>12,5</b>	<b>207,7</b>	<b>790,2</b>
dont provisions à court terme	0,0	7,0	26,4	132,6	9,4	0,0	161,5	336,9
dont provisions à long terme	0,3	20,7	258,9	97,2	17,5	12,5	46,1	453,3

Une provision de 110,0 millions de francs a été constituée pour l'assainissement des sites contaminés à l'issue de la transformation des CFF en une société anonyme en 1999. Au cours de l'exercice sous revue, un montant de 2,4 million de francs (2024: 1,6 million) a été prélevé sur la provision pour les travaux de dépollution.

Pour l'assainissement du secteur de l'énergie, une provision de 1,2 milliard de francs avait été définie en avril 2001. La provision a été utilisée depuis pour couvrir les pertes liées à la vente de centrales électriques et de participations ainsi que les coûts de production d'énergie supérieurs au prix du marché. La provision résiduelle de 285,3 millions de francs est utilisée pour des contrats énergétiques déficitaires à long terme. La provision a été revue à la hausse à hauteur de 30,2 millions de francs suite à l'évaluation annuelle des contrats actuels.

La variation de la provision vacances/avoirs en temps de 9,3 millions de francs résulte de nouvelles épargnes temps comptabilisées par le personnel dans le cadre du modèle de durée de la vie active «Flexa» à hauteur de 7,6 millions de francs ainsi que des avoirs en vacances et en temps supplémentaire non utilisés pour un montant de 1,7 million de francs.

Les autres provisions contiennent des provisions pour risques de procès et risques commerciaux ainsi que des provisions d'assurance pour sinistres. Un total de 43,4 millions de francs a été utilisé pour le règlement de sinistres (contre 120,6 millions de francs en 2024, notamment pour l'accident dans le tunnel de base du Saint-Gothard). Des provisions à hauteur de 93,9 millions de francs ont été constituées pour la réévaluation de sinistres, et un montant de 52,7 millions de francs a pu être dissous. En outre, d'autres provisions ont été constituées en raison de contrats déficitaires.

## 27 Variation de l'actif circulant net.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024 adaptées*
Diminution/Augmentation des créances résultant de livraisons et de prestations	-6,9	40,5
Augmentation des stocks et travaux en cours	-26,1	-44,4
Diminution/Augmentation des autres créances	16,8	-82,6
Diminution/Augmentation des dettes résultant de livraisons et de prestations	195,3	-168,3
Augmentation des autres dettes à court terme	146,1	152,6
<b>Variation de l'actif circulant net ayant une incidence sur les liquidités</b>	<b>325,3</b>	<b>-102,2</b>

\* La régularisation des produits du trafic voyageurs à payer est désormais présentée comme un flux de valeur séparé dans les actifs de régularisation. Les valeurs de l'exercice précédent ont été adaptées en conséquence.

## Autres données.

### Transactions avec des parties liées.

#### Transactions avec des sociétés associées.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Produits d'exploitation	214,8	207,4
Charges d'exploitation	-74,8	-72,4
<b>Transactions avec des sociétés associées</b>	<b>140,0</b>	<b>135,0</b>

Les créances et les dettes envers les sociétés associées sont présentées séparément aux remarques 14 «Créances résultant de livraisons et de prestations» et 23 «Dettes résultant de livraisons et de prestations».

#### Transactions avec les institutions de prévoyance.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Prêts à court terme	103,6	101,0
Prêts à long terme	525,6	629,2
<b>Dettes envers les institutions de prévoyance</b>	<b>629,2</b>	<b>730,1</b>

Les dettes envers les institutions de prévoyance sont liées à la souscription d'un prêt en vue d'honorer les engagements au titre des mesures d'assainissement décidées en 2007 et 2010. Toutes les créances résultant de contrats de location actuels ou futurs concernant des grandes gares CFF dûment choisies ont été cédées, avec tous les droits de préférence et autres droits accessoires qui s'y rapportent, à la Caisse de pensions CFF afin de garantir ces prêts. Un amortissement de 99,6 millions de francs a été effectué au cours de l'exercice sous revue (2024: 95,8 millions). Les charges d'intérêts pour les prêts se sont élevées à 29,1 millions de francs (2024: 33,0 millions).

### Transactions avec l'actionnaire.

La Confédération détient la totalité des actions des Chemins de fer fédéraux suisses CFF. Pendant l'année sous revue, un apport supplémentaire de capital à hauteur de 850 millions de francs a été réalisé dans le capital propre sous la forme d'un transfert de prêt.

### Aperçu des subventions des pouvoirs publics.

Durant l'exercice sous revue, la Confédération a versé aux CFF des subventions à hauteur de 3679,5 millions de francs (2024: 3359,5 millions) pour les prestations commandées en trafic régional voyageurs, pour les prestations fournies en trafic marchandises en vue de la réalisation de l'objectif du transfert de la route au rail, ainsi que pour les investissements effectués au titre du réseau ferroviaire, y compris l'entretien et l'exploitation. Ce montant est ventilé comme suit:

En millions de francs	2025	2024
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	307,5	320,5
Indemnités compensatoires liées au trafic grandes lignes	1,2	0,0
Convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Amortissements	1 553,1	1 506,1
Convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Parts non activables	352,8	365,6
Convention sur les prestations, versées à l'infrastructure – Contribution à l'exploitation	401,0	325,9
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	125,5	140,5
Indemnités compensatoires pour le trafic transalpin	2,2	1,9
<b>Total Subventions de la Confédération influant sur le résultat</b>	<b>2 743,2</b>	<b>2 660,5</b>
Augmentation des prêts pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	925,7	670,2
Contribution à fonds perdu pour les investissements	10,6	28,8
<b>Total Subventions de la Confédération</b>	<b>3 679,5</b>	<b>3 359,5</b>

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

Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	340,8	356,1
Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial	4,0	5,7
<b>Total Subventions des cantons influant sur le résultat</b>	<b>344,8</b>	<b>361,8</b>
Augmentation des prêts pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	36,7	29,5
Contribution à fonds perdu pour les investissements	30,0	69,9
<b>Total Subventions des cantons</b>	<b>411,4</b>	<b>461,3</b>
Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	34,1	33,8
<b>Total Subventions d'autres collectivités influant sur le résultat</b>	<b>34,1</b>	<b>33,8</b>
Contribution à fonds perdu pour les investissements	24,4	24,5
<b>Total Subventions d'autres collectivités</b>	<b>58,4</b>	<b>58,3</b>
<b>Total Subventions des pouvoirs publics</b>	<b>4 149,4</b>	<b>3 879,1</b>

## Engagements conditionnels et actifs mis en gage.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Cautionnements, obligations de garantie	27,3	22,2
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 930,5	2 598,8
Autres engagements à caractère conditionnel	494,8	431,1
<b>Engagements conditionnels et actifs mis en gage</b>	<b>2 452,5</b>	<b>3 052,1</b>

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

## Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

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

## Engagements conditionnels en lien avec des sites contaminés.

En tant que grands propriétaires fonciers, les CFF sont concernés par différents sites contaminés. La provision pour les sites contaminés ne couvre pas tous les risques. Il existe désormais des prescriptions relatives à la gestion des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS). Il s'agit de produits chimiques synthétiques difficilement dégradables dans l'environnement et qui représentent un risque significatif pour la santé et l'environnement. Il n'est actuellement pas possible d'estimer les engagements qui en résulteront.

## Instruments financiers.

Le portefeuille général de dettes couvre partiellement le risque de taux d'intérêt. Les flux de trésorerie nets prévus sont couverts contre les risques de change. Au jour d'établissement du bilan, les risques de change ainsi que les risques liés aux intérêts ou aux fluctuations du prix de l'énergie étaient couverts par les produits dérivés suivants:

Instrument	Motif	31.12.2025			31.12.2024		
		Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative	Volume du contrat	Valeur positive	Valeur négative
En millions de francs							
Monnaies	Couverture	708,6	1,2	0,8	565,3	3,9	0,2
Intérêts	Couverture	475,2	0,0	32,7	732,1	0,1	64,7
Prix de l'énergie	Couverture	375,6	16,3	22,4	650,7	36,7	49,7
<b>Instruments financiers</b>		<b>1 559,4</b>	<b>17,5</b>	<b>55,9</b>	<b>1 948,1</b>	<b>40,7</b>	<b>114,6</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Engagements d'investissement	10 467,1	9 511,4
Obligations dans le secteur de l'énergie	1 617,8	1 610,7
Autres conventions à long terme	2 462,8	2 503,3
<b>Autres engagements ne devant pas être portés au bilan</b>	<b>14 547,7</b>	<b>13 625,4</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Payables dans un délai de 12 mois	15,0	13,7
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	73,1	79,5
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	127,9	148,6
<b>Dettes résultant de contrats de leasing non inscrites au bilan</b>	<b>216,0</b>	<b>241,8</b>

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

### Management du risque.

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

#### Corporate Risk Management.

Chaque année, la Direction du groupe soumet une évaluation des risques au Conseil d'administration sous la forme d'un rapport sur les risques d'entreprise, incluant une mise à jour des risques et un contrôle des mesures prises. Le rapport sur les risques d'entreprise reprend notamment les risques majeurs actuels pour les CFF. Les risques sont identifiés de manière systématique avant d'être évalués à différents échelons jusqu'au Conseil d'administration. Le comité Risque et compliance et le Conseil d'administration ont étudié le portefeuille des risques CFF. Le Conseil d'administration a approuvé le rapport sur les risques d'entreprise le 26 juin 2025.

#### Management du risque et système de contrôle interne.

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

### Management des risques financiers.

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

#### Risques de fluctuation des taux d'intérêt.

Les fluctuations des taux d'intérêt influent directement sur les charges de financement des CFF. Ce risque est géré en lissant les profils d'échéances et en établissant un équilibre entre les tranches de financement à long terme et à taux fixe et les financements à taux variable combinés avec d'autres instruments de couverture («swaps»). Le risque de taux d'intérêt est restreint en établissant un seuil et des marges de fluctuation stratégiques. Les CFF s'appuient sur des indicateurs quantitatifs afin de garantir une structure de financement équilibrée et appropriée.

#### Risques de change.

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

#### Risques de variation des prix de l'énergie.

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

#### Risques de trésorerie.

Dans le cadre de l'identification des risques de trésorerie, les CFF réalisent une planification des liquidités et des devises une fois par mois. La trésorerie est gérée par le biais de financements à court terme ainsi que de pools centraux en francs suisses et en euros.

Pour garantir la trésorerie, les CFF ont constitué une réserve de liquidités opérationnelle et convenu d'une ligne de crédit. Afin de financer à long terme leurs investissements commerciaux, les CFF ont essentiellement recours à l'Administration fédérale des finances et à EUROFIMA.

Le volume des financements de la Confédération est réglé dans une convention avec l'Administration fédérale des finances sur l'octroi de prêts et la collaboration dans le domaine de la trésorerie.

#### Risques de contrepartie.

Le risque de contrepartie correspond aux pertes pouvant être subies si des contreparties ne parviennent plus à honorer leurs engagements. Pour limiter les risques de telles défaillances, les placements et les opérations de couverture sont uniquement réalisés avec des établissements financiers disposant au moins de la note BBB (Investment Grade) auprès d'une agence de notation reconnue (ou d'une notation similaire). Des directives supplémentaires, notamment la prise en compte des primes d'assurances contre le risque de défaut de crédit (primes CDS), aidant à déterminer la notation interne des contreparties et les limites par contrepartie, permettent de réduire les risques.

### Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes consolidés par le Conseil d'administration le 26 février 2026, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes consolidés.

### Paiements compensatoires d'Immobilier à Infrastructure.

Dans le cadre de la stratégie du propriétaire 2024-2027, les CFF ont convenu avec la Confédération du versement d'une indemnité compensatoire par Immobilier à Infrastructure. En vertu de la convention sur les prestations passée entre les deux parties, les versements annuels ont été fixés à 150,0 millions de francs. Cette indemnité comprend une indemnité compensatoire versée directement à Infrastructure (112,2 millions de francs) et des produits d'intérêts accordés aux unités centrales (37,8 millions de francs), puis reversés à Infrastructure sous forme d'indemnités compensatoires.

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

Conformément au message du Conseil fédéral du 5 mars 2010 sur l'assainissement de la Caisse de pensions CFF, la contribution de 1493,0 millions de francs versée en 2007 par les CFF doit être financée par Immobilier. Immobilier a versé une indemnité compensatoire d'un montant de 77,5 millions de francs (2024: 77,5 millions) aux unités centrales pour le paiement des amortissements et des intérêts.

### Informations sur les segments.

Les informations sur les segments sont ventilées sur les segments suivants: Marché Voyageurs (Trafic régional et Grandes lignes), Production Voyageurs, Immobilier, Trafic marchandises et Infrastructure (Réseau et Énergie). Les autres segments sont Distribution et services (rattaché à Marché Voyageurs) et les unités centrales. Ils sont présentés de manière regroupée dans les éliminations du groupe. L'activité commerciale étant essentiellement axée sur la Suisse, la répartition géographique des états financiers ne présente pas grand intérêt, raison pour laquelle il y a été renoncé. Les sociétés du groupe figurant dans la liste des participations à la page 72 sont intégrées dans les segments. Le poste «Autres résultats» comprend le résultat financier, le résultat issu de la vente de biens immobiliers, ainsi que les impôts sur les bénéfices et les parts des minoritaires.

# Information sur les segments: groupe CFF.

Données sur le compte de résultat.

En millions de francs	Marché Voyageurs		Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Réseau		Infrastructure	Autres segments/Éliminations	Total CFF
	Grandes lignes	Trafic régional				Énergie				
1.1.-31.12.2025										
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 117,5</b>	<b>2 013,8</b>	<b>3 762,6</b>	<b>1 118,5</b>	<b>841,0</b>	<b>4 810,0</b>	<b>839,3</b>	<b>-4 820,3</b>	<b>11 682,4</b>	
dont										
Produits du trafic	2 962,2	1 186,2	0,0	0,0	736,0	1 332,8	0,0	-1 260,3	4 956,8	
Prestations des pouvoirs publics	1,2	724,1	0,0	0,0	2,4	2 322,0	72,4	0,0	3 122,1	
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,3	1,2	908,7	0,6	1,7	0,0	-171,5	743,0	
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	731,9	-330,0	403,0	
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-3 022,7</b>	<b>-2 043,0</b>	<b>-3 767,4</b>	<b>-784,7</b>	<b>-960,4</b>	<b>-4 933,1</b>	<b>-778,2</b>	<b>5 220,5</b>	<b>-11 069,0</b>	
dont										
Charges de personnel	-50,5	-155,6	-1 619,8	-164,0	-397,8	-1 488,3	-63,1	-527,9	-4 466,9	
Amortissements	-299,7	-325,7	-70,1	-246,2	-67,2	-1 523,0	-69,9	-91,9	-2 693,7	
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>94,8</b>	<b>-29,2</b>	<b>-4,8</b>	<b>333,8</b>	<b>-119,4</b>	<b>-123,0</b>	<b>61,1</b>	<b>400,2</b>	<b>613,4</b>	
Autres résultats	-13,6	-17,0	0,8	-85,1	-6,5	-2,1	0,0	5,8	-117,8	
Paiements compensatoires	0,0	0,0	0,0	-209,6 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	59,6	0,0	
<b>Résultat du segment/du groupe</b>	<b>81,2</b>	<b>-46,2</b>	<b>-4,0</b>	<b>39,1</b>	<b>-126,0</b>	<b>24,8</b>	<b>61,1</b>	<b>465,5</b>	<b>495,6</b>	

<sup>1</sup> Paiements compensatoires (infrastructure, prêt CP, financement des unités centrales) hors intérêts. Les paiements compensatoires, y compris les intérêts (37,8 millions de francs), s'élèvent à 247,4 millions.

1.1.-31.12.2024										
modifiées <sup>*</sup>										
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>3 017,8</b>	<b>2 004,1</b>	<b>3 364,7</b>	<b>1 082,8</b>	<b>855,0</b>	<b>4 618,9</b>	<b>795,5</b>	<b>-4 351,0</b>	<b>11 387,8</b>	
dont										
Produits du trafic	2 852,3	1 144,3	0,0	0,0	746,2	1 265,9	0,0	-1 193,7	4 815,0	
Prestations des pouvoirs publics	0,0	748,8	0,0	0,0	1,9	2 238,4	67,1	0,0	3 056,2	
Produits résultant de la location d'immeubles	0,0	2,1	1,4	875,2	0,5	3,1	0,0	-164,2	718,2	
Produits résultant des ventes d'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	692,7	-302,8	391,2	
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>-2 877,4</b>	<b>-1 993,4</b>	<b>-3 361,0</b>	<b>-758,0</b>	<b>-920,1</b>	<b>-4 767,0</b>	<b>-679,5</b>	<b>4 362,0</b>	<b>-10 994,4</b>	
dont										
Charges de personnel	-52,5	-148,4	-1 604,5	-163,5	-409,1	-1 505,1	-61,8	-879,3	-4 824,1	
Amortissements	-277,0	-318,1	-67,4	-242,2	-21,6	-1 467,1	-66,3	-96,5	-2 556,1	
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>	<b>140,4</b>	<b>10,7</b>	<b>3,7</b>	<b>324,9</b>	<b>-65,1</b>	<b>-148,1</b>	<b>116,0</b>	<b>11,0</b>	<b>393,4</b>	
Autres résultats	7,5	-27,7	0,7	-119,9	-10,5	0,4	-0,8	32,0	-118,4	
Paiements compensatoires	0,0	0,0	0,0	-168,2 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0	
<b>Résultat du segment/du groupe</b>	<b>147,9</b>	<b>-17,0</b>	<b>4,4</b>	<b>36,7</b>	<b>-75,7</b>	<b>2,3</b>	<b>115,2</b>	<b>61,2</b>	<b>275,0</b>	

<sup>\*</sup> Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

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

## Données du tableau de flux de trésorerie.

	Marché Voyageurs		Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Réseau	Infrastructure		Autres segments/ Éliminations	Total CFF
	Grandes lignes	Trafic régional						Énergie		
En millions de francs 1.1.-31.12.2025										
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	483,9	261,3	162,6	379,3	-34,1	109,9	100,2	245,3	1 708,5	
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement, avant subventions publiques	-712,7	-222,6	-145,8	-589,1	-11,0	-2 391,3	-150,8	-104,9	-4 328,3	
Subventions des pouvoirs publics pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	102,4	0,0	0,0	-0,1	2 378,8	61,9	0,0	2 543,0	
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-228,8</b>	<b>141,1</b>	<b>16,8</b>	<b>-209,8</b>	<b>-45,1</b>	<b>97,3</b>	<b>11,3</b>	<b>140,4</b>	<b>-76,8</b>	
1.1.-31.12.2024 adaptées*										
Variation de liquidités résultant de l'activité d'exploitation	368,8	265,2	38,3	256,2	-44,1	-101,2	100,8	219,4	1 103,4	
Variation de liquidités résultant de l'activité d'investissement, avant subventions publiques	-937,5	-155,4	-114,6	-455,6	-48,8	-2 148,0	-156,3	-102,2	-4 118,4	
Subventions des pouvoirs publics pour le financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	20,3	0,0	0,0	-0,1	2 134,0	51,6	0,0	2 205,7	
<b>Flux de trésorerie disponible après financement de l'infrastructure ferroviaire par les pouvoirs publics</b>	<b>-568,7</b>	<b>130,1</b>	<b>-76,3</b>	<b>-199,4</b>	<b>-93,0</b>	<b>-115,3</b>	<b>-3,9</b>	<b>117,2</b>	<b>-809,3</b>	

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.



## Données sur le bilan.

	Grandes lignes	Marché Voyageurs Trafic régional	Production Voyageurs	Immobilier	Trafic marchandises	Réseau	Infrastructure Énergie	Autres segments/ Éliminations	Total CFF
En millions de francs									
31.12.2025									
<b>Actif</b>	<b>5 447,8</b>	<b>4 065,3</b>	<b>1 203,1</b>	<b>7 871,3</b>	<b>473,3</b>	<b>35 856,9</b>	<b>2 395,5</b>	<b>877,7</b>	<b>58 190,9</b>
Actif circulant	143,8	278,5	508,1	57,4	230,9	416,0	92,4	349,7	2 076,8
Actif immobilisé	5 304,0	3 786,8	694,9	7 813,9	242,4	35 440,9	2 303,1	528,0	56 114,1
<b>Passif</b>	<b>5 447,8</b>	<b>4 065,3</b>	<b>1 203,1</b>	<b>7 871,3</b>	<b>473,3</b>	<b>35 856,9</b>	<b>2 395,5</b>	<b>877,7</b>	<b>58 190,9</b>
Capitaux étrangers	1 972,6	3 163,8	753,1	6 875,6	675,9	28 437,6	1 614,0	654,8	44 147,3
dont									
Dettes financières	1 154,2	2 244,4	420,5	6 615,6	500,0	603,0	655,8	-735,5	11 457,9
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	614,3	0,0	0,0	0,3	27 088,6	554,7	0,0	28 257,9
Fonds propres	3 475,2	901,5	450,0	995,7	-202,5	7 419,3	781,5	222,9	14 043,6
31.12.2024 adaptées*									
<b>Actif</b>	<b>5 096,4</b>	<b>4 181,6</b>	<b>1 202,0</b>	<b>7 524,5</b>	<b>567,5</b>	<b>34 969,6</b>	<b>2 329,9</b>	<b>821,6</b>	<b>56 683,1</b>
Actif circulant	206,4	243,8	582,9	56,5	247,5	413,2	106,8	276,7	2 133,8
Actif immobilisé	4 890,0	3 937,8	619,1	7 468,0	320,0	34 546,4	2 223,1	544,8	54 549,2
<b>Passif</b>	<b>5 096,4</b>	<b>4 181,6</b>	<b>1 202,0</b>	<b>7 524,5</b>	<b>567,5</b>	<b>34 959,6</b>	<b>2 329,9</b>	<b>821,6</b>	<b>56 683,1</b>
Capitaux étrangers	1 702,4	3 230,0	748,0	6 567,9	643,0	27 567,3	1 609,9	1 914,5	43 983,0
dont									
Dettes financières	926,1	2 341,0	437,4	6 405,7	465,4	724,7	666,5	313,2	12 280,0
Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	0,0	583,8	0,0	0,0	0,4	26 180,8	530,5	0,0	27 295,5
Fonds propres	3 394,0	951,6	454,1	956,6	-75,5	7 392,3	720,0	-1 093,0	12 700,0

\* Pour des informations complémentaires sur les valeurs adaptées, cf. la remarque «Modifications des principes applicables à la présentation des comptes» figurant dans les principes de consolidation.

# Liste des participations du groupe CFF.

## Sociétés du groupe et sociétés associées.

Raison sociale		Capital social en millions	Participation CFF en millions	Participation CFF en % <b>31.12.2025</b>	Participation CFF en % 31.12.2024	Sai	Seg
Chemins de fer fédéraux suisses CFF, Berne	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	MP
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway SA, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
TILO SA, Bellinzone	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
EuroBasilea SA, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
Sensetalbahn AG, Berne (fusionnée)	CHF	0,00	0,00	0,00	99,60	-	-
Transsicura AG, Berne	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics SA, Bâle	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo Internationale SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milan	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo France SAS, Huningue	EUR	0,20	0,15	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Bâle	CHF	0,10	0,03	33,33	33,33	E	G
RAIpin SA en liquidation, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,69	28,44	27,18	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formation professionnelle SA, Olten	CHF	1,00	0,70	69,52	69,42	V	KB

Sai = Saisie V = Consolidation intégrale E = Prise en compte selon la méthode de mise en équivalence Q = Intégration proportionnelle  
 Seg = Segment MP = Marché Voyageurs IM = Immobilier G = Trafic marchandises I = Infrastructure KB = Unités centrales

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

**Deloitte.**

Deloitte AG  
Pfingstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Switzerland

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

## Rapport de l'organe de révision

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

## Rapport sur l'audit des comptes consolidés

### Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes consolidés des Chemins de fer fédéraux suisses CFF et de ses filiales (le groupe), comprenant le bilan consolidé au 31 décembre 2025 le compte de résultat consolidé, le tableau des capitaux propres consolidés et le tableau des flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, ainsi que l'annexe aux comptes consolidés, y compris un résumé des principales méthodes comptables (pages 48-72).

Selon notre appréciation, les comptes consolidés ci-joints donnent une image fidèle du patrimoine et de la situation financière consolidés du groupe au 31 décembre 2025 ainsi que de ses résultats et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date conformément aux Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse.

### Fondement de l'opinion d'audit

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

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

### Autres informations

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

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

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

**Deloitte.**

Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2025

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

### Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes consolidés

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

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

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

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

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

**Deloitte.**

Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2025

**Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires**

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

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

**Deloitte SA**

Fabien Lussu  
Expert-réviseur agréé  
Réviseur responsable

Sarah Sutter  
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 26 février 2026

# Compte de résultat de CFF SA.

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

En millions de francs	Remarque	2025	2024
<b>Produits d'exploitation</b>			
Produits du trafic	1	4 167,2	4 020,0
Prestations des pouvoirs publics	2	2 933,4	2 832,4
Produits résultant de la location d'immeubles		749,4	725,1
Produits accessoires	3	1 505,4	1 512,6
Prestations propres		1 440,1	1 468,6
<b>Total Produits d'exploitation</b>		<b>10 795,4</b>	10 558,8
<b>Charges d'exploitation</b>			
Charges de matières premières et consommables		-933,6	-901,2
Charges de personnel	4	-3 846,9	-4 204,6
Autres charges d'exploitation	5	-2 662,4	-2 457,8
Corrections de valeur sur participations et immobilisations financières		-121,7	-80,0
Amortissements des immobilisations corporelles		-2 315,4	-2 239,6
Amortissements des immobilisations incorporelles		-264,8	-238,2
<b>Total Charges d'exploitation</b>		<b>-10 144,7</b>	-10 121,4
<b>Résultat d'exploitation/EBIT</b>		<b>650,7</b>	437,4
Produits financiers		23,1	29,9
Charges financières		-110,3	-134,8
<b>Résultat ordinaire</b>		<b>563,5</b>	332,5
Bénéfice résultant de la vente de biens immobiliers		2,8	5,6
<b>Bénéfice avant impôts</b>		<b>566,3</b>	338,0
Impôts sur les bénéfices		-23,2	-11,5
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	6	<b>543,0</b>	326,5

# Bilan de CFF SA.

## Actif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2025	31.12.2024
<b>Actif circulant</b>			
Liquidités		124,5	158,1
Créances financières à court terme		0,0	265,4
Créances résultant de livraisons et de prestations	7	240,0	231,6
Autres créances		105,7	158,8
Stocks et travaux en cours		522,4	497,2
Compte de régularisation actif		912,5	608,0
<b>Total Actif circulant</b>		<b>1 905,2</b>	1 919,1
<b>Actif immobilisé</b>			
Immobilisations financières	8	1 091,2	838,0
Participations		548,2	552,7
Immobilisations corporelles		44 904,4	43 907,5
Immobilisations corporelles en cours de construction		7 783,1	7 209,3
Immobilisations incorporelles		1 197,3	1 215,4
<b>Total Actif immobilisé</b>		<b>55 524,2</b>	53 722,9
<b>Total Actif</b>		<b>57 429,5</b>	55 642,0

## Passif.

En millions de francs	Remarque	31.12.2025	31.12.2024
<b>Capitaux étrangers</b>			
Dettes résultant de livraisons et de prestations	9	684,0	491,5
Dettes financières à court terme	10	2 387,9	2 261,9
Autres dettes à court terme	12	245,5	223,2
Comptes de régularisation passif		2 195,6	1 765,1
Provisions à court terme	13	319,4	332,2
<b>Total Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>5 832,4</b>	5 073,8
Dettes financières à long terme	10	9 615,4	10 532,9
Prêts des pouvoirs publics à long terme destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire	11	27 643,3	26 733,5
Autres dettes à long terme	12	306,1	655,5
Provisions à long terme	13	335,2	342,3
<b>Total Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>37 900,1</b>	38 264,2
<b>Total Capitaux étrangers</b>		<b>43 732,5</b>	43 338,1
<b>Fonds propres</b>			
Capital social		9 000,0	9 000,0
Réserves légales issues du capital			
Réserves issues d'apports de capital		2 850,0	2 000,0
Réserves provenant de bénéfices, constituées en vertu de lois spéciales			
Réserves selon l'art. 67 LCdF Infrastructure Réseau		-32,9	-37,3
Réserves selon l'art. 67 LCdF Tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction		2,4	4,3
Réserves selon l'art. 36 LTV Trafic régional voyageurs		-48,4	-59,4
Réserves légales issues du bénéfice		28,9	13,1
Réserves facultatives issues du bénéfice		1 250,0	900,0
Bénéfice résultant du bilan			
Bénéfice reporté		103,9	156,7
Bénéfice de l'exercice	6	543,0	326,5
<b>Total Fonds propres</b>		<b>13 696,9</b>	12 303,9
<b>Total Passif</b>		<b>57 429,5</b>	55 642,0

# Annexe aux comptes annuels de CFF SA.

## Remarques concernant les comptes annuels.

### Généralités.

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

### Engagements de prévoyance.

CFF SA est affiliée à la Caisse de pensions CFF pour la prévoyance professionnelle. Au 31 décembre 2025, la Caisse de pensions CFF présente un taux de couverture de 111,6% (2024: 110,8%). Au cours de l'exercice sous revue, les engagements de prévoyance ont été revus à la baisse en raison du risque réduit d'assainissement futur et s'élèvent à présent à 90,0 millions de francs (2024: 450,0 millions de francs).

### Contribution à la Communauté de transport zurichoise (ZVV).

Les prestations de la Confédération au titre de l'infrastructure englobent le versement à CFF SA d'une contribution à l'infrastructure de la Communauté de transport zurichoise («compensation des avantages») d'un montant de 45,0 millions de francs (2024: 45,0 millions). N'étant pas en rapport immédiat avec les prestations fournies par CFF SA, cette somme est intégralement rétrocédée à la Communauté de transport zurichoise conformément à la pratique imposée par l'Office fédéral des transports et doit donc être déduite des indemnités compensatoires versées par les cantons pour le trafic régional voyageurs.

### Provision pour les sites contaminés.

Une expertise externe a révélé la nécessité, pour CFF SA, de constituer une provision pour les sites contaminés de 393,0 millions de francs au 1<sup>er</sup> janvier 1999. Au vu des grandes incertitudes quant à la détermination de cette provision, il avait alors été convenu avec la Confédération de renoncer à une provision intégrale dans le bilan d'ouverture en 1999, et de prévoir plutôt une provision de 110,0 millions de francs pour les frais d'assainissement occasionnés. Les opérations de dépollution se sont poursuivies en 2025 et les coûts ont grevé la provision à hauteur de 2,4 million de francs. Au jour d'établissement du bilan, la provision s'élève à 27,7 millions de francs.

### Provision pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs.

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

### Impôts sur les bénéfices.

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

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

## 1 Produits du trafic.

En millions de francs	2025	2024
Trafic voyageurs	3 917,9	3 773,2
Infrastructure (produit des sillons)	249,3	246,8
<b>Produits du trafic</b>	<b>4 167,2</b>	<b>4 020,0</b>

## 2 Prestations des pouvoirs publics.

En millions de francs	2025	2024
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs</b>		
Confédération	243,0	247,2
Cantons	272,3	279,6
Autres collectivités	0,2	0,1
Total Indemnités compensatoires liées au trafic régional voyageurs	<b>515,6</b>	<b>526,9</b>
<b>Indemnités compensatoires liées au trafic grandes lignes</b>		
Confédération	1,2	0,0
<b>Total Indemnités compensatoires liées au trafic grandes lignes</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Prestations de la Confédération versées à l'infrastructure dans le cadre de la convention sur les prestations</b>		
Amortissements liés à l'infrastructure	1 550,9	1 479,7
Parts d'investissement non activables	347,7	364,2
Contribution à l'exploitation de l'infrastructure	389,2	315,4
Total Prestations de la Confédération résultant de la convention sur les prestations	<b>2 287,8</b>	<b>2 159,3</b>
<b>Prestations liées aux parts d'investissements non activables assortis d'un financement spécial</b>		
Confédération	124,8	140,5
Cantons	4,0	5,7
Total Prestations liées aux investissements assortis d'un financement spécial	<b>128,8</b>	<b>146,2</b>
<b>Total Prestations liées à l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>2 416,6</b>	<b>2 305,5</b>
<b>Prestations des pouvoirs publics</b>	<b>2 933,4</b>	<b>2 832,4</b>

## 3 Produits accessoires.

En millions de francs	2025	2024
Prestations d'exploitation ferroviaire	59,8	56,4
Prestations de service	256,7	238,8
Travaux de maintenance et d'entretien	103,8	122,2
Produits résultant de la location	106,4	97,6
Produits résultant des ventes d'énergie	410,2	395,1
Opérations de change	23,6	25,5
Commissions	48,4	40,8
Matériel et imprimés	65,7	72,4
Participations financières	297,9	357,9
Autres produits accessoires	133,0	105,8
<b>Produits accessoires</b>	<b>1 505,4</b>	<b>1 512,6</b>

## 4 Charges de personnel.

En millions de francs	2025	2024
Charges salariales	2 957,7	2 928,6
Location de personnel	478,3	510,2
Charges sociales	213,2	565,7
Autres charges de personnel	197,8	200,1
<b>Charges de personnel</b>	<b>3 846,9</b>	<b>4 204,6</b>

## 5 Autres charges d'exploitation.

En millions de francs	2025	2024
Prestations d'exploitation ferroviaire	457,9	443,9
Location d'immobilisations corporelles	75,1	77,0
Entretien, réparation et remplacement d'installations par des tiers	592,1	590,9
Charges de véhicules	152,9	116,1
Charges d'énergie	530,8	452,8
Charges d'administration	101,0	97,0
Charges d'informatique	258,1	223,7
Dépenses publicitaires	46,0	48,1
Concessions, droits et taxes	103,2	94,1
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur prestations des pouvoirs publics	108,4	99,4
Charges d'exploitation diverses	236,8	214,7
<b>Autres charges d'exploitation</b>	<b>2 662,4</b>	<b>2 457,8</b>

## 6 Bénéfice de l'exercice.

En millions de francs	2025	2024
Résultat des secteurs donnant droit à des indemnités compensatoires		
Réseau d'infrastructure selon l'art. 67 LCdF	24,8	2,3
Tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction selon l'art. 67 LCdF	0,9	-2,0
Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	-7,8	21,9
Résultat des secteurs ne donnant pas droit à des indemnités compensatoires	525,1	304,3
<b>Bénéfice de l'exercice</b>	<b>543,0</b>	<b>326,5</b>

## 7 Créances résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Créances résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	215,2	208,0
envers les détenteurs de participations	29,4	18,9
envers les participations	9,8	11,1
Corrections de valeur	-14,4	-6,4
<b>Créances résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>240,0</b>	<b>231,6</b>

## 8 Immobilisations financières.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Autres participations	49,4	49,4
Corrections de valeur sur autres participations	-10,9	-10,9
Prêts aux sociétés du groupe	1 200,0	796,1
Corrections de valeur sur les prêts envers des sociétés du groupe	-305,0	-185,0
Prêts aux sociétés associées	0,7	0,8
Autres immobilisations financières	157,0	187,6
<b>Immobilisations financières</b>	<b>1 091,2</b>	<b>838,0</b>

L'augmentation des corrections de valeur sur les prêts envers les sociétés du groupe de 120,0 millions de francs concerne le prêt de CFF Cargo SA. CFF SA a signé une convention de postposition sur les prêts accordés à CFF Cargo SA à hauteur de 350,0 millions de francs. Cette convention est valable jusqu'à la fin de l'assainissement financier de la société débitrice. Les amortissements et les intérêts y afférents sont suspendus. CFF SA a en outre remis à CFF Cargo SA une promesse de financement à hauteur de la valeur budgétaire adoptée par le CA des CFF.

## 9 Dettes résultant de livraisons et de prestations.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Dettes résultant de livraisons et de prestations		
envers des tiers	637,5	451,2
envers les détenteurs de participations	40,1	38,9
envers les participations	6,4	1,4
<b>Dettes résultant de livraisons et de prestations</b>	<b>684,0</b>	<b>491,5</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Dettes bancaires	3 697,6	3 280,1
Dettes résultant de contrats de leasing	16,8	22,5
Caisse du personnel	648,4	662,3
Dettes financières envers les sociétés du groupe	546,4	516,2
Prêts de la Confédération (commerciaux)	6 465,0	7 585,0
Prêts de l'institution de prévoyance	629,2	728,7
<b>Dettes financières à court terme et à long terme</b>	<b>12 003,3</b>	<b>12 794,8</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention sur les prestations)	4 159,3	4 057,0
Prêts du Fonds d'infrastructure ferroviaire (convention de mise en œuvre)	20 316,3	19 553,3
Prêts du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	846,7	845,4
Prêts issus d'autres conventions passées avec la Confédération	158,7	158,7
Prêts des cantons	2 162,4	2 119,1
<b>Prêts des pouvoirs publics destinés au financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>27 643,3</b>	<b>26 733,5</b>

Les prêts alloués par la Confédération sont sans intérêts et remboursables sous conditions. Ils comprennent les avoirs en comptes courants envers la Confédération en relation avec des projets en phase de construction, pour un montant de 29,4 millions de francs (2024: 27,8 millions).

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Dettes à court terme envers les institutions publiques	94,4	83,7
Autres dettes à court terme	151,1	139,5
Régularisation des recettes à long terme	18,1	22,5
Dettes envers les institutions de prévoyance et les collaboratrices et collaborateurs	288,0	633,0
<b>Autres dettes à court terme et à long terme</b>	<b>551,6</b>	<b>878,7</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Sites contaminés	27,7	30,1
Énergie	285,3	280,2
Vacances/avoirs en temps	198,0	186,4
Restructurations	11,8	12,8
Maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs	21,1	77,2
Autres provisions	110,7	87,8
<b>Provisions à court terme et à long terme</b>	<b>654,7</b>	<b>674,5</b>

La provision liée à l'énergie couvre les engagements supérieurs au prix du marché découlant de contrats énergétiques à long terme.

Un montant de 135,7 millions de francs a été prélevé sur les provisions pour la maintenance des véhicules du trafic régional voyageurs afin de financer les travaux effectués (2024: 130,4 millions). Dans le même temps, 79,5 millions de francs ont été provisionnés pour les véhicules n'ayant pas nécessité de travaux de maintenance considérables durant l'exercice sous revue (2024: 77,4 millions).

## Autres données.

### Postes à temps plein.

En moyenne annuelle, le nombre de postes à temps plein s'est inscrit à 28 087 (2024: 27 893).

### Gestion des liquidités.

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

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Payables dans un délai de 1 à 5 ans	9 953,7	8 056,3
Payables dans un délai supérieur à 5 ans	2 742,6	3 766,3
<b>Total</b>	<b>12 696,4</b>	<b>11 822,6</b>

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

### Sûretés constituées en faveur de tiers.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Cautionnements et garanties	46,3	42,2
<b>Total</b>	<b>46,3</b>	<b>42,2</b>

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

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Leasings	37,2	44,5
Véhicules mentionnés à titre de garantie dans les contrats de location-vente EUROFIMA	1 904,6	2 564,8
<b>Total</b>	<b>1 941,7</b>	<b>2 609,3</b>

### Engagements conditionnels.

En millions de francs	31.12.2025	31.12.2024
Engagements résultant du capital social non libéré	104,0	104,0
Clauses de responsabilité statutaires	247,0	282,0
Autres	260,8	197,1
<b>Total</b>	<b>611,8</b>	<b>583,1</b>

### Engagements conditionnels auprès de centrales électriques.

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

### Engagements conditionnels en lien avec des sites contaminés.

En tant que grands propriétaires fonciers, les CFF sont concernés par différents sites contaminés. La provision existante pour les sites contaminés ne couvre pas tous les risques. Il existe désormais des prescriptions relatives à la gestion des substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS). Il s'agit de produits chimiques synthétiques difficilement dégradables dans l'environnement et qui représentent un risque significatif pour la santé et l'environnement. Il n'est actuellement pas possible d'estimer les engagements qui en résulteront.

### Événements survenus après la clôture du bilan.

Après la clôture du bilan et jusqu'à l'approbation des comptes par le Conseil d'administration le 26 février 2026, il ne s'est produit aucun événement majeur qui puisse compromettre la teneur des comptes annuels 2025.

# Informations selon les dispositions légales spéciales.

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

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

Pour l'ensemble de ses secteurs d'activité, CFF SA a conclu des assurances de choses pour un montant de couverture de 400 millions de francs (inchangé par rapport à 2024) et des assurances responsabilité civile pour un montant de couverture de 400 millions de francs (inchangé par rapport à 2024).

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

En millions de francs	Valeur comptable nette	Entrées	Reclassifications liées aux immobilisations en cours de construction	Amortissements	Sorties	Valeur comptable nette
	1.1.2025					<b>31.12.2025</b>
Bâtiments et biens-fonds	1 575,6	3,5	49,4	-25,7	-18,0	1 584,7
Ouvrages d'art	9 496,8	3,5	299,1	-190,1	-4,9	9 604,5
Ponts	2 061,7	3,2	138,3	-45,1	-2,6	2 155,5
Tunnels	6 326,4	0,0	16,3	-117,5	-0,5	6 224,8
Autres ouvrages d'art	1 108,8	0,3	144,5	-27,6	-1,8	1 224,2
Installations de la voie ferrée	8 891,1	29,8	614,0	-335,4	-48,4	9 151,1
Voies	4 166,6	10,7	301,1	-165,4	-22,8	4 290,3
Branchements	2 086,9	0,8	198,2	-104,8	-22,8	2 158,3
Autres installations de la voie ferrée	2 637,5	18,4	114,7	-65,3	-2,8	2 702,5
Installations de courant de traction	2 875,8	8,3	163,4	-109,5	-13,1	2 924,9
Installations de la ligne de contact	1 615,8	4,2	81,0	-52,3	-6,7	1 642,0
Autres installations de courant de traction	1 259,9	4,1	82,4	-57,2	-6,4	1 282,8
Installations de sécurité	2 578,4	5,9	259,3	-239,3	-80,9	2 523,2
Postes d'enclenchement et installations de contrôle de la marche des trains	2 065,4	2,9	198,6	-186,8	-21,2	2 059,0
Autres installations de sécurité	513,0	3,0	60,7	-52,6	-59,8	464,3
Installations à basse tension et installations de télécommunication	1 642,9	1,6	155,1	-225,2	-23,4	1 551,1
Récepteurs électriques à basse tension	1 195,6	0,9	109,8	-123,2	-18,8	1 164,2
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	447,4	0,7	45,4	-102,1	-4,5	386,9
Installations d'accueil	1 306,8	29,8	146,6	-35,6	-10,4	1 437,3
Quais et accès	1 251,0	29,8	141,3	-33,9	-10,4	1 377,8
Autres installations d'accueil	55,8	0,0	5,4	-1,7	0,0	59,5
Véhicules Infrastructure	715,9	0,0	42,4	-58,4	-1,5	698,4
Véhicules ferroviaires	676,4	0,0	38,1	-49,2	-0,9	664,4
Autres véhicules Infrastructure	39,5	0,0	4,3	-9,2	-0,7	34,0
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	557,6	0,0	169,4	-158,4	-24,5	544,2
Installations en cours de construction	4 927,1	2 392,8	-1 898,8	0,0	0,0	5 421,1
<b>Total</b>	<b>34 568,1</b>	<b>2 475,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 377,8</b>	<b>-225,1</b>	<b>35 440,4</b>
Total Valeurs d'acquisition	54 479,9					56 257,8
Total Corrections de valeur cumulées	-19 911,8					-20 817,4
<b>Total Valeur comptable nette</b>	<b>34 568,1</b>					<b>35 440,4</b>

Les entrées d'immobilisations comprennent les investissements du secteur Infrastructure à hauteur de 2395,7 millions de francs (2024: 2163,8 millions). De plus, des installations, y compris les prêts correspondants, ont été reprises de Sensetalbahn AG (fusion) pour un montant de 47,6 millions de francs, de BLS (transfert de la gare de Brigue) pour un montant de 27,8 millions de francs et du secteur Énergie pour un montant de 4,2 millions de francs. Ces rachats ne grèvent pas le compte d'investissement du secteur Infrastructure.

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

En millions de francs	2025	2024
Amortissements des immobilisations corporelles	1 259,9	1 281,7
Amortissements des immobilisations incorporelles	117,9	114,0
Amortissement des valeurs comptables résiduelles (sorties)	167,5	83,2
<b>Total</b>	<b>1 545,3</b>	<b>1 478,9</b>

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

Groupe d'installations	Total Investissements	dont au débit du compte de résultat	dont entrées d'installations
En millions de francs	2025	2025	2025
Bâtiments et biens-fonds	64,4	10,3	54,1
Ouvrages d'art	560,9	73,1	487,7
Ponts	211,6	36,0	175,6
Tunnels	196,2	22,6	173,7
Autres ouvrages d'art	153,0	14,6	138,4
Installations de la voie ferrée	974,3	127,2	847,1
Voies	608,3	76,8	531,6
Branchements	319,9	43,9	276,0
Autres installations de la voie ferrée	46,0	6,5	39,5
Installations de courant de traction	199,2	30,9	168,2
Installations de la ligne de contact	109,4	17,9	91,5
Autres installations de courant de traction	89,8	13,0	76,7
Installations de sécurité	353,0	65,8	287,1
Postes d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains	277,6	56,9	220,7
Autres installations de sécurité	75,4	8,9	66,5
Installations à basse tension et installations de télécommunication	204,5	25,9	178,6
Récepteurs électriques à basse tension	126,4	17,6	108,8
Autres installations à basse tension et installations de télécommunication	78,1	8,3	69,8
Installations d'accueil	222,2	30,5	191,7
Quais et accès	229,9	30,3	199,6
Autres installations d'accueil	-7,8	0,2	-8,0
Véhicules Infrastructure	29,4	0,0	29,4
Véhicules ferroviaires	18,6	0,0	18,6
Autres véhicules Infrastructure	10,8	0,0	10,8
Autres moyens d'exploitation et divers (y c. immobilisations incorporelles)	167,3	15,6	151,7
Réduction de la déduction de l'impôt préalable sur les contributions d'investissement	70,5	70,5	0,0
<b>Total</b>	<b>2 845,5</b>	<b>449,9</b>	<b>2 395,7</b>

Les investissements du secteur Infrastructure sont financés à partir des fonds alloués par les pouvoirs publics pour les renouvellements (1941,8 millions de francs contre 1814,4 millions en 2024) et les aménagements (894,3 millions de francs contre 825,5 millions en 2024), ainsi qu'à partir de fonds propres (9,5 millions de francs contre 9,3 millions en 2024).

# Participations.

Raison sociale		Capital social en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en millions	Part du capital et part des droits de vote CFF en % <b>31.12.2025</b>	Part du capital et part des droits de vote CFF en % 31.12.2024
<b>Transport et tourisme</b>					
Elvetino SA, Zurich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Constance	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerne	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Swiss Travel System SA, Zurich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
EuroBasilea SA, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzone	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francfort-sur-le-Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Switzerland Travel Centre AG, Zurich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
Sensetalbahn AG, Berne (fusionnée)	CHF	0,00	0,00	0,00	99,60
<b>Transporteurs et transitaires</b>					
Chemins de fer fédéraux suisses CFF Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
SBB Cargo Internationale SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RAIpin SA en liquidation, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,69	28,44	27,18
<b>Centrales électriques</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
<b>Immeubles et parkings</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berne	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Divers</b>					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login formation professionnelle SA, Olten	CHF	1,00	0,70	69,52	69,42

# Proposition d'utilisation du résultat.

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale d'utiliser comme suit le bénéfice résultant du bilan arrêté au 31 décembre 2025:

En millions de francs	31.12.2025
Bénéfice reporté de l'exercice précédent	103,9
Bénéfice de l'exercice	543,0
<b>Bénéfice résultant du bilan à la disposition de l'Assemblée générale</b>	<b>646,9</b>
<b>Utilisation du bénéfice résultant du bilan</b>	
Affectation du résultat d'Infrastructure Réseau aux réserves selon l'art. 67 LCdF	-24,8
Affectation du résultat de la tâche systémique pour l'alimentation en courant de traction aux réserves selon l'art. 67 LCdF	-0,9
Prélèvement des réserves Trafic régional voyageurs selon l'art. 36 LTV	7,8
Affectation aux réserves légales selon l'art. 672 CO	-28,0
Affectation aux réserves facultatives issues du bénéfice	-500,0
<b>Report à compte nouveau</b>	<b>101,0</b>

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



Deloitte AG  
Pflingstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Switzerland  
  
Phone: +41 (0)58 279 60 00  
Fax: +41 (0)58 279 66 00  
www.deloitte.ch

## Rapport de l'organe de révision

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

### Rapport sur l'audit des comptes annuels

#### Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la Chemins de fer fédéraux suisses CFF (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2025, le compte de résultat pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables (page 75-85).

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

#### Fondement de l'opinion d'audit

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

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

#### Autres informations

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

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

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



Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2025

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

#### Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes annuels

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

Lors de l'établissement des comptes annuels, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir les comptes annuels sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider la société ou de cesser l'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

#### Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

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

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

#### Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

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

# Deloitte.

Chemins de fer fédéraux suisses CFF  
Rapport de l'organe de révision  
pour l'exercice clos au  
31 décembre 2025

Sur la base de notre audit réalisé en vertu de l'art. 728a, al. 1, ch. 2, CO, nous confirmons que la proposition du conseil d'administration est conforme à la loi suisse et aux statuts, et nous recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

**Deloitte SA**

Fabien Lussu  
Expert-réviseur agréé  
Réviseur responsable

Sarah Sutter  
Expert-réviseur agréé

Zurich, le 26 février 2026



# Rapport de développement durable.

Avant-propos	89	Rapport de l'auditeur indépendant relatif au bilan des gaz à effet de serre Scopes 1 et 2	112
Le développement durable aux CFF	90	Rapport sur les questions climatiques	114
Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement	93	Index GRI	115
Nous sommes un employeur responsable	103		
Nous sommes les pionniers du développement durable des transports	108		

# «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 CO<sub>2</sub> 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.

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.

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.

<b>Environnement</b> Nous sommes respectueux du climat et de l'environnement.	<b>Personnel</b> Nous sommes un employeur responsable.	<b>Société</b> Nous sommes les pionniers du développement durable des transports.
<b>Climat et énergie</b> Protection du climat Énergie Adaptation au changement climatique	<b>Employeur attrayant</b> Conditions de travail Dialogue social	<b>Mobilité durable</b> Accessibilité Transfert de la route au rail
<b>Habitats durables</b> Biodiversité Protection contre le bruit	<b>Santé et sécurité au travail</b> Santé et sécurité au travail	<b>Sécurité et résilience</b> Sécurité de la clientèle Cybersécurité
<b>Économie circulaire</b> Consommation de ressources	<b>Égalité des chances</b> Diversité, égalité de traitement et égalité des chances	<b>Achats durables</b> Responsabilité sociale tout au long de la chaîne d'approvisionnement
<b>Gouvernance d'entreprise</b> 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](https://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](mailto: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 attractif	Consommation de ressources	Consommation de ressources	Effets négatifs, sur les communautés locales et les écosystèmes, du besoin élevé en ressources (matières premières) et de la production de déchets dans le cadre de l'acquisition et de la fabrication de matériaux.
		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.
	Santé et sécurité au travail	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.
	Égalité des chances	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.
Société	Mobilité durable	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.
		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.
	Sécurité et résilience	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 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.
	Achats durables	Cybersécurité	Effets liés à l'information	Risque de cyberattaque sur des systèmes déterminants pour l'exploitation, et de pannes subséquentes du système ferroviaire.
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 conformité.	
Gouvernance	Respect de la gouvernance et de la compliance	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 éthique et conformité	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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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
<b>Scope 1:</b>						
<b>émissions directes de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Consommation de combustibles dans les installations fixes	33 900	26 400	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	↑
<b>Scope 2:</b>						
<b>émissions indirectes de gaz à effet de serre imputables à l'électricité achetée, aux pertes survenant pendant le transport et la distribution ainsi qu'au chauffage à distance acheté en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
Électricité	25 000	900	800	700	1 000	↑
Chauffage à distance	3 000	3 200	3 700	3 300	3 500	↑
<b>Scope 3:</b>						
<b>autres émissions indirectes de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
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 CO<sub>2</sub>e directement générées sur place au sein de l'entreprise, comme les gaz d'échappement de ses véhicules diesel, la combustion d'énergies fossiles des chauffages de bâtiments ou les pertes de fluides frigorigènes de ses climatisations. Les CFF participent à 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 CO<sub>2</sub>e.

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

Le scope 2 regroupe les émissions de CO<sub>2</sub>e générées par l'électricité ou le chauffage à distance achetés lors de leur production dans les installations de production d'énergie (exemple: gaz d'échappement de l'installation de combustion produisant de la chaleur à distance). Cela comprend également les pertes résultant du transport et de la distribution de l'électricité à des tiers (exemple: pertes au niveau des lignes de contact). En raison de la complexité des interfaces entre les systèmes de courant de traction et les centrales électriques, le bilan porte sur la consommation nette d'électricité afin d'éviter les comptages multiples.

#### Autres émissions indirectes de gaz à effet de serre (scope 3).

Le scope 3 représente l'ensemble des autres émissions de CO<sub>2</sub>e que l'entreprise génère par ses activités en amont dans la chaîne de création de valeur et qu'elle engendre en aval de ces dernières, de l'extraction des matières premières à l'élimination.

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, les CFF disposent en outre d'un fonds interne pour le climat, alimenté par les recettes provenant de la taxe sur le CO<sub>2</sub> que la Confédération reverse aux entreprises. En 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
<b>Réduction des émissions de gaz à effet de serre en tonnes de CO<sub>2</sub>e</b>						
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	↗
<b>Réduction des émissions de gaz à effet de serre en pourcentage</b>						
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
<b>Émissions de gaz à effet de serre spécifiques des trafics voyageurs et marchandises en suisse en g CO<sub>2</sub>e/100 v-km et g CO<sub>2</sub>e/100 t-km nette</b>						
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 <sub>2</sub> 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
<b>Substances appauvrissant la couche d'ozone en kg CFC-11eq</b>						
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<sub>x</sub>), oxyde de soufre (SO<sub>x</sub>) et autres émissions atmosphériques significatives.**

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2024/2025
<b>Émissions atmosphériques significatives issues de la combustion de carburants et de combustibles en kg</b>						
NO <sub>x</sub>	473 800	470 200	428 100	399 500	338 000	↘
SO <sub>x</sub>	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
<b>Consommation d'électricité et de courant ferroviaire en Suisse en GWh</b>						
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	↘
<b>Consommation de carburant en Suisse en GWh</b>						
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	↘
<b>Énergie thermique pour les bâtiments et installations en GWh</b>						
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
<b>Consommation d'énergie spécifique</b>						
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 Politique/droit/technologie/marché/image
	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. Thurbo 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
<b>Nombre pour 100 km de voie principale</b>						
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



### 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 Voyageurs 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 commanditaires 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 conséquences 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
<b>Matériaux de construction pour la construction des voies en tonnes</b>	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) <sup>1</sup>	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	→

<sup>1</sup> 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
<b>Rang selon le classement Universum</b>						
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 professionnels						
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
<b>Nombre de points</b>						
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
<b>Valeurs de l'enquête réalisée auprès du personnel en points (0-100)</b>						
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
<b>Part de femmes en %</b>						
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	↗
<b>Cadres dirigeants en fonction de la langue de communication en %</b>						
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
<b>Nombre de cas ouverts</b>						
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/developpement-durable/diversite-egalite-des-chances-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 mettent 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'assistance 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 correspond à la somme annuelle des interventions effectuées par les assistantes et assistants clientèle, les aides en gare et le personnel à bord des trains. 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 coordonnés. D'autre part, il convient de viser un accroissement de la part ferroviaire dans la répartition modale en trafics voyageurs et marchandises, aussi bien au niveau national qu'international.

#### Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises.

	2021	2022	2023	2024	2025	Évolution 2023/2024
Part du rail dans le trafic voyageurs 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
<b>Évaluation de la durabilité des fournisseurs</b>						
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	↗
<b>Nombre d'audits sociaux menés</b>						
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 effectués en Bosnie-Herzégovine, en Pologne, en Slovaquie, en Roumanie et en Chine.

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

# Rapport de l'auditeur indépendant relatif au bilan des gaz à effet de serre Scopes 1 et 2.

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

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

conception, la mise en œuvre et le maintien du contrôle interne pertinent pour le bilan des gaz à effet de serre du Scope 1 et du Scope 2, de sorte que celui-ci soit exempt d'anomalies significatives, que ce soit en raison de fraudes ou d'erreurs.

#### Responsabilité du membre de la profession

Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sous forme d'assurance limitée à l'égard des informations non financières susmentionnées d'après les éléments probants que nous avons obtenus.

Notre mission a été effectuée conformément à la norme ISAE 3000 (Révisée) «Missions d'assurance autres que les audits ou examens limités de l'information financière historique » et ISAE 3410 «Norme internationale de missions d'assurance : missions d'assurance autres que les audits et examens limités de l'information financière historique». Ces normes imposent que nos procédures soient planifiées et réalisées de telle manière à obtenir une assurance limitée que les informations (y compris les émissions de gaz à effet de serre) et les informations non financières ne comportent aucune anomalie significative, que ce soit en raison d'une fraude ou d'une erreur.

#### Indépendance et contrôle de la qualité

Nous nous sommes conformés à l'indépendance et aux autres exigences déontologiques du Code international de déontologie des comptables professionnels (y compris les normes internationales d'indépendance) de l'International Ethics Standards Board for Accountants (Code de l'IESBA). Le Code de l'IESBA énonce les principes fondamentaux relatifs au comportement professionnel en matière d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence raisonnable, de confidentialité et de comportement professionnel.

Notre cabinet applique la norme ISQM 1 et maintient par conséquent un système de contrôle de la qualité complet, qui intègre des politiques et procédures documentées aux fins du respect des exigences en matière d'éthique, des normes professionnelles ainsi que des exigences légales et réglementaires applicables.

#### Description des procédures accomplies

La nature et le calendrier des procédures réalisées dans le cadre d'une mission d'assurance limitée peuvent différer de ceux d'une mission d'assurance raisonnable ; elles ont également une portée moindre. Par conséquent, le degré d'assurance obtenu dans le cadre d'une mission d'assurance limitée est significativement inférieur à celui qui aurait été obtenu avec une mission d'assurance raisonnable. Nos procédures ont été conçues pour obtenir une assurance limitée servant de base à notre conclusion et non pour fournir l'ensemble des justificatifs qui seraient demandés dans le cadre d'une assurance raisonnable.

Nos procédures d'assurance limitée ont compris, entre autres, les travaux suivants:

- Évaluation de l'adéquation des critères applicables et de leur application uniforme
- Entretiens avec le personnel clé de la Société afin de comprendre l'entreprise et le processus d'établissement des rapports, y compris la stratégie, les principes et la gestion en matière de développement durable
- Enquêtes avec le personnel clé de la Société pour comprendre le système d'établissement des rapports sur le développement durable ou des informations non financières durant la période

**Deloitte.**

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

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<sup>er</sup> 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
<b>L'organisation et ses pratiques de reporting</b> 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
<b>Activités et travailleurs</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-6 Activités, chaîne de valeur et autres relations d'affaires	p. 4-5, 90
	2-7 Employés	<a href="#">Personnel   reporting.sbb.ch/fr</a>
	2-8 Travailleurs qui ne sont pas des employés	<a href="#">Location de personnel   reporting.sbb.ch/fr</a>
<b>Gouvernance</b> 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
<b>Stratégie, politiques et pratiques</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-22 Déclaration sur la stratégie de développement durable	<a href="#">Engagement en faveur du développement durable   cff.ch</a>
	2-23 Engagements politiques	p. 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
	<b>Engagement des parties prenante</b> GRI 2: Informations générales 2021	2-29 Approche de l'engagement des parties prenantes
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
Thèmes pertinents 2021	3-2 Liste des thèmes pertinents	p. 92
<b>Protection du climat</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Protection du climat   cff.ch</a>
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 <sub>x</sub> ), d'oxydes de soufre (SO <sub>x</sub> ) et autres émissions atmosphériques significatives	p. 97
<b>Énergie</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Énergie durable   cff.ch</a>
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
<b>Adaptation au changement climatique</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Adaptation au changement climatique   cff.ch</a>
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
<b>Biodiversité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Biodiversité   cff.ch</a>
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
<b>Protection contre le bruit</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Protection contre le bruit   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Matériel roulant CFF Voyageurs peu bruyant	p. 102
	Wagons CFF Cargo SA peu bruyants	p. 102
	Parois et talus antibruit	p. 102
<b>Consommation de ressources</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Économie circulaire   cff.ch</a>
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
<b>Conditions de travail</b>		
GRI 3: Gestion des thèmes pertinents	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Avantages sociaux   cff.ch</a>
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
<b>Dialogue social</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">CCT   cff.ch</a>
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
<b>Santé et sécurité au travail</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Santé   cff.ch</a>
GRI 403: Santé et sécurité au travail 2018	403-1 Système de gestion de la santé et de la sécurité au travail	<a href="#">La sécurité au travail   cff.ch</a>
	403-2 Identification des dangers, évaluation des risques et investigation des événements indésirables	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	403-3 Services de santé au travail	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	403-4 Participation et consultation des travailleurs et communication relative à la santé et à la sécurité au travail	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	403-5 Formation des travailleurs à la santé et à la sécurité au travail	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	403-6 Promotion de la santé des travailleurs	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	403-7 Prévention et réduction des impacts sur la santé et la sécurité au travail directement liés aux relations d'affaires	<a href="#">Sécurité au travail et protection de la santé selon le GRI   cff.ch</a>
	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
<b>Diversité, égalité de traitement et égalité des chances</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Diversité et inclusion   cff.ch</a>
GRI 405: Diversité et égalité des chances 2016	405-1 Diversité des organes de gouvernance et des employés	p. 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
<b>Accessibilité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Voyager avec une mobilité réduite   cff.ch</a>
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
<b>Transfert de la route au rail</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Mobilité durable   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Répartition modale en trafics voyageurs et marchandises	p. 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
<b>Sécurité de la clientèle</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Sécurité dans l'environnement ferroviaire   cff.ch</a>
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
<b>Cybersécurité</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Cybersécurité   cff.ch</a>
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.
<b>Responsabilité sociale dans la chaîne d'approvisionnement</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Approvisionnement durable   cff.ch</a> <a href="#">Respect des droits humains   cff.ch reporting.sbb.ch/fr   Finances</a>
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
<b>Culture d'entreprise éthique et compliance</b>		
GRI 3: Thèmes pertinents 2021	3-3 Gestion des thèmes pertinents	<a href="#">Compliance   cff.ch</a>
Indicateurs CFF	Nombre de cas de compliance	p. 34

# Mention légale.

**Éditeur.**

CFF SA  
Communication  
Hilfikerstrasse 1  
CH-3000 Berne 65

**Texte et traduction.**

CFF SA, Berne

**Photographies.**

Gian Baeriswyl, Anouk Ilg, Milena Steiner, CFF SA, Berne

**Système de rédaction, mise en page et graphiques.**

Stämpfli Communication, Berne

# Information légale.

Le rapport de gestion 2025 des CFF est disponible en français, en allemand et en italien à l'adresse [cff.ch/rapport-de-gestion](https://cff.ch/rapport-de-gestion).  
La version allemande fait foi.

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

